

Der Mythos Gotthard: Ja zur 2. Röhre

Der Gotthard-Strassentunnel ist seit 35 Jahren in Betrieb und muss in rund zehn Jahren umfassend saniert werden. Dass die Sanierung unumgänglich ist, ist unbestritten. Am 28. Februar 2016 stimmt das Volk über das «Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet» ab. Es entscheidet, ob die Sanierung mit dem Bau einer zweiten Röhre umgesetzt werden kann. Der Kantonalvorstand des Bündner Gewerbeverbandes fasste nach einem spannenden Referat von Ständerat Stefan Engler einstimmig die Ja-Parole zur zweiten Röhre.

Mi. Obwohl sich Ständerat Stefan Engler sicher sein konnte, im Kantonalvorstand des Bündner Gewerbeverbandes zur Gotthardsanierung ein Heimspiel zu haben, machte er sich die Aufgabe nicht einfach. «Der Gotthard ist ein Mythos, der immer wieder viele Emotionen weckt.» Dem Parlament hätten sich nach ausgiebiger Evaluation zwei Varianten gegenüber gestanden. Bau einer zweiten Röhre (Kosten 2,8 Milliarden Franken) oder, wie von den Initianten des Referendums verlangt, eine Sanierung des bestehenden Tunnels. Bei der zweiten Lösung ist der Einsatz einer rollenden Landstrasse notwendig, wobei der Schwerverkehr durch den Basistunnel und der PW-Verkehr durch den bestehenden Scheiteltunnel geführt werden müsse. Gesamtkosten hier: zwischen 2 und 2,3 Milliarden Franken.

Sicherheit an erster Stelle

Für Engler steht die Sicherheit an erster Stelle. Seit den gravierenden Unfällen im Mont-Blanc- und im Gotthard-Strassentunnel haben sicherheitstechnische Aspekte eine weitaus höhere Priorität erhalten, welche sich in gestiegenen Sicherheitsanforderungen äussern. Mit dem Bau der zweiten Röhre kann die Sicherheit im gefährlichen Gotthard-Strassentunnel endlich verbessert werden. Die Sanierungslösung sieht vor, dass nach deren Fertigstellung der gesamte Verkehr durch die neue Sanierungsröhre geleitet wird. In dieser Zeit



Stefan Engler: «Den Verkehr über die San-Bernardino-Route umzuleiten hat wenig mit Alpenschutz zu tun.»

kann der alte Gotthard-Strassentunnel saniert werden. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird in jeder Röhre ohne gefährlichen Gegenverkehr je eine Fahrspur geöffnet. In Verfassung und Gesetz wird explizit garantiert, dass es keine Kapazitätserweiterungen gibt und nicht mehr Fahrzeuge durch den Gotthardtunnel fahren werden als heute.

«Jeder Tote ist einer zu viel»

Dank des neu vorhandenen Pannestreifens und des richtungstrennten Verkehrs kann die Sicherheit stark erhöht werden. Dies ist auch notwendig. Stefan Engler: «Jeder Tote auf der Strasse ist einer zu viel. Die heutige Situation ist auf Dauer nicht mehr verantwortlich.» Die Statistik belegt leider die Einschätzung des Bündner Ständevertreeters. Seit der Inbetriebnahme 1980 haben im Gotthard-Strassentunnel 36 Menschen ihr Leben verloren. Allein zwischen 2001 und 2014 starben 21 Personen. 18 Tote verstarben nach Unfällen mit Frontalkollision, weil der Gotthard-

Strassentunnel in Gegenrichtung geführt wird, was den heutigen Sicherheitsanforderungen in keiner Weise mehr genügt. In fünf Fällen waren Lastwagen involviert. Alleine bei diesen Unfällen verloren 16 Menschen ihr Leben. Der schwerste Unfall, der sich bis heute im Gotthardtunnel ereignet hat, forderte 2001, ebenfalls als Folge einer Frontalkollision, 11 Tote.

Rola ist untaugliche Alternative

Wenig Positives konnte der Kantonalvorstand in der anschliessenden Diskussion der Lösung mit einer rollenden Landstrasse abgewinnen. Die von den Gegnern der zwei-

Freitag, 22. Januar 2016, 18.30 Uhr, GKB-Auditorium, Chur: **«Das grosse Gotthardpodium»** u. a. mit Bundesrätin Doris Leuthard, Regierungsrat Mario Cavigelli, Ständerat Martin Schmid, Grossrat Jon Pult, Präsident Alpen-Initiative.





