

Sachdokumentation:

Signatur: DS 46

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/46](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/46)



### Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

### Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

# nein!

## KOMITEE BÜRGERLICHE GEGEN ZWEITE RÖHRE

**Das Komitee „Bürgerliche gegen zweite Röhre“ trat an der Pressekonferenz vom 16. Dezember 2015 in Bern zusammen mit dem Verein „RailValley“ und der Gruppierung „Sanieren ohne Verlieren“ auf. Es wurden alternative Lösungsansätze präsentiert und zu den neusten Informationen des ASTRA Stellung genommen**

Die neuen Informationen des ASTRA präsentieren für die Abstimmung vom 28. Februar 2016 eine neue Ausgangslage. „Wir wissen nun, dass mit der Sanierung des Gotthardstrassentunnels abgewartet werden kann, bis die NEAT in Betrieb genommen wurde“, so Konrad Graber (SR CVP LU). Isabelle Chevalley (NR GLP VD) sprach von einer „Geldverschwendung am Gotthard“, die dazu führe, dass Projekte in anderen Regionen nicht mehr realisiert werden können. Der Kanton Tessin, vertreten durch Sinue Bernasconi (Jungfreisinnige TI), werde bereits heute von einer Blechlawine aus Italien überrollt. Eine zweite Röhre würde diese Problematik verschärfen. Zudem sei nun ausgekommen, dass die Installationsplätze zum Bau einer zweiten Röhre deutlich mehr Landverschleiss in den Kantonen Tessin und Uri zur Folge hätten, als eine Verladelösung. Dieses Argument der Befürworter spreche nun gegen eine zweite Röhre. Hans-Peter Fricker (FDP ZH) schliesst aus den neusten Informationen des ASTRAS, dass noch bis 2035 Zeit bleibt, um die billigeren und effektiveren Lösungen zur Sanierung genauer zu überprüfen und das Funktionieren der NEAT abzuwarten.

Oskar Stalder (Gruppe „Sanieren ohne Verlieren“) präsentierte anlässlich der Pressekonferenz eine Sanierungsvariante mit einer Verladelösung, die rund zwei Milliarden Franken billiger wäre, als eine zweite Röhre. Stefan Krebsler, Präsident des Vereins „RailValley“ betonte, dass der Gotthardstrassentunnel noch mindestens zwei Jahrzehnte ohne einen einzigen Tag Totalschliessung betrieben werden könne. Zudem könnte eine Sanierung deutlich billiger realisiert werden, wenn die Anpassung an die EU-Normen ähnlich realisiert würde, wie am Arlberg. Der Vorschlag des Bundesrates beinhalte kostentreibende Eingriffe, die weder sicherheitsrelevant noch rechtlich nötig seien.

Für weitere Informationen stehen die Referenten der Pressekonferenz zur Verfügung:

Konrad Graber: 079 341 76 77

Isabelle Chevalley: 079 627 92 30

Sinue Bernasconi: 078 803 06 67

Hans-Peter Fricker: 078 850 19 49

Stefan Krebsler: 079 240 49 58

Oskar Stalder: 079 610 63 73

Mehr auf [www.buergerliches-nein.ch](http://www.buergerliches-nein.ch), [www.sanieren-ohne-verlieren.ch](http://www.sanieren-ohne-verlieren.ch) und [www.railvalley.org](http://www.railvalley.org)

## Tessiner sind gegen die zweite Röhre

Sehr geehrte Medienschaffende

Der Kanton Tessin wird ohne zweite Röhre nicht abgeschnitten. Auch wir Tessiner müssen uns entscheiden, ob wir lieber eine zweite Röhre möchten oder offen sind für Lösungen, die billiger und für unseren Kanton längerfristig verträglicher sind.

