



Gotthard-Strassentunnel: Fragen und Antworten

Datum: 27.6.2012

Welche Argumente haben den Ausschlag gegeben für die Variante Bau einer zweiten Röhre mit anschließender Sanierung des bestehenden Strassentunnels?

Der Bundesrat hat technische, wirtschaftliche und politische Aspekte sowie Fragen zur Verfügbarkeit und Sicherheitsaspekte aller Varianten genau geprüft und einander gegenübergestellt. Alle Varianten haben spezifische Vor- und Nachteile. In der Abwägung der verschiedenen Aspekte ist der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass die Sanierung mit zweiter Röhre ohne Kapazitätserweiterung die sinnvollste Lösung ist.

Die Gotthardachse ist die wichtigste alpenquerende Strassenverbindung der Schweiz. Mit der jetzt beschlossenen Lösung bleibt sie auch während der Sanierung der bestehenden Röhre für den Strassenverkehr zugänglich. Das ist für den Zusammenhalt der Schweiz wichtig. Für den Kanton Tessin ist eine gute Anbindung zum Norden von zentraler Bedeutung.

Die vom Bundesrat getroffene Lösung weist zudem das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf: Der Bau einer zweiten Röhre und die anschließende Sanierung des bestehenden Tunnels ist zwar teurer als die anderen Varianten. Die höheren Investitionen bringen aber auch einen erheblich gesteigerten Nutzen. Bei den anderen Varianten fallen während der Vollsperrung für Verkehrsführung und Verkehrsmanagement, u.a. für den Bahnverlad von Personen- und Lastwagen in Rynächt (Uri) und Biasca (Tessin), Kosten von 570 Millionen bis 1,05 Milliarden Franken an – ohne dass dafür ein bleibender Mehrwert erzielt würde. Die Anlagen für den Bahnverlad müssen nach Abschluss der Sanierung wieder abgebrochen werden. Die Kantone Uri und Tessin schliessen einen dauerhaften Betrieb auf ihrem Boden aus.

Mit einer zweiten Röhre steht im Gegensatz dazu künftig ein redundantes System zur Verfügung. Der normale Unterhalt kann so ohne Sperrnächte gewährleistet werden, und die nächste, nach jeweils rund 40 Jahren fällige Sanierung, kann ohne aufwendiges Verkehrsmanagement und dem erneut anzubietenden Bahnverlad erfolgen.

Die Lösung des Bundesrats erhöht auch die Sicherheit: Das Risiko von Frontal- und Streifkollisionen nimmt ab, da mit einer zweiten Röhre Gegenverkehr vermieden werden kann. Pannenfahrzeuge können auf den Pannestreifen abgestellt werden. Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen können rasch und ungehindert zum Unfall gelangen.

Gemäss Bundesrat ist der Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung gestützt auf die geltenden rechtlichen Bestimmungen zulässig.

- *Worauf stützt sich der Bundesrat konkret ab?*

Der Bundesrat stützt sich auf das geltende Recht ab: Der Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung ist verfassungskonform. Entscheidend ist, dass nie mehr als zwei Fahrspuren gleichzeitig in Betrieb sind. Auch wenn am Gotthard ein zweiter Strassentunnel zur Verfügung stehen wird, darf nur je eine Fahrspur pro Richtung offen sein. Um dies zu verdeutlichen, schlägt der Bundesrat vor, diesen Grundsatz zu präzisieren und im Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) zu verankern.

Der Bundesrat respektiert den Alpenschutzartikel vollumfänglich. Dieser schreibt vor, dass der grenzüberschreitende Schwerverkehr möglichst auf die Schiene verlagert werden muss und dass die Transitstrassen-Kapazität durch die Alpen nicht erhöht werden darf. An diesen Vorgaben wird nicht gerüttelt. Eine zweite Röhre mit Kapazitätserweiterung kommt für den Bundesrat nicht in Frage.

- *Führt der Bau einer zweiten Röhre faktisch nicht zu einer Kapazitätserweiterung?*

Nein. Auch wenn zwei Röhren gebaut sind, steht weiterhin nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Dieser Grundsatz wird im Gesetz verankert. Das ist für den Bundesrat eine zwingende Voraussetzung. Der Alpenschutzartikel bleibt gewahrt.

Der Alpenschutzartikel ist ein zentrales Element der Schweizer Verlagerungspolitik. Gestützt darauf wurden grosse Fortschritte erzielt. Zwischen dem Bau einer zweiten Röhre und dem Erreichen des Verlagerungsziels besteht aber weder rechtlich noch verkehrstechnisch ein Zusammenhang. Die Strassenkapazitäten am Gotthard werden durch die zweite Röhre nicht erhöht. - Um die Güter auf die Schiene zu verlagern, setzt sich der Bundesrat dafür ein, die bisherigen Instrumente fortzuführen und - wie im Verlagerungsbericht angekündigt - zusätzliche Massnahmen zu beschliessen. Dazu gehören der Bau eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse und mehr Terminalkapazitäten südlich der Alpen, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.