Der Kantonalvorstand fasste nach einem überzeugenden Referat von Ständerat Stefan Engler einstimmig die Ja-Parole.

ten Röhre favorisierte Verladelösung ist schlicht nicht darauf ausgerichtet, das heutige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Das zeigt schon die Planung für den Verlad der Personenwagen. Dieser könnte in jede Richtung nur 600 PW/h durch den Gotthard transportieren und wäre damit hoffnungslos überlastet. In Richtung Süden wären die Kapazitäten der Verladeanlagen an 158 Tagen während knapp 1100 Stunden überlastet. Bei der Verladestation in Richtung Norden ist bereits in der Planung klar, dass an 149 Tagen während 1025 Stunden warten angesagt ist. Es gäbe zudem Tage, an denen die Kapazität bis zu 20 Stunden überschritten würde. Für Franco Piubellini, Vertreter der AGVS-Garagisten im

Kantonalvorstand, ist «die Rola in der vorgesehenen Form schlicht nicht durchdacht».

Der Verlad von Lastwagen zwischen Erstfeld und Biasca würde Trasse im neuen Neat-Basistunnel beanspruchen. Damit wäre von den Störungen und Überlastungen insbesondere auch der Schienenver-

kehr betroffen. Die Verlagerung vom Gütertransport von Grenze zu Grenze würde untergraben, wenn der Neat-Basistunnel für die Bewältigung des Verkehrschaos am Gotthard-Verlad genutzt werden müsste. Denn pro Stunde und Richtung können maximal drei Züge für den Verlad im Neat-Basistunnel eingeplant werden. Dann sind die Kapazitäten des neuen Tunnels erreicht. Das reicht aber nicht aus, um die Lastwagen mit der rollenden Landstrasse zu transportieren. Roland Jäggi, Präsident der ASTAG Graubünden und Mitglied des Kantonalvorstandes: «Das Verladeprovisorium führt zu einem Interessenkonflikt zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Die Verlagerungsziele beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, die vonseiten der Gegner der zweiten Tunnelröhre so vehement eingefordert werden, werden durch die Verladelösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels untergraben. Das ist nicht nachvollziehbar.»

Kritik geht an Gegnern nicht vorbei

Dass die Kritik an der rollenden Landstrasse berechtigt ist, scheinen auch die Gegner wahrzunehmen. Jedenfalls sprechen sie

«Die Verlagerung vom Gütertransport wird untergraben, wenn der Neat-Basistunnel für die Bewältigung des Verkehrschaos am Gotthard-Verlad genutzt werden muss.»

Wirtschaftliche Auswirkungen auf das Tessin und die übrige Schweiz

Mi. Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendatskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab. Für die Tessiner Wirtschaft hätte dies gravierende Konsequenzen: Laut einer Umfrage befürchten 96 Prozent der Firmen grosse Einbussen mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage. Gemäss einer Studie des Bundes sind im Tessin 600 Arbeitsplätze bedroht. Die Wertschöpfung droht um 200 Millionen Franken einzubrechen. Besonders betroffen sind der Tourismus,

das Gastgewerbe, Tankstellen, Raststätten, Detailhandelsgeschäfte, Garagisten und andere Unternehmen, welche auf Güter aus der übrigen Schweiz angewiesen sind und regen Handel und Austausch mit der Deutsch- und Westschweiz treiben. Die Wichtigkeit des Gotthard-Strassentunnels für die Wirtschaft wird oft unterschätzt. So auch beim Import und Export.

Der Güterverkehr durch den Gotthard versorgt das ganze Land. Vom Handelsverkehr an der Tessiner Grenze entfallen 60 Prozent auf das Mittelland, die Nordwestschweiz und die Region Zürich. Die restlichen 40 Prozent der Ein- und Ausfuhr verteilen sich auf die Ost- und Zentralschweiz sowie auf die Genferseeregion. 2014 zählte der Gesamthandel der Schweiz via Sopra Ceneri und Sotto Ceneri über neun Milliarden Franken. Diese

Zahlen zeigen: Der Gotthard-Strassentunnel ist nicht eine regionale oder gar lokale Angelegenheit. Der Gotthard ist eine Lebensader für die ganze Schweiz! Am 28. Februar 2016 geht es um die Frage, ob während Jahren ein ganzer Kanton, eine ganze Sprach- und Wirtschaftsregion vom Rest der Schweiz abgekoppelt werden soll.

Die ehemalige Tessiner SP-Staatsrätin (Regierungsrätin) Patrizia Pesenti ist eine Befürworterin des zweiten Strassentunnels: «Ich war, bin und werde auch in Zukunft eine überzeugte Verfechterin der Alpen-Initiative sein. Gleichzeitig befürworte ich die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungsvariante, den Bau eines Sanierungstunnels ohne Kapazitätserweiterung. Es ist die einzige durchdachte und konkrete Lösung für das komplexe Problem der Tunnelsanierung.»



