

## Positionspapier zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels Januar 2016

### «Intelligenz statt Beton» Darum: NEIN zur zweiten Gotthard-Röhre

#### Ausgangslage

Am 28. Februar 2016 entscheidet das Stimmvolk über den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels. Nach der Sanierung sind beide Röhren einspurig in Betrieb. Dies wird im Gesetz verankert. Zudem wird das heute bereits bestehende Dosiersystem für Lastwagen gesetzlich festgeschrieben. Die Kapazität erhöht sich somit durch die zweite Röhre nicht. Kostenpunkt: 2.8 Milliarden Franken.

Die Sanierung ohne Bau einer zweiten Röhre kostet je nach Variante 1.2 bis 2 Milliarden Franken. Dabei werden Autos und Lastwagen während der Bauzeit auf die Bahn verladen. Die Autos werden zwischen Göschenen und Airolo auf der Bahn durch den Gotthard-Scheiteltunnel geführt, die Lastwagen durch den neuen NEAT-Basistunnel und über eine Kurz-Rola (kurze rollende Landstrasse) zwischen Rynächt und Biasca. Je nach Variante führt dies zu einer Vollsperrung des Tunnels von 900 bis 1050 Tagen über einen Zeitraum von 2.5 bis 7 Jahren (je länger der Zeitraum, desto länger ist der Tunnel jeweils im Sommer offen).

#### Intelligenz statt Beton

Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist unumgänglich. Ein Infrastrukturprojekt von dieser Grösse muss mit Blick auf die zukünftigen Entwicklungen geplant werden. Statt einen 2.8 Milliarden teuren weiteren Tunnel zu bauen, der keine Kapazitätsgewinne bringt, setzen wir auf intelligente Lösungen:

- **Neue Technologien verbessern die Sicherheit:** Bis zur Inbetriebnahme des neuen Tunnels im Jahr 2030 sind Fahrassistenzsysteme und automatisches Fahren schon weit verbreitet. Sicherheitssysteme am Fahrzeug zur Verhinderung von Auffahrunfällen und Verlassen der Fahrspur werden Standard. Damit kann, im Gegensatz zum 2. Tunnel, auch das Risiko der Kollision mit der Tunnelwand eliminiert werden. Der technologische Wandel im Verkehrsbereich macht das Sicherheitsargument für die zweite Röhre obsolet.
- **Sperrungen technologisch richtig bewirtschaften:** Die vorübergehende Schliessung des Gotthard-Strassentunnels kann mit einem intelligenten Bahnverlad gelöst werden. Die Variante mit drei Wintersperren und einer Kurz-Rola zwischen Rynächt und Biasca für den Schwerverkehr ist machbar. Gleichzeitig soll insbesondere für den Transitverkehr das Konzept eines Bahnverlads von Grenze zu Grenze nochmals überarbeitet werden. Mit einer Lang-Rola mit Terminal bei Basel und Chiasso wird verhindert, dass grosse, später wenig genutzte Infrastrukturen gebaut werden. Der langfristige Betrieb dieser Infrastruktur führt zu einer Entlastung im Mittelland.
- **Effizient in Infrastrukturen investieren:** Der Ausbau kostet 2.8 Milliarden Franken oder netto bis zu 1.5 Milliarden Franken mehr als die Sanierung. Das sind hohe Mehrausgaben für ein Infrastrukturprojekt, das keine Kapazitätserweiterung erlaubt, da jede Röhre nur einspurig betrieben werden soll. Zudem führt der Ausbau der Infrastruktur auf zwei Röhren zu höheren, langfristigen Unterhaltskosten. Betrieb und Unterhalt einer zweiten Röhre kosten jährlich zusätzlich 25 – 40 Millionen Franken, auf 40 Jahre aufsummiert sind das 1 bis 1,6 Milliarden Franken. Zudem müssten in 50 Jahren zwei Tunnels saniert werden. Der Bau der zweiten Röhre entspricht deshalb keinem effizienten und nutzenorientierten Einsatz von Steuermitteln.

- **Ja zur NEAT und Innovation im Schienengüterverkehr:** Die Schweiz hat Milliarden in die NEAT investiert mit dem Ziel, die Bahn möglichst stark zu nutzen und eine sinnvolle Verlagerungsinfrastruktur zu forcieren. Der Bau einer zweiten, parallelen Strassenröhre konkurrenziert dieses Generationenprojekt und setzt keine Anreize für Innovationen im Schienengüterverkehr.
- **In echte Probleme investieren:** Der Gotthard ist kein kritischer Verkehrsknotenpunkt und nur saisonal belastet<sup>1</sup>. Die zweite Röhre führt zu keiner Reduktion dieser Belastung. In den chronisch überlasteten Agglomerationen gibt es viele dringendere Verkehrsprobleme zu lösen. Freie Gelder sind in der Schweiz trotz tiefen Zinsen rar. Die unvermeidliche Mittelkonkurrenz spricht daher gegen die zweite Röhre.

### Fazit

Mit intelligenten Lösungen können Beton und Mittel gespart und in dringlichere Verkehrsprojekte investiert werden. Die Schweiz hat Innovationsgeist bewiesen und sich für die NEAT entschieden. Der Bau einer zweiten Röhre widerspricht diesem eingeschlagenen Weg und ignoriert zukünftige Entwicklungen. Der technologische Wandel wird in naher Zukunft die Sicherheit markant verbessern. Mehrausgaben von 1.2 bis 1.4 Milliarden für ein System, das man nicht kapazitätserweiternd nutzen darf, sind auch mit punktuell verbessertem Verkehrsfluss und marginalen Sicherheitsgewinnen nicht zu rechtfertigen.

---

<sup>1</sup> Pro Tag passieren 17'000 Fahrzeuge den Gotthard-Strassentunnel. Im Vergleich dazu zirkulieren durch die zwei Röhren des Gubristtunnel 104'000 Fahrzeuge pro Tag