- *Wird der Bund je eine Fahrspur sperren, sobald zwei Tunnels zur Verfügung stehen?*

Ja. Wenn bestenfalls ab 2030 sowohl die neue als auch die sanierte bestehende Röhre verfügbar sind, wird pro Richtung jeweils nur eine Fahrspur in Betrieb sein. Die andere Spur dient als Pannestreifen und ermöglicht Polizei, Ambulanz und Feuerwehr das rasche Vorwärtskommen bei einem Unfall. Die Spuraufteilung wird deutlich signalisiert und in der Tunnelzentrale in Göschenen überwacht.

- *Wie wird gewährleistet, dass effektiv nur eine Fahrspur benutzt wird?*

Vor den Tunnelportalen findet ein Spurbau statt. Der Pannestreifen darf nicht als Fahrspur benutzt werden.

Die Sperrung bzw. Freigabe von Spuren in Tunnels wird in der Regel mit Lichtsignalen an der Tunneldecke angezeigt. Zudem wird auf der Fahrspur selbst - zwischen Fahrspur und Pannestreifen - eine durchgezogene Sicherheitslinie markiert. Das hat sich bewährt und wird dereinst auch in den beiden Gotthard-Röhren so gehandhabt. Sollte die Sperrung eines Tun-

nels nötig sein, etwa wegen eines Unfalls oder Unterhaltsarbeiten, kann im anderen Tunnel durch eine entsprechende Signalisation ein Gegenverkehrsregime eingerichtet werden. Die Sperrung einer Spur mit baulichen Massnahmen ist nicht sinnvoll. Denn dies würde die Rettungsfahrzeuge behindern. Eine bauliche Abtrennung ist im Übrigen auch nicht nötig: Auf offenen Autobahn-Strecken gibt es auch Pannestreifen. Die Automobilisten wissen, dass darauf nicht gefahren werden darf. Sie halten sich daran.

- *Wird das Tropfenzählersystem nach dem Bau einer zweiten Tunnelröhre gelockert?*

Nein. Der Bundesrat will das Tropfenzählersystem auch bei zwei Röhren weiterführen, weil das Risiko eines schweren Brandes bleibt. Das Tropfenzählersystem dient der Sicherheit: Es garantiert einen Mindestabstand von 150 Metern zwischen den Lastwagen. Damit wird das Unfallrisiko gesenkt. Im Gegenverkehr wird mit dem Tropfenzähler zudem die Anzahl Lastwagen-Kreuzungen und damit der potenziellen Frontalkollisionen reguliert. Dank dem Tropfenzähler konnte die Anzahl Unfälle im Gotthard in den letzten Jahren markant gesenkt werden.

Die theoretische Lastwagenkapazität beträgt heute pro Tag in beide Richtungen insgesamt rund 5100 Lastwagen – was pro Jahr rund 1,5 Millionen Lastwagen die Fahrt durch den Gotthard ermöglicht. Daran ändert sich mit dem Bau einer zweiten Röhre nichts. Tatsächlich genutzt wird der Gotthard-Tunnel heute von durchschnittlich 2540 Lastwagen pro Tag.

Wie geht es weiter, wenn das Volk per Referendum den Bau einer zweiten Röhre ablehnt?

Dann kommt es zu einer Sanierung mit einer zeitweisen Vollsperrung. Um den Verkehr trotz Sperrung zu bewältigen, müsste der Bund für den Bahnverlad von Personen- und Lastwagen in Rynächt (Uri) und Biasca (Tessin) grossflächige Anlagen und teure Terminals bauen. Die während der Sperrung für Verkehrsführung und Verkehrsmanagement anfallenden Kosten belaufen sich auf 570 Millionen bis 1,05 Milliarden Franken. Nach Abschluss der Sanierung müssten die Verladeanlagen wieder abgerissen werden. Denn es gibt keine Nachnutzung. Die Kantone Uri und Tessin schliessen einen dauerhaften Betrieb der Verladeanlagen aus. In 40 Jahren würde die übernächste Generation wieder vor dem gleichen Problem stehen. Dazu kommt: Um beim Lastwagen-Verlad ausreichende Kapazitäten bewältigen zu können, müsste das Nachtfahrverbot temporär und lokal aufgehoben werden. Sonst könnten die Lastwagen die Verladeanlagen nicht rechtzeitig erreichen. Die Lockerung des Nachtfahrverbots setzt eine Gesetzesänderung voraus.

Im Bericht von 2010 hielt der Bundesrat fest, eine Sanierung sei auch ohne zweite Tunnelröhre machbar. Als optimale Varianten wurden eine Sanierung mit Vollsperrung oder mit Sommeröffnung bezeichnet. Warum kommt er nun zu einer anderen Einschätzung?

Beim Grundlagenbericht von 2010 handelt es sich um eine fachtechnische Auslegeordnung, gemäss der eine Sanierung ohne Bau einer zweiten Röhre machbar ist. Der Bundesrat hat darin die von der Verkehrskommission des Ständerats gestellten Fragen beantwortet und keine Wertung der verschiedenen Varianten vorgenommen. An diesen Aussagen hat sich nichts geändert.

