

## Abstimmung 28.02.2016: Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Der Gotthardstrassentunnel stellt eine der wichtigsten Nord-Süd Verkehrsverbindungen durch die Alpen in der Schweiz dar und verbindet die Deutschschweiz mit dem Kanton Tessin. Da der 1980 gebaute Strassen-Tunnel renoviert werden muss, haben Parlament und Bundesrat den Bau einer zweiten Röhre und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels beschlossen. Dies soll gewährleisten, dass die Gotthard-Strassenverbindung auch während den Sanierungsarbeiten zugänglich ist. Gegen die Vorlage wurde jedoch das Referendum ergriffen und sie kommt vor das Volk.

### Ausgangslage

Der Gotthardstrassentunnel ist nun seit mehr als 30 Jahren in Betrieb. Auf Grund der hohen Nutzung des Tunnels muss der Gotthardstrassentunnel saniert werden. Jährlich nutzen rund 5,5 Millionen und 825'000 Lastwagen die Gotthardachse. Die Sanierung soll zwischen 2020 und 2025 stattfinden. Damit die Sanierungsarbeiten durchgeführt werden können, muss der Gotthard-Strassentunnel während einer Dauer von rund 900 Tagen vollständig gesperrt werden. Das zentrale Element der Sanierung betrifft die Zwischendecke, aber auch die Tunnellüftungen und Entwässerungsanlagen bedürfen einer Sanierung. Zudem muss der Nutzraum für den Verkehr erweitert werden.

Auf Grund der hohen Wichtigkeit welche der Gotthardstrassentunnel für den nationalen sowie internationalen Transitverkehr hat, ist es offensichtlich, dass während der Zeit der Sanierung Alternativen für den Verkehr angeboten werden müssen, um lange

Verkehrsauszu vermeiden. Im Vordergrund stehen dabei zwei Optionen. Die erste ist der Bau einer zweiten Gotthardröhre, bevor die Sanierungsarbeiten beginnen. Dies soll sicherstellen, dass der Nord-Süd Verkehr auch während der Tunnelarbeiten reibungslos funktionieren kann. Die Kosten für den Bau einer zweiten Röhre und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels werden vom Bund auf ungefähr 2.8 Milliarden Schweizer Franken geschätzt. Die zweite Option sieht vor, den gesamten Verkehr auf die Schienen zu verlagern. Für den Personenverkehr wäre die Einrichtung eines Autoverlads durch den Gotthardscheiteltunnel vorgesehen, durch den die Gotthardbahn fährt. Für den Güterverkehr die Einrichtung einer rollenden Landstrasse (ROLA) durch den Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio denkbar wäre. Diese zweite Variante würde zwischen 1.4 und 1.7 Milliarden Franken an Kosten verursachen.

Nach Prüfung beider Varianten haben der Bundesrat sowie das Parlament dem Bau einer zweiten Röhre zugestimmt. Diese Variante war zunächst verfassungsrechtlich bedenklich, da befürchtet wurde, dass sie gegen den Alpenschutzartikel verstösst. Um den Artikel nicht zu verletzen, sieht der Gesetzestext die jeweilige Nutzung von nur einer Fahrspur pro Richtung vor, sobald beide Tunnel befahrbar sind. Damit wird eine Erhöhung der Verkehrskapazität verhindert. Gegen den Bau einer zweiten Gotthardröhre haben jedoch eine Allianz aus Grünen, GLP, SP, VCS

### Zusammenfassung

#### Ziel des Referendums

Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden Jahren saniert werden. Um Alternativen für den Personen- und Güterverkehr bereit zu stellen, soll entweder vor der Sanierung ein zweiter Strassentunnel gebaut oder der Verkehr auf die Schienen verlagert werden. Das Ziel des Referendums ist es den Bau einer zweiten Röhre durch den Gotthard zu verhindern.

#### Wichtigste Änderungen

Bei einer Annahme der Gesetzesänderung wird zuerst eine zweite Röhre gebaut und nach deren Fertigstellung wird die alte Röhre geschlossen und saniert. Nach der Sanierung werden beide Tunneln betrieben. Allerdings wird pro Tunnel jeweils nur eine Fahrspur offen sein damit die Verkehrskapazitäten nicht ausgeweitet werden

#### Argumente der Befürworter

Die Befürworter sehen im Bau eines neuen Tunnels das bessere Kosten-Nutzenverhältnis, da der neue Tunnel eine dauerhafte Lösung darstellt. Zudem würde die zweite Röhre die Sicherheit verbessern, während der Alpenschutz garantiert wird.