Wie von den anderen Referenten aufgezeigt wird, gibt es überzeugende Lösungen, um den Gotthardstrassentunnel ohne zweite Röhre zu sanieren. Vor allem die jungen Tessinerinnen und Tessiner haben ein Interesse, dass für den Kanton Tessin die längerfristig beste Lösung gewählt wird. **Wird heute eine zweite Röhre angenommen, können wir uns bei einer Abstimmung in dreissig Jahren über die volle Nutzung der vier Spuren nicht mehr wehren.** Den Leuten in der Zukunft wird klar sein, dass man den zweiten Tunnel nicht umsonst gebaut hat. **Die Konsequenzen wären für unseren Kanton verheerend.** Im Mendrisiotto haben wir bereits heute täglich Stau durch den Pendlerverkehr. Die Ozon- und Feinstaubwerte im Kanton Tessin liegen bereits jetzt schweizweit am längsten über dem Grenzwert. Im Jahr 2015 wurden die im Gesetz festgelegten Feinstaub-Grenzwerte im Mendrisiotto (im Süden des Tessins) in 10 von 12 Monaten überschritten. Allein im August lag der Ozonwert 400-fach über der Limite (dieser Grenzwert dürfte laut Luftreinhalte-Verordnung nur einmal im Jahr überschritten werden).

Mit dem von der Gruppe „sanieren ohne verlieren“ aufgezeigten Verlad ist die Verbindung zwischen den Kantonen Tessin und Uri jederzeit gewährleistet. Zudem darf man nicht vergessen, dass die Sanierung so organisiert werden kann, dass der Gotthardstrassentunnel jeweils im Sommer zu den Hauptverkehrszeiten geöffnet bleibt. Die Gruppe „RailValley“ kommt sogar zum Schluss, dass eine Sanierung ohne Vollsperrung möglich ist, weil der Grossteil der Infrastrukturen in gutem Zustand ist und das Mikroklima im Tunnel den Verfall der Komponenten vermeidet. Der Gotthardtunnel kann somit gänzlich saniert und den Normen angepasst werden. Dies ohne dass es zu einer Totalsperre kommt und bei Kosten in der Grössenordnung von 250 Millionen Franken (nach dem Modell des Arlberg-Tunnels in Österreich). Auch diese Variante wäre nach einem Nein zur zweiten Röhre durch das Astra zu überprüfen.

Sehr interessant sind auch die neusten Informationen zum Landverbrauch. Je länger die Diskussion dauert, desto offensichtlicher wird es, dass das Astra diese Angelegenheit nicht sauber geprüft hat. **So wurde nun plötzlich klar, dass die Installationsplätze für eine zweite Röhre in der Leventina und im Kanton Uri viel mehr Platz bräuchten als allfällige temporäre Verladerampen.** Unglaublich, dass dies dem Parlament beim Entscheid für oder gegen die zweite Röhre noch nicht bekannt war. Bis anhin wurde der Landverschleiss von den Befürwortern immer als Argument für die zweite Röhre gebraucht. Nun sieht diese Ausgangslage völlig anders aus.

Wir Tessiner müssen langfristig denken. Eine zweite Röhre ist zu verhindern, um das Verkehrschaos im Kanton Tessin nicht noch mehr zu verschärfen. **Die Tessiner Bevölkerung hat bereits beim Avanti-Gegenvorschlag im Jahr 2004 klar Nein zur zweiten Röhre gesagt und wird dies hoffentlich auch dieses Mal wieder tun.**

### **Prioritäten liegen anderswo**

- Nicht am Gotthard sondern in den Agglomerationen und Probleme des grenzüberschreitenden Verkehrs (wie Genf: Tramlinien und CEVA nach Frankreich)
- NAF: Wenn jetzt die zweite Röhre angenommen wird, könnten andere Projekte nicht finanziert werden. Die finanziellen Mittel sind beschränkt. Die öffentliche Hand muss also dort eingreifen, wo es am nötigsten ist. Die zukünftigen Herausforderungen der Verkehrspolitik liegen in den Städten (und nicht in den Alpen), sowie in den grenzüberschreitenden Verkehrsflüssen. In den Projekten, die diese beiden Thematiken aufgreifen, sollten wir die Milliarden investieren.