Vor einer Entscheidung dieser Tragweite müssen neben fachtechnischen Fragen aber auch noch andere Aspekte geprüft werden. Der Bundesrat hat die Zeit seit 2010 genutzt, um die vom Parlament gewünschten zusätzlichen Abklärungen zu veranlassen. So wurden die regional-wirtschaftlichen Auswirkungen der Sanierung und der damit verbundenen Tunnelsperrung auf die Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden untersucht. Ausserdem wurden die Ver-

lademöglichkeiten für Lastwagen und die damit verbundenen Kosten genauer unter die Lupe genommen. Wichtigste Resultate: Mit der bundesrätlichen Variante können die volkswirtschaftlich negativen Folgen am kleinsten gehalten und für einzelne Branchen sogar volkswirtschaftliche Vorteile ausgelöst werden. Und: Eine Rollende Landstrasse ist technisch machbar und leistungsfähig, aber auch sehr kostspielig.

Diese Erkenntnisse und eine sorgfältige Bewertung aller Aspekte haben den Bundesrat zu seiner jetzigen Haltung bewogen. Mit dieser Entscheidung kann sichergestellt werden, dass die wichtigste alpenquerende Strassenverbindung der Schweiz künftig auch bei Unterhalts-, Reinigungs- oder Sanierungsarbeiten lückenlos verfügbar ist.

Mit dem Bau einer zweiten Röhre setzt der Bundesrat auf die teuerste Variante.

Der Eindruck täuscht. Denn den Investitionskosten von rund 2,8 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Röhre und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels steht auch ein erheblich grösserer Nutzen gegenüber als bei den anderen Varianten. Bei den Sanierungsvarianten ohne zweite Röhre fallen während der Vollsperrung allein für Verkehrsführung und Verkehrsmanagement Kosten von 570 Millionen bis 1,05 Milliarden Franken an – ohne dass dafür ein bleibender Mehrwert erzielt wird. Ein beträchtlicher Teil müsste nach der Sanierung abgeschrieben werden, denn es sind Kosten für Terminals und Verladeanlagen, die wieder abgerissen werden müssen. Die Urner und Tessiner wollen ihr Land nicht über Jahre für solche Einrichtungen hergeben. Wenn künftige Generationen in 40 Jahren den Tunnel erneut sanieren müssen, müssten die Terminals wieder gebaut werden - mit entsprechenden Kosten. Die zweite Röhre wäre bis dann fast amortisiert.

Damit schneidet die Variante zweite Röhre langfristig finanziell besser ab: Mit einem dort investierten Franken kann mehr herausgeholt werden, als mit den anderen Varianten.

Verdrängt der Bau einer zweiten Röhre die Verwirklichung anderer Nationalstrassen-Projekte?

Die finanziellen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Gespeist wird diese Kasse aus der Hälfte der Mineralölsteuererträge, aus den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette.

Alle Massnahmen am Gotthard-Strassentunnel stehen grundsätzlich in Konkurrenz zu anderen aus der Strassenkasse finanzierten Aufgaben. Sie stehen aber nicht in Konkurrenz zur so genannten Netzfertigstellung oder zu den Massnahmen zur Engpassbeseitigung, welche aus dem Infrastrukturfonds finanziert werden.

Zu beachten ist zudem: Bei den Varianten ohne zweite Röhre sind wegen der vergleichsweise kurzen Dauer des Eingriffs die aus der Strassenkasse zu finanzierenden Jahrestanchen fast doppelt so hoch wie bei der Variante mit zweiter Röhre.

Warum lehnt der Bundesrat Public Privat Partnership ab?

Mit einer Public Private Partnership (PPP) würde der Bund die Verfügungsgewalt über eine der wichtigsten Strassenverbindungen durch die Alpen für Jahrzehnte verlieren. Private Investoren sind interessiert daran, die Gotthard-Röhre zu bauen und eine gewisse Zeit zu betreiben, weil sie die Rendite im Auge haben. Jede nachträgliche Vertragsänderung - etwa

aufgrund der sich geänderten Verkehrsentwicklung - würde beim Bund aber Kosten nach sich ziehen.

Der Bund kann den Bau einer zweiten Röhre im Übrigen auch günstiger bewerkstelligen. Er ist in der Lage, sich am Kapitalmarkt preiswerter Geldmittel zu beschaffen als private Investoren. Wenn der Bund den Tunnel baut, müssen alle Arbeitsschritte gemäss WTO-Verfahren öffentlich ausgeschrieben werden. Somit findet während der ganzen Projektdauer Wettbewerb statt. Überträgt der Bund den Bau und Betrieb des Tunnels an ein privates Konsortium, dann gibt es genau einmal Wettbewerb - und zwar am Anfang.

Adresse für Rückfragen: Presse- und Informationsdienst UVEK, 031 322 55 11