



Faktenblatt 3

Datum: 27.6.2012

Gotthard-Strassentunnel: Weiteres Vorgehen bei Sanierung mit zweiter Tunnelröhre

Das UVEK hat vom Bundesrat den Auftrag erhalten, bis Ende 2012 eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten. Danach wird diese ausgewertet. Gestützt darauf wird dem Parlament mit der Botschaft eine referendumsfähige Vorlage unterbreitet.

Parallel dazu beginnen Planung und Projektierung für eine zweite Tunnelröhre. Nach Vorliegen eines rechtskräftigen Beschlusses können die Bauarbeiten in Angriff genommen werden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) geht für alle Arbeiten im besten Fall von einer Dauer von rund 15 Jahren aus. Mit der Eröffnung der zweiten Tunnelröhre kann somit frühestens im Jahr 2027 gerechnet werden. Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten können zu mehrjährigen Verzögerungen führen.

Politischer Prozess

Vernehmlassungsvorlage		Ende 2012
Botschaft		Ende 2013
Beratung Parlament		2014
Allfällige Volksabstimmung		2015

Planung und Projektierung (im besten Fall)

		Zeitbedarf
Generelles Projekt		3,5 Jahre
Ausführungsprojekt	sofern Rechtsweg nicht beschritten wird	4 Jahre
Detailprojekt		1 Jahr
Zeitbedarf TOTAL		8,5 Jahre

Bau

Der Zeitbedarf für die eigentliche Realisierung der zweiten Tunnelröhre ab deren Vergabe beträgt **rund 7 Jahre**. Diese Angabe erfolgt unter der Annahme, dass der Vortrieb zeitgleich mit je einer Tunnelbohrmaschine ab Göschenen und ab Airolo erfolgt und die Störzone parallel im Hauptvortrieb aufgefahren wird.

Die Arbeitsschritte im Detail:

Vorarbeiten, Lieferfrist für Tunnelbohrmaschinen	1,5 Jahre
Rohbau	3,5 Jahre
Einbau Betriebs- und Sicherheitsausrüstung	1,5 Jahre
Tests und Inbetriebnahme	0,5 Jahre
Zeitbedarf TOTAL	7 Jahre

Überbrückungsmassnahmen

Der bestehende Strassentunnel muss nach Inbetriebnahme der zweiten Röhre - frühestens ab Ende 2027 - totalsaniert und erneuert werden. Zum sicheren Weiterbetrieb des bestehenden Tunnels bis zu diesem Zeitpunkt braucht es ab 2020 Überbrückungsmassnahmen. Damit kann die Funktionalität des bestehenden Tunnels bis zur Inbetriebnahme der zweiten Röhre verlängert werden. Diese Massnahmen kosten maximal rund 250 Millionen Franken (Preisbasis 2009, ohne Teuerung und MwSt).

Zur Überbrückung sind zum Beispiel folgende Massnahmen nötig:

- Die **Tragsicherheit der Zwischendecke** ist im Bereich der Tunnelportale schlecht. Dies bedingt eine Sicherung durch Aufhängestangen auf einer Länge von 4 Kilometern.
- Der Einbau von Aufhängestangen bei der Zwischendecke hat einen unmittelbaren Einfluss auf das **Lüftungssystem**. Durch den Einbau von Aufhängestangen wird die Absaugkapazität in diesen Bereichen stark vermindert. Dieses sicherheitsrelevante Defizit bei der Absaugkapazität kann teilweise durch stärkere Abluftventilatoren kompensiert werden. Zusätzlich muss aber der Querschnitt des Abluftkanals in den Bereichen mit Aufhängestangen vergrössert werden.
- Auch bei der **Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA)** sind Massnahmen nötig. So sind rund 50 Prozent der Energieversorgungs- sowie der Kabelanlagen entweder zu ersetzen oder zu erneuern. Bei der Beleuchtung müssen die veraltete Leittechnik und die optischen Leiteinrichtungen bei den seitlich verlaufenden Borden entlang der Tunnelwand erneuert werden. Handlungsbedarf gibt es zudem bei der Lüftungssteuerung, den Zu- und Abluftventilatoren, der Verkehrssteuerung, der Brandmeldeanlage sowie der Kommunikationstechnik.

Strassenverbindung bleibt gewährleistet

Nach der Realisierung der Überbrückungsmassnahmen ist ein sicherer Tunnelbetrieb über 2025 hinaus gewährleistet. Zur Behebung von Defiziten bezüglich Konformität zu den bestehenden Normen und Richtlinien werden jedoch keine Massnahmen getroffen - insbesondere werden der verkehrstechnische Nutzraum, die Entwässerung oder das Fahrbahnquergefälle im heutigen Zustand belassen.

Viele Überbrückungsmassnahmen können über mehrere Jahre gestaffelt während der ordentlichen Sperrnächte in den Unterhaltswochen ausgeführt werden. Für die Hauptarbeiten, insbesondere für die Massnahmen an der Zwischendecke, ist für die Dauer eines Jahres aber von einer etappierten Vollsperrung mit 50 Tagen im Frühling und 90 Tagen im Herbst auszugehen - gesamthaft 140 Tage. Diese Sperrzeiten werden bewusst **ausserhalb der Hauptreisezeit** angesetzt. Da der Pass dann noch geöffnet und die Nord-Süd-Verbindung via Gotthard somit auch auf der Strasse gewährleistet ist, kann auf kostspielige Verladeangebote verzichtet werden.