### **Respekt gegenüber Steuergeldern**

Als junger Freisinniger bin ich gänzlich davon überzeugt, dass jeder Franken der öffentlichen Hand verantwortungsvoll und intelligent angelegt werden muss. Das heisst, dass der Bundesrat zu achten hat, dass unser Geld dort Verwendung findet, wo die Projekte das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Dieses Prinzip wird bei der Finanzierung des Projekts, dass Bundesbern und der Tessiner Staatsrat am Gotthard realisieren möchten, nicht eingehalten.

Wenn man schon nicht aus Respekt vor dem Volkswillen und der Verfassung auf eine zweite Röhre verzichten will, dann machen wir es wenigstens aus Respekt vor dem Geld der Steuerzahler, das für die Verbesserung unserer Lebensqualität eingesetzt werden muss, durch weniger Verkehrsprobleme in den Agglos und durch den Pendlerverkehr der Grenzgänger in den Grenzgebieten. Im Tessin haben wir 65'000 Grenzgänger. Die meisten, die mit einem motorisierten Verkehrsmittel unterwegs sind, sind dabei alleine im Fahrzeug. Stellen sie sich diese Masse von Personen vor – so viele wie die Städte Freiburg und Neuenburg zusammen – die jeden Morgen aufs Tessin zurollt und am Abend wieder nach Hause fährt. Im Tessin redet man schon nicht mehr von Mobilität, sondern von Immobilität.

### **Kosten der Luftverschmutzung und Krankenkassenprämien**

Laut Weltgesundheitsorganisation verursacht die Luftverschmutzung in der Schweiz jährliche Kosten von über 5 Milliarden. Wäre die gesamte Schweizer Bevölkerung PM10-Konzentrationen ausgesetzt, wie wir sie im Sottoceneri haben ( $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), würden die auf Luftverschmutzung zurückzuführenden Kosten bei etwa 9.2 Milliarden liegen! Höhere Gesundheitskosten = höhere Krankenkassenprämien !

Hans-Peter Fricker, alt Verfassungsrat FDP, Zürich

## Neue Sanierungskonzepte statt eine zweite Röhre

### Sehr geehrte Medienschaffende

Ende November 2015 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) **neue Informationen** veröffentlicht, die bezüglich der Sanierung des heutigen Gotthard-Strassentunnels zu einer völlig neuen Ausgangslage führen. Laut der im Auftrag des ASTRA von der renommierten Firma Basler + Partner, Zürich, erarbeiteten „Expertise 2015“ zur „Gesamterneuerung des Gotthardstrassentunnels“ vom 11. November 2015 kann der Betrieb im bestehenden Tunnel wesentlich länger ohne Vollsperrung aufrechterhalten werden, als dies in der seinerzeitigen Debatte im National- und im Ständerat über eine allfällige zweite Röhre bekanntgegeben wurde.

Die Tunnelzwischenendecke, die bis anhin als schwächstes Glied gegolten hatte, ist offenbar **in einem besseren Zustand**, als dies noch 2010 angenommen wurde. *«Es wird davon ausgegangen»*, heisst es im Bericht wörtlich, *«dass keine umfassenden Instandhaltungsmassnahmen der Zwischenendecke, die eine Vollsperrung des Tunnels erfordern, bis 2035 notwendig werden.»* Arbeiten für die Zwischensanierung und Überbrückungsmassnahmen bis zur Totalsanierung ab 2035 können zusammen mit dem üblichen baulichen Unterhalt während den regulären, schon immer üblichen 140 Sperrnächten pro Jahr vorgenommen werden. Dies zu einem Preis von total 126 Mio. Franken zwischen 2015 und 2035, d.h. 6,3 Mio. Fr. pro Jahr.

Aufgrund der Erfahrungen mit der Totalsanierung des Vorarlberg-Strassentunnels kann zudem davon ausgegangen werden, dass auch für eine Gesamtsanierung nach 2035 **nicht längere Tunnel-Sperrungen** nötig sein werden und dass sich die Gesamtkosten dafür inkl. Normenanpassungen und Sicherheitsverbesserungen lediglich im Bereich von **10%** der für eine zweite Röhre zur Zeit veranschlagten 2,8 Milliarden Franken bewegen werden.

Mit andern Worten: statt nun am 28. Februar 2016 eine neue und teure zweite Röhre mit all ihren hinreichend bekannten Nachteilen zu beschliessen, sind **neue Sanierungskonzepte** zu erarbeiten, welche dem heutigen Stand der Erkenntnisse Rechnung tragen.

Eine Aufschiebung der Gesamtsanierung des bestehenden Tunnels hat zudem den grossen Vorteil, dass zwischen 2016 und 2035, also während vollen 20 Jahren, **die Auswirkungen der NEAT** eingehend studiert und dann neue Schlussfolgerungen gezogen werden können. So erhält die 23 Mia. teure NEAT eine echte Chance. Die Verkehrsteilnehmer haben Zeit, sich auf das neue Angebot einzustellen, und die Gefahr ist gebannt, dass die NEAT wegen der Eröffnung einer zweiten Strassenröhre zum finanziellen Flop wird.

In den Kantonen Uri und Tessin hat die Information über den für temporäre Verladestationen notwendigen **Landverbrauch** während einer für die Sanierung des bestehenden Tunnels notwendigen längeren Sperrung zu – begreiflicher - Besorgnis geführt. Aufgrund der neuen Informationen ist auch diese nun unbegründet.

**Fazit:**

Seit den Abstimmungen in National- und Ständerat über eine zweite Gotthard-Strassen-Röhre hat sich die Faktenlage deutlich verändert. Zum heutigen Zeitpunkt macht ein Entscheid für eine zweite Röhre auch unter dem Gesichtspunkt der Sanierung der ersten keinen Sinn. Der Zeitdruck fällt weg, **neue Gesamtsanierungskonzepte** für die Zeit ab 2035 können in Ruhe erarbeitet werden. Bis dann liegen umfassende Erfahrungen mit dem Bahn-Angebot der NEAT vor. Und es wird verhindert, dass diese von der Öffentlichkeit getragene Grossinvestition durch die baldige Erstellung eines zweiten Strassen-Tunnels in finanzielle Schieflage gerät.

**Stimmen wir also am 28. Februar 2016 Nein zur zweiten Röhre und ermöglichen es so dem Bundesrat, sich für eine spätere, weniger aufwändige, ökologischere und auch wesentlich billigere Sanierung des Gotthardstrassentunnels zu entscheiden. Gemäss den neusten Informationen des ASTRA bleibt dafür genügend Zeit.**

Isabelle Chevalley (Nationalrätin, GLP VD)

## Geldverschwendung am Gotthard

Sehr geehrte Medienschaffende

Der Vertreter der Gruppe „sanieren ohne verlieren“ hat aufgezeigt, dass es deutlich billigere Sanierungsvarianten als eine zweite Röhre gibt. Was die Befürworter immer wieder vergessen ist, dass auch die zweite Röhre Unterhalt benötigt. Allein schon dieser Unterhalt bringt über die nächsten 30-40 Jahre rund 2 Milliarden Franken Mehrkosten mit sich. Zusammen mit den Investitionskosten, die ebenfalls alleine schon deutlich höher wären als diejenigen für einen temporären Verlad, würde die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante somit ein riesiges Loch in die Bundeskasse zur Folge haben. Die 2. Röhre gilt als Unterhaltsprojekt und wird über die Unterhalts-Kasse finanziert! Fast 300 Millionen CHF kostet die Röhre jährlich während der Bauphase. Dieses Geld fehlt in den Agglomerationen. **Vor allem die Westschweizer Kantone Waadt, Genf und Neuenburg haben deshalb in Ihrer Vernehmlassungsantwort zur Vorlage des Bundesrats betont, dass sie gegen die zweite Röhre sind, solange ihre eigenen Projekte nicht gesichert sind. Auch der Kanton Basel-Stadt hat in seiner Vernehmlassungsantwort betont, dass er die zweite Röhre aus demselben Grund ablehne.** Es ist deshalb zu betonen, dass durch diese unsinnigen Investitionen am Gotthard die Projekte in der Westschweiz und auch in anderen Landesteilen gefährdet sind.

**Was von den Befürwortern ebenfalls immer grosszügig verschwiegen wird ist die Tatsache, dass in 30-40 Jahren nicht nur eine, sondern zwei Röhren saniert werden müssen.** Was eine solche Sanierung kostet, wissen wir inzwischen. Auch hier wird es doppelt so hohe Kosten geben.

Die Schweiz ist verpflichtet, mit ihrem Geld haushälterisch umzugehen. Auch beim Staat gilt, dass jeder Franken nur einmal ausgegeben werden kann. Es gibt wohl kein Unternehmer, der bereit wäre, die vollen Investitionskosten eines Projekts zu tragen, wenn er dieses dann nur zur Hälfte gebrauchen kann. Heute hören wir von den Gruppen „sanieren ohne verlieren“ und „RailValley“ zwei Beispiele, wie die Sanierung viel günstiger erfolgen könnte, ohne dass der Kanton Tessin abgeschnitten wird.

Es gibt Regionen, wo täglich Stau herrscht. Es ist nun nötig, dort zu investieren. Ich sehe den Sinn von zwei Röhren, die dann trotzdem nur halb befahren werden und den Stau somit gar nicht auflösen, nicht. Allein der liberale Gedanke lässt es nicht zu, ein ganzes Projekt zu realisieren, dann aber nur zur Hälfte zu brauchen. **Zum Leidwesen von tausenden Pendlern wird so das Geld für den Schweizer Verkehr verschwendet.** Das können wir nicht zulassen.

Gemäss den neusten Erkenntnissen des Astras bleibt uns noch genügend Zeit, um andere Lösungen zu suchen. Offensichtlich drängt die Zeit nicht derart, wie man es uns in der Debatte im Nationalrat noch weiss machen wollte.

## Es gibt billigere und effizientere Alternativen

### Sehr geehrte Medienschaffende

Das bürgerliche Komitee hat sich formiert, um sich aus mehreren Gründen gegen die Vorlage des Bundesrats, der eine zweite Strassentunnelröhre verlangt, einzusetzen. Wie bereits an der Pressekonferenz vom Juni betont, sprechen nicht nur finanzielle Argumente, sondern auch die Position gegenüber der EU sowie das Sicherheitsargument gegen den Bau einer zweiten Röhre. Das eine zweite Röhre früher oder später voll befahren wird, liegt auf der Hand. Dass in diesem Fall Mehrverkehr aus der EU durch die ganze Schweiz zu erwarten ist ebenfalls. In den Verkehrsreichen Regionen mit viel Pendlerstau wie beispielsweise Luzern, Bern, Basel, Zürich, Lausanne oder Lugano wäre mit noch mehr Verkehr zu rechnen. Diese Argumente überzeugen in der Bevölkerung und in den Kantonen. **Das bürgerliche Komitee hat deshalb inzwischen rund 370 Mitglieder aus allen bürgerlichen Parteien und allen Kantonen der Schweiz.**

Heute sind wir aber in erster Linie dafür da, um aufzuzeigen, dass es diverse alternative Varianten gibt, um die Sanierung des Gotthardstrassentunnels zu bewältigen. Sie alle sind billiger und bringen der Schweiz längerfristig keinen Mehrverkehr aus der EU. Selbst der Bundesrat hat sich ja bis ins Jahr 2012 für eine dieser Varianten ausgesprochen. Zudem liegen seit kurzem **neue Informationen des Astras vor, die zeigen, dass mit der Sanierung des Gotthardstrassentunnels abgewartet werden könnte, bis die NEAT in Betrieb genommen wurde.**

