

Bundesrat Schneider-Ammann reist nach Iran –
das kommt nicht nur gut an **SEITE 17**

Mit dem Paketpöster unterwegs: Wegen des
Online-Handels gibt es immer mehr zu tun **SEITE 19**

Spielräume bei der Sanierung am Gotthard

Für die Arbeiten am Strassentunnel zwischen Göschenen und Airolo sind zwei Etappen vorgesehen

Das Sanierungskonzept für den Gotthardstrassentunnel mit dem Bau einer zweiten Röhre ist eines von mehreren möglichen. Abfolgen auf der Zeitachse sind variabel und Standards sowie gewählte Ansätze diskutabel.

PAUL SCHNEEBERGER

Zum Charme der direkten Demokratie gehört es, dass sich Scheinwerfer auch auf Dinge richten, die sonst für die grössere Öffentlichkeit im Dunkeln bleiben. Im Hinblick auf die Frage, ob zwischen Göschenen und Airolo ein zweiter Strassentunnel gebaut werden soll, geraten auch bautechnische Aspekte in den Fokus. Organisation und Genese des Projekts mit «Sanierungstunnel» ohne Kapazitätserweiterung verdeutlichen, wie Bauvorhaben nicht nur von Notwendigkeiten, sondern auch von Standards und Opportunitäten getrieben werden.

Galt noch 2010 eine Lösung mit einer Totalsanierung im Zeitraum zwischen 2019 und 2025 und einem Bahnverlad von Autos und Lastwagen über dreieinhalb Jahre als optimal, so ist es heute ein Ansatz, der den vorgängigen Bau einer zweiten Röhre bedingt, was allein schon sieben Jahre dauert. Hinzu kommen –

Zweite Gotthardröhre

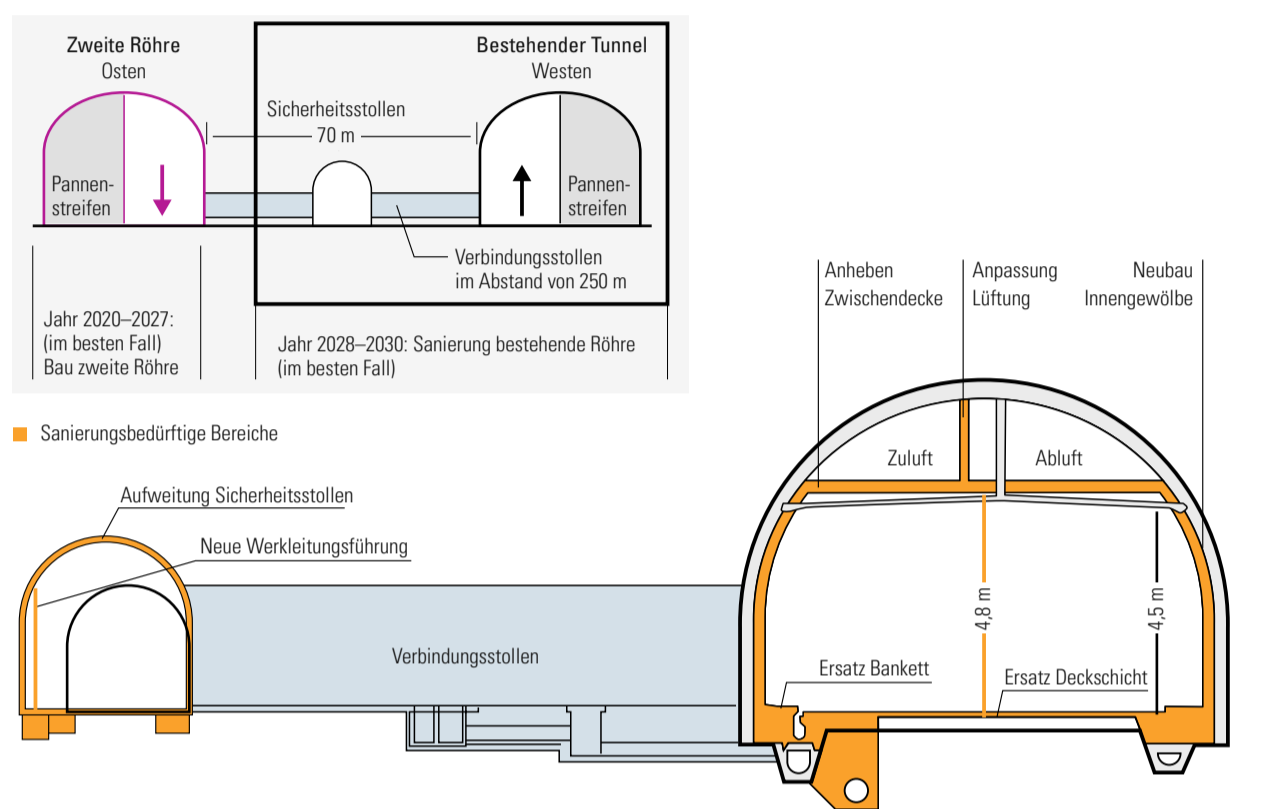
Eidgenössische Abstimmung
vom 28. Februar 2016