#### Argumente der Gegner

Die Gegner einer zweiten Röhre bezweifeln, dass die Tunneln langfristig einspurig bleiben. Demensprechend fürchten sie in der Zukunft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen für die Schweiz, was zu einer Belastung der Umwelt führt. Zudem bemängeln sie die hohen Kosten der zweiten Röhre.

und Alpeninitiative das Referendum ergriffen.



## Einfach Erklärt

### Alpenschutzartikel

Der Alpenschutzartikel bezieht sich auf eine 1994 angenommene Volksinitiative. Das Ziel der Alpeninitiative ist der Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr. Massnahmen, welche die Alpen schützen sollen ist die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene und der Verzicht auf einen Ausbau der Kapazität auf den Transitstrassen.

### Was wird geändert

Im Falle einer Annahme der Gesetzesänderung wird der Bund wie geplant vorgehen. Der erste Schritt wird aus dem Bau eines neuen Nord-Süd Tunnels bestehen, wobei der Verkehr weiterhin im Gegenverkehr durch den alten Tunnel fahren wird. Im zweiten Schritt wird dann der alte Tunnel geschlossen und saniert. Während dieser Zeit fährt der Verkehr im Gegenverkehr durch den neuen Tunnel. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten, voraussichtlich im Jahr 2030 verfügt die Schweiz über zwei Gotthardröhren, die gleichzeitig betrieben werden. Pro Richtung steht dabei immer nur eine Fahrspur zur Verfügung. Die zweite Fahrspur soll als Pannestreifen verwendet werden. Das soll eine Kapazitätserweiterung verhindern.

Im Falle einer Ablehnung der Gesetzesänderung wird die zweite Variante verfolgt, wobei der Verkehr, während der Sanierung, auf die Schiene verlagert werden soll. Dafür bräuchte es vor Ort Verladeanlagen für Personen- und Lastwagen.

### Auswirkungen

Unabhängig vom Ausgang des Referendums, wird der bestehende Gotthardtunnel renoviert werden. Die

### Die neutrale Informationsplattform

Lastwagenverlad

Frage ist hauptsächlich, wie mit dem Verkehr umgegangen werden soll und was die langfristigen Auswirkungen einer zweiten Gotthardröhre wären. Die Gegner der zweiten Gotthardröhre glauben nicht daran, dass die Tunnel langfristig einspurig bleiben werden. Sondern, dass irgendwann beide Spuren in beiden Röhren in Betrieb genommen werden, auf Grund von Druck aus der Wirtschaft, der Europäischen Union oder der Autofahrer, die sich eine Entlastung während den Ferienstaus wünschen. Unterstützer der Gesetzesänderung bemängeln an der zweiten Variante ohne weitere Röhre, dass es notwendig wäre Verladeanlagen zu bauen, welche nach der Sanierung wieder abgebaut werden müssten. Dies bedeutet, dass die Kosten in 30 bis 40 Jahren bei der nächsten Sanierung wieder anfallen würden, was beim Bau einer zweiten Gotthardröhre nicht der Fall wäre. Dies war ein wichtiger Grund für die politischen Entscheidungsträger, den Bau einer zweiten Röhre zu beschliessen.

### Argumente der Befürworter

Der Bau einer zweiten Röhre führe zu mehr Sicherheit. Da der Strassenverkehr nach der Sanierung einspurig und richtungsgetrennt geführt wird, sinke die Gefahr von Frontal- oder Streifkollisionen. Zudem biete das Zwei-Röhren-System im Brandfall grössere Rettungs- und Überlebenschancen, da Feuerwehr und Sanität durch die Anfahrt über den Pannestreifen schneller zur Stelle sein könnten.

Der Bau einer zweiten Röhre würde eine dauerhafte Lösung darstellen. Im Falle einer Ablehnung müsste der Tunnel alle 30 bis 40 Jahre wieder für längere Zeit gesperrt und ein teurer Bahnverlad wieder aufgebaut und abgebrochen werden. Zudem sind die Standorte für

umstritten. Durch eine zweite Röhre würden die Probleme jedoch dauerhaft gelöst.

