

Für eine nachhaltige Sanierung des Gotthardtunnels

Markus Stadler, Ständerat Uri

Die Schweiz setzt beim alpenquerenden Güterverkehr verfassungsmässig auf die Schiene. Dafür hat sie den Lötschberg-Basistunnel gebaut, dafür sollen auch der Gotthard-Basistunnel und der Ceneri-Basistunnel dienen, die 2016 bzw. 2019 eröffnet werden. Diese Bauwerke werden dem Bund schliesslich gegen 20 Mia. Franken gekostet haben. Zum gleichen Zweck will der Bund einen 4-Meter-Korridor Gotthard erstellen. Im Rahmen von ZEB werden viele weitere Ausbaumassnahmen auf der Gotthardachse realisiert. Im Sachplan Infrastruktur Schiene sind die längerfristigen Ausbauten (Südanschlüsse, Urmiberg- und Axentunnel etc.) bereits skizziert. Seit dem Jahr 2000 unterstützt der Bund den alpenquerenden Schienengüterverkehr mit Abgeltungen in der Grössenordnung von gegen 200 Mio. Franken pro Jahr. Dem Verlagerungsziel dient auch die vom Volk beschlossene LSVA.

Eine zweite Gotthardstrassenröhre koste „nur“ 1 Milliarde Franken mehr als eine Sanierung des bestehenden Tunnels und das temporäre Ersatzangebot auf der Schiene. Deshalb fordern verschiedene Kreise nun eine zweite Röhre. Doch worin besteht der Mehrwert einer zweiten Röhre gegenüber dem Ersatzangebot auf der Schiene?

- Stau: Gemäss erklärter Absicht der Initianten soll die zweite Röhre keine zusätzliche Kapazität bringen. Damit ist auch klar: Die sommerlichen Staus vor dem Gotthardloch sowie jene vor Ostern und Pfingsten werden keinen Meter kürzer.
- Sicherheit: Auch die Sicherheit wird gemäss einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) insgesamt nicht verbessert, wenn nach der Sanierung in getrennten Röhren gefahren wird. Der Gotthard-Strassentunnel gehört heute zu den Nationalstrassenabschnitten mit den wenigsten Unfällen. Der durch eine zweite Röhre erzeugte Mehrverkehr – auch wenn er gering ist – verursacht mehr Unfälle, als durch die zweite Röhre verhindert werden können.
- Verfügbarkeit: Als einziger Vorteil bleibt die erhöhte Verfügbarkeit der Gotthardachse auf der Strasse. Bei Unterhaltsarbeiten oder bei der nächsten Sanierung in 50 Jahren kann der Verkehr jeweils über die parallele Röhre abgewickelt werden. Allerdings: Damit die Sanierung des Gotthardtunnels so lange hinausgeschoben werden kann, bis der neue Tunnel steht, ist eine Notsanierung notwendig. Diese erfordert eine Totsperrung des Tunnels während 140 Tagen – ohne dass in dieser Zeit ein Ersatzangebot zur Verfügung gestellt werden könnte!

Dieser geringe Vorteil wird erkaufte mit zusätzlichen jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten von 25 bis 40 Millionen Franken für die zweite Strassenröhre (gemäss Bericht des Bundes zum Postulat 09.3000). Allein diese Kosten summieren sich in den 40 Betriebsjahren bis zur nächsten bzw. ersten Sanierung auf 1 bis 1,6 Milliarden Franken – ohne Zinsen! Dabei wird vorausgesetzt, dass die zwei Röhren auch in fünfzig Jahren noch nur auf je einer Spur befahren sind. Trifft dies nicht mehr zu, so wird der Verkehr so gross sein, dass er nicht mehr von einer Röhre geschluckt

werden kann. Für die nächste Sanierung wird also wiederum ein Ersatzangebot oder eine dritte Röhre nötig sein. Für diese Summe könnte man den 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse realisieren und die Strecke überdies so ausbauen, dass von Deutschland bis Italien längere Züge verkehren können. Das würde die Schienen attraktiver gestalten, dessen Wettbewerbsfähigkeit steigern und somit die Subventionen für den Schienengüterverkehr überflüssig machen. Mit diesem Geld könnten auch viel dringendere Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen realisiert werden.

Der wirklich grosse Nachteil beim Bau einer zweiten Gotthardröhre ist, dass es zu einer nachhaltigen Unterwanderung der Verlagerungspolitik kommen wird. Denn die geplante, finanzierte und gebaute Mehrkapazität wird angesichts des nationalen und internationalen Drucks früher oder später genutzt werden wollen. Bereits ab Entscheiddatum dürfte der internationale Glaube an unseren Verlagerungswillen schwinden. Der Bau einer Verkehrskapazität, die man nur zur Hälfte für nutzbar erklärt, stösst im heutigen Umfeld auf grundsätzliches Misstrauen, das nicht aus der Luft gegriffen ist: Es wird durch das ständige Drängeln nach freier Fahrt am Gotthard genährt und gerade durch den jüngsten Verlagerungsbericht des Bundesrats legitimiert.

Ein temporäres Ersatzangebot auf der Schiene für Lastwagen und Personenwagen ist viel nachhaltiger als eine zweite Strassentunnelröhre. Dabei vergessen wir die Befürchtungen der Tessinerinnen und Tessiner nicht, den Anschluss an den Rest der Schweiz zu verlieren. Wir laden sie aber ein, die baldige Eröffnung des Gotthard-Basistunnels in das Alltagsbewusstsein aufzunehmen und nicht zu vergessen, dass die Sanierungsphase der Gotthardröhre Göschenen-Airolo nur ca. drei Jahre dauern, die anschliessende Betriebsphase einer zweiten Röhre mit dem entsprechenden Mehrverkehr von Lastwagen und den daraus folgenden negativen Auswirkungen für die Luft- & Lärmbelastung aber viele Jahrzehnte dauern wird.

13.6.2012

(in gekürzter Fassung erschienen in Tages Anzeiger Juni 2012)