was bei einer Lösung mit Bahnverlad nicht anders wäre – zeitliche Unwägbarkeiten im Plangenehmigungsverfahren. Dadurch wurde die politische Feststellung relativiert, wonach der Gotthardstrassentunnel zwischen 2020 und 2025 «zu sanieren» sei.

Erst der Weiterbetrieb bis 2035

Ausschlaggebend für den Gesinnungswandel zugunsten der aufwendigeren Variante (2,8 statt maximal 1,7 Milliarden Franken) im Verkehrsdepartement waren, neben dem Argument der höheren Sicherheit bei richtungsgetretem Verkehr, regionalpolitische Überlegun-

Sanierung des Gotthardstrassentunnels bei vorgängigem Bau einer zweiten Röhre



QUELLE: ASTRA

NZZ-Infografik/lea.

Rscannzz-G5351

gen. Die durch diesen Ansatz notwendige Etappierung der vorgesehenen Arbeiten macht deren unterschiedliche Dringlichkeiten deutlich.

Priorität haben nun in einer ersten Phase Massnahmen, die für den Weiterbetrieb des bestehenden Tunnels in den nächsten Jahren bis 2035 zwingend notwendig sind. Bundesrat und Parlament beabsichtigen im Idealfall, mit dem Bau der zweiten Röhre im Jahr 2020 beginnen zu können. Gelänge das, könnte der zweite Strassentunnel Göschenen–Airolo 2027 in Betrieb genommen werden; bei Verzögerungen im Bewilligungsverfahren verschiebt sich das auf der Zeitachse nach hinten. Diese kleine Sanierung des bestehenden Tunnels, sogenannte «Überbrückungsmassnahmen», machen deutlich, wie variabel Lösungen faktisch sein können.

War in der Botschaft an das Parlament 2013 dafür noch eine Totalsper-

rung des Tunnels während 140 Tagen enthalten, werden diese Arbeiten nun in Zeitfenstern für den ordentlichen Unterhalt stattfinden. Das gelingt, indem bescheidenere Mittel angewendet werden. Die Zwischendecken bei den Tunnelfahrten werden nicht ersetzt, sondern so konserviert, dass bis 2030/2035 keine Einsturzgefahr besteht. Ebenfalls nicht ersetzt, sondern repariert werden die elektromechanischen Anlagen.

Diskussionspunkte im Hinblick auf die grosse Sanierung (vgl. Grafik), die im besten Fall 2028 bis 2030 stattfinden wird, sind die Standards, die dabei angewendet werden sollen. Kritiker verweisen auf die Anhebung der Zwischendecke von 4 Meter 50 auf 4 Meter 80 und auf die Erhöhung der Querneigung von 2 auf 2,5 Prozent. Mit Verweis auf die laufende Sanierung des Airolo-Strassentunnels stellen sie die Notwendigkeit dieser (Aus-)Baumassnahmen infrage.

Während man sich am Airolo an den europäischen Normen für bestehende Strassentunnel orientiere, halte man sich am Gotthard an jene für neue Bauten. Das Bundesamt für Strassen hat auf Anfrage erklärt, sich nächste Woche detailliert zu dieser Gegenüberstellung zu äussern.

Beispiel Kathedrale

Frappant ist der Kostenunterschied zwischen den Sanierungen von Gotthard und Airolo, die etwa gleich lang (17 bzw. 13 Kilometer) und gleich alt (26 bzw. 28 Jahre) sind. Auch wenn ein direkter Vergleich schon deshalb unzulänglich ist, weil den Gotthardtunnel mehr als doppelt so viele Fahrzeuge befahren wie den Airolo (pro Tag 17 000 gegenüber 8000), ist die Differenz bemerkenswert: Dem Gesamtaufwand von 2,8 Milliarden am Gotthard (mit

zweiter Röhre) bzw. Sanierungskosten von 752 Millionen Franken steht am Airolo ein Bauaufwand von 170 Millionen