Der Alpenschutzartikel in der Verfassung und eine neu im Gesetz eingebaute Schranke garantieren, dass der Alpenschutz gewährt bleiben würde. Auch nach der Sanierung darf stets nur eine Spur pro Tunnel befahren werden. Zudem würde das seit 2001 praktizierte Dosiersystem für Lastwagen im Gesetz verankert, welches sicherstellt, dass nie zu viele Lastwagen im Tunnel sind.

### Argumente der Gegner

Die Variante mit einer zweiten Röhre wäre im Vergleich zu jener ohne zweite Röhre teurer. Zum einen würde der Bau des zweiten Tunnels inklusive Sanierung mehr als 1 Milliarde mehr als ohne Sanierung kosten. Zudem würden noch Unterhaltskosten anfallen, die während 40 Jahren auch noch einmal mehr als 1 Milliarde Franken betragen könnten.

Der bestehende Tunnel müsste bereits vor der Fertigstellung der zweiten Röhre vollständig saniert werden. Dies würde eine vollständige Sperrung für eine Dauer von 140 Tagen verursachen, währenddessen keine Alternativen für die Verkehrsführung angeboten werden würden. Eine Lösung auf der Schiene würde die Deutschschweiz und das Tessin jederzeit verbinden.

Das Verkehrswachstum auf der Strasse wird in den nächsten Jahren eher zu- statt abnehmen. Durch den Bau einer zweiten Röhre würde die Schweiz die Attraktivität ihrer Strasseninfrastruktur enorm steigern, woraufhin der Druck, einen Mehrspurbetrieb zuzulassen, sich erhöhen könnte. Das Gesetz, das einen Einspurbetrieb in beiden Röhren sichern soll könnte abgeändert werden.

## Literaturverzeichnis:

- ASTRA – Bundesamt für Strassen (2010). *Sanierung des Gotthardstrassentunnels: Bundesrat präsentiert Grundlagenbericht*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=36850>
- UVEK – Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2015). *Abstimmung zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/abstimmung-gotthard-strassentunnel/worum-geht-es.html>
- Alpeninitiative (2015). *2. Gotthardröhre*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter [http://www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/themen/2\\_roehre\\_am\\_gotthard.html](http://www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/themen/2_roehre_am_gotthard.html)
- Verein “Nein zur 2. Gotthardröhre (2015). *Sanierung Gotthardtunnel – Wir fahren besser ohne 2. Röhre*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter [file:///C:/Users/Andrin/Downloads/Factsheet%20Verladefilm\\_DEU.pdf](file:///C:/Users/Andrin/Downloads/Factsheet%20Verladefilm_DEU.pdf)
- NZZ- Neue Zürcher Zeitung (2015). *Taugliche Bahnalternative am Gotthard*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <http://www.nzz.ch/schweiz/taugliche-bahnalternative-am-gotthard-1.18607168>
- NZZ- Neue Zürcher Zeitung (2014). *Referendum könnte Weg zu Neustart öffnen*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <http://www.nzz.ch/meinung/referendum-koennte-weg-zu-neustart-oeffnen-1.18390286>
- Schweizerische Eidgenossenschaft (2015). *Volksabstimmung vom 26. Februar 2016 – Erläuterungen des Bundesrates*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter [file:///C:/Users/Andrin/Downloads/Erlaeuterungen\\_DE\\_bf%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Andrin/Downloads/Erlaeuterungen_DE_bf%20(2).pdf)
- NZZ- Neue Zürcher Zeitung (2015). *Referendum gegen zweite Gotthard-Röhre zustande gekommen*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <http://www.nzz.ch/wirtschaft/newsticker/referendum-gegen-zweite-gotthard-roehre-zustande-gekommen-1.18486827>
- ASTRA – Bundesamt für Strassen (2010). *Fragen und Antworten zum Gotthard-Strassentunnel*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter [http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07080/index.html?lang=de#sprungmarke10\\_0](http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07080/index.html?lang=de#sprungmarke10_0)
- Schweizerische Eidgenossenschaft (2009). *Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 09.3000, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 12. Januar 2009*. Gefunden am 27. Dezember 2015 unter <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/21569.pdf>