Mit Oskar Stalder ist ein Vertreter der Gruppe „sanieren ohne verlieren“ anwesend. Es handelt sich bei dieser Gruppe um Personen, die freiwillig ihr Fachwissen eingesetzt haben, um die Arbeit fortzusetzen, die das Astra aufgegeben hat, als sich der Bundesrat für die zweite Röhre entschied. Viele Leute dieser Gruppe sind Ingenieure und können überzeugend darlegen, **dass es mit dem Verlad eine deutlich billigere Alternativvariante gibt, die Verbindung zwischen dem Tessin und dem Rest der Schweiz garantiert und die nötigen Kapazitäten bietet.**

Andererseits ist mit Stefan Krebsler ein Vertreter der Gruppe „RailValley“ anwesend, der Ihnen aufzeigen wird, dass nun vom Bundesrat eine Luxusvariante für den Tunnel geplant ist und der **Tunnel zudem in einem besseren Zustand ist, als es das Parlament bei der Debatte noch annehmen musste.**

Dank den neusten Informationen des Astras wissen wir nun, dass der Sanierungsbedarf des Gotthardstrassentunnels geringer ausfällt, als ursprünglich angenommen. Diese wertvolle Zeit soll nun genutzt werden, um den Betrieb der NEAT anlaufen zu lassen. Durch ein Nein am 28. Februar 2015 kann somit verhindert werden, dass voreilig eine zweite Röhre gebaut wird, die das Funktionieren der NEAT gefährdet. Es bleibt genügend Zeit, um alle anderen Lösungen zuerst sauber zu prüfen. **Ein Nein am 28. Februar 2016 schafft Zeit und Raum, um bessere Lösungen zu finden.**



## Verein für die Förderung der Innovation im Schienenverkehr mit Sitz in Sessa (TI)

### Unnötige Vollsperrung des Gotthard-Strassentunnels

Stellen Sie sich vor, wir müssten am nächsten 28. Februar 2016 über die Masseneinwanderungsinitiative abstimmen und seit einiger Zeit wandern mehr Personen aus als ein. Wir würden sagen: das ist doch sinnlos, wir legen ein Nein ein!

Genau dies passiert im Moment bei der Diskussion um die zweite Röhre. Mit der Veröffentlichung des letzten Berichts des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zum Zustand des Gotthard-Strassentunnels (GST) wird klar, dass alle bisherigen Annahmen überholt sind, die Situation hat sich radikal verändert. Vergleichen Sie selbst:

### Besserer Zustand des Tunnels als bisher angenommen

In der *“Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet”* zur Sanierung des GST des Bundesrates vom 13.09.2013 steht unter den Titel 'Ausgangslage' folgendes: *“Zwischen 2020 und 2025 muss der dannzumal seit 40 Jahren in Betrieb stehende Tunnel saniert und erneuert werden. Ohne diese Arbeiten könnten die Funktionstüchtigkeit und somit die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel ab 2025 nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden.”* Sollte die zweite Röhre gebaut werden, die frühestens um 2030 fertiggestellt wäre, müsste der bestehende GST bis spätestens 2025 für 140 Tage zwecks Überbrückungsmassnahmen gesperrt werden. Das geht aus der selben Botschaft hervor.

Diese Umstände haben sich gemäss neuestem Bericht des ASTRA vom 11.11.2015 nun drastisch verändert. Nach vertieften, zwischen 2013 -15 durchgeführten technischen Abklärungen wird darin folgendes festgehalten: *“Nach heutigem Kenntnisstand wird sich der Zustand wie bisher prognostiziert langsam und in normalem Rahmen verschlechtern. Es wird davon ausgegangen, dass keine umfassenden Instandhaltungsmassnahmen der Zwischendecke, die eine Vollsperrung des Tunnels erfordern, bis 2035 notwendig werden.”*

### Normanpassung nach neuesten EU-Normen oder Sanierung wie am Arlberg (Österreich)?

Entsprechend dem Vorschlag des Bundesrates soll der GST den neuesten EU-Normen angepasst werden, statt dass eine Sanierung durchgeführt wird, welche die Funktionalität und die Sicherheit gewährleistet. Der Vorschlag des Bundesrates beinhaltet zwei entscheidende und kostentreibende Eingriffe, die weder sicherheitsrelevant noch rechtlich nötig sind:

- Anhebung der Zwischendecke von 4.50 m auf 4.80 m
- Erhöhung des Quergefälles von 2% auf 2,5%

Allein diese beiden Massnahmen verursachen die Schliessung des Tunnels für 1'000 Tage und sind die Basis des Entscheides des Bundesrates zugunsten des Baus einer zweiten Röhre bei Kosten für das Gesamtprojekt von CHF 2.8 Milliarden.

Der Arlberg-Strassentunnel, der mit seiner Länge von 14 km als Zwillingsstunnel des GST bezeichnet werden kann, wird zur Zeit gemäss den EU-Normen für existierende Tunnels für ca. CHF 170 Millionen saniert. Ziel der Sanierung sind die Verbesserung der Funktionalität und die Erhöhung

der Sicherheit. Eingriffe, die darüber hinausführen, sind nicht vorgesehen. Mit anderen Worten, die Höhe der aktuellen Tunneldecke von 4,50 m und das Quergefälle der Fahrbahn von 2%, so wie es auch beim GST der Fall ist, werden nicht verändert. Kurz: die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied hält eine Anpassung an neueste EU-Normen für Tunnelneubauten für notwendig, während Österreich als EU-Mitglied den Arlberg-Strassentunnel gemäss den Normen für bereits gebaute Tunnels saniert.

### **Neue Fahrzeugtechnologien: weniger Abgase, höhere Sicherheit**

In den Jahren 2035/2040, das heisst also in 20/25 Jahren, werden mit Gewissheit vorwiegend abgasarme Fahrzeuge den Tunnel durchfahren, was zu einer Reduktion der Schadeffekte an den Strukturen (weniger Korrosion) und damit zur Verlängerung der Lebensdauer sowie voraussichtlich zu einer weiteren Vereinfachung von Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten führen wird. Tiefere Kosten ohne jegliche Totalschliessungen wären die Folgen.

Schon heute verkehren die ersten Fahrzeuge mit Fahrassistenz, die das Einhalten der Fahrspur garantieren. Damit wird die Sicherheit auf allen Strassen, und nicht nur im GST, sei es mit oder ohne Gegenverkehr, erheblich erhöht. Diese Techniken werden in 20 Jahren Standard sein, so wie es heute die Sicherheitsgurten und Airbags sind.

### **Das ASTRA muss über die Bücher**

Auf dem Hintergrund dieser Fakten wird klar, dass der GST noch für mindestens zwei Jahrzehnte ohne einen einzigen Tag Totalschliessung weiter betrieben werden kann. Allerdings: die Abstimmung kann nicht mehr abgesagt werden, dafür ist es zu spät. Unter diesen Umständen muss ein klares Nein in die Urne gelegt werden. So erhält das ASTRA die Gelegenheit, in aller Ruhe ein neues Unterhaltskonzept auszuarbeiten, das dem neuesten Stand der Techniken entspricht und den zukünftigen Entwicklungen Rechnung trägt. Schliesslich stehen Gesamtkosten von CHF 2.8 Milliarden für eine 2. Röhre sowie den kompletten Umbau der bestehenden Röhre einer einfachen Sanierung für CHF 250 Millionen gegenüber.

Stefan Krebsler  
Präsident Verein RailValley



## „Bahnverlad“ - die Alternative zum Bau einer zweiten Röhre am Gotthard

Der Bahnverlad ist die Alternative zum Sanieren des Strassentunnels an Stelle einer weiteren Röhre. Das Konzept „Sanieren ohne Verlieren“ stellt mit seinem Angebot sicher, dass das Tessin während der Sanierung jederzeit für Strassenfahrzeuge im heutigen Leistungsumfang erreichbar bleibt. Gleichzeitig wird damit Zeit und Geld gespart.

Das **Angebot** umfasst:

- den Transport der Personautos zwischen Göschenen und Airolo durch den bestehenden Bahntunnel auf bis zu 8 Zügen pro Stunde und Richtung
- eine kurze „Rollende Landstrasse“ für innerschweizerische Lastwagen zwischen Erstfeld und Biasca auf stündlich zwei Zugpaaren durch den Basistunnel
- eine lange „Rollende Landstrasse“ für transitierende Lastwagen auf einem stündlichen Zugpaar zwischen Basel und Chiasso durch den Basistunnel.

Das Angebot nutzt die ab 2020 **vorhandenen Bahninfrastrukturen**:

- den neuen Gotthard-Basistunnel [GBT] ab 2016, der noch über Kapazitätsreserven verfügt, da die Zufahrten im nördlichen Ausland verspätet fertiggestellt werden und
- Den 4m Korridor für den Lastwagentransport.

Für den **öffentlichen Personenverkehr** von und nach dem Tessin fahren durch den GBT halbstündlich Intercityzüge und stündlich Interregiozüge über die bestehende Bergstrecke.

Das Angebot deckt die geforderte **Leistungsfähigkeit** während der Sanierungszeit ab:

- Die Bahn transportiert bis zu 31'200 Personautos pro Tag, heute verkehren an Spitzentagen maximal 23'600
- Die Bahn transportiert täglich bis zu 3'300 Lastwagen, heute verkehren an Durchschnittstagen 2'900.

Als **Verladeanlagen** werden

- die vorhandenen Anlagen in Göschenen und Airolo für die PW angepasst
- temporäre kleine Anlagen in Erstfeld und Biasca gebaut, welche die Hälfte des bisher angenommenen Platzes benötigen, da dort weniger Lastwagen verladen werden
- künftige Anlagen in Basel und Chiasso verwendet.

Die **Kosten** für Investitionen und Betrieb des Konzeptes während der Sanierung betragen 1'017 Millionen CHF gegenüber 2'788 Millionen CHF für die zweite Röhre, d.h. es können rund 2 Milliarden CHF eingespart werden. Die Gesamtausgaben durch Betrieb und Unterhalt steigen bis zur nächst folgenden Sanierung im Jahre 2085 auf 1.5 Milliarden CHF für das Konzept und auf 3.4 Milliarden CHF für die zweite Röhre.

Die **Zeitverhältnisse**: Mit Bahnverlad wird die Sanierung 2026 abgeschlossen sein, mit einer zweiten Röhre 2035. Der erneuerte Tunnel steht somit rund 10 Jahre früher zur Verfügung.

„Sanieren ohne Verlieren“ ist ein realisierbares Konzept zum Überbrücken der Sanierungszeit des Strassentunnels. Es geht von den Grundlagen des Bundes aus und berücksichtigt jüngste politische Entscheide. Es erfüllt die Leistungsziele für die Sanierung und hält das Tessin laufend mit der übrigen Schweiz verbunden. Es basiert auf praktischen Erfahrungen in Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen und wurde erstellt von einer Gruppe unabhängiger Ingenieure und Verkehrsexperten. In der Detailbearbeitung kann es verfeinert und optimiert werden.

Details dazu im Internet unter:

[www.sanierenohneverlieren.ch](http://www.sanierenohneverlieren.ch) (Deutsch),

[www.gothard-a-moindre-cout.ch](http://www.gothard-a-moindre-cout.ch) (Français),

[www.risanaresenzaperderci.ch](http://www.risanaresenzaperderci.ch) (Italiano)