schon heute davon, die rollende Landstrasse nicht mit vier, sondern mit mindestens sechs Portalen zu bedienen. Den sonst so stark auf den sorgsamsten Umgang mit den Landreserven ausgerichteten Kreisen scheint alles recht zu sein, um eine zweite Röhre zu verhindern. Nur hat dies einen Haken. Mit einem zusätzlichen Ausbau der rollenden Landstrasse auf sechs bis acht Verladestationen wird die Sanierung der einen Röhre teurer als die Erstellung der zweiten Röhre. Das sollte auch jenen Kreisen (vor allem jenseits der Saane) zu denken geben, die meinen, vom Gotthard seien sie nicht betroffen, sie hätten eigene Verkehrsprobleme. Letzteres ist nicht wegzudiskutieren. Nur: Die Projekte in der Romandie in den kommenden Jahren wie die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur mit dem Projekt «Léman 2030» von über zwei Milliarden Franken oder die Instandhaltung des Nationalstrassennetzes (z. B. N1 und N9) für fast eine Milliarde Franken sind gewährleistet. Bei einem Nein zur 2. Röhre mit letztlich höheren Kosten wird die Ausgangslage für diese Projekte jedoch kaum besser.

Umwegverkehr unumgänglich – Graubünden stark betroffen

In seinem Referat vor dem Kantonalvorstand ging Engler auch auf den absehbaren Umwegverkehr ein, der ohne zweite Röhre während der Sanierungsphase oder später im Betrieb bei einer Schliessung der Gotthardachse eintreten werde. «Die bisherigen vorübergehenden Schliessungen zeigen ein-

deutig, dass ein Teil des Schwerverkehrs und auch Personenwagen auf die San Bernardino-Strecke ausweichen. Diese ist allerdings schon heute bei einer leichten Kapazitätserhöhung überlastet und im Winter gerade für Lastwagen nur beschränkt befahrbar.» Wie die Mitglieder des Kantonalvorstandes teilt Engler die Auffassung, dass das Risiko mit der kollabierenden Verladelösung zu hoch ist, als dass man sich darauf einlassen dürfte. Die Folgen wären, dass sich während der Dauer der Totalsperre des Tunnels der Verkehr Umfahrrouten über andere Alpenübergänge im Wallis (Grosser St. Bernhard und Simplon) oder Graubünden sucht. Auf der San Bernardino-Achse kommt es aber heute schon zu Staus, sobald die Ausweichroute empfohlen wird. Der Weg bis zum Tunnel führt über eine kurvenreiche und meist eine offene Strecke in die Berge. Zutreffend schloss denn auch Engler mit der Feststellung, dass den Verkehr über die San Bernardino-Route umzuleiten wenig mit Alpenschutz zu tun habe. 2001 während der zweimonatigen Sperrung nach dem Unfall im Gotthard-Strassentunnel nahm der Schwerverkehr um mehr als 30 Prozent zu; während der Sperrung als Folge des Felssturzes bei Gurnellen 2006 sogar um mehr als das Doppelte. Funktioniert die Verladelösung nicht, schafft der Ausweichverkehr über die (übernutzten) Alpenpässe nicht verantwortbare Risiken für alle Verkehrsteilnehmenden sowie Staus auf den Zufahrtsstrecken.



Mehr Sicherheit im Tunnel (Bild: sgv, André Albrecht)

Das sagen Bündner Exponenten zur Abstimmung vom 28. Februar

Regierungsrat **Mario Cavigelli**: «Mit Blick auf die sich alle 30 Jahre wiederholenden Sanierungen ist eine zweite Röhre der einzig richtige, nachhaltige Weg.»

Regierungsrat **Christian Rathgeb**: «Wir brauchen den Sanierungstunnel, um die Verkehrssicherheit am San Bernardino nicht zu gefährden.»

Ständerat **Martin Schmid**: «Ja zur Gotthardvorlage – nur so wird die Bündner Bevölkerung vor einem Verkehrskollaps auf der A13 verschont.»

Nationalrat **Heinz Brand**: «Das Tessin gehört zur Schweiz und darf nicht über Jahre vom Rest des Landes abgekoppelt werden.»

Nationalrätin **Magdalena Martullo-Blocher**: «Ohne Sanierungstunnel würde der San Bernardino überlastet – mit spürbaren Folgen für alle Bündner und die Bündner Wirtschaft.»

Nationalrat **Martin Candinas**: «Für den Zusammenhalt unseres Landes braucht es die Sanierungsröhre am Gotthard.»

Claudia Kleis, Gemeindeammann Thuisis: «Gefährlicher Umwegverkehr über die San-Bernardino-Route und unsere Kantonsstrasse muss verhindert werden. Der Verkehr kann durch einen Sanierungstunnel am Gotthard geführt werden.»

Aschi Wyrsh, Präsident hotellerie-suisse Graubünden: «Die Sanierung mit der zweiten Röhre ist die richtige Lösung.»

Heinz Dudli, Präsident Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden: «Nur mit einer zweiten Röhre kann verhindert werden, dass sich massiv mehr Umwegverkehr durch unsere Strassen zwingt.»

Grossrätin **Monika Lorez-Meuli**, Hinterrein: «Für unsere Region ist es sehr wichtig, dass für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels eine zweite Röhre gebaut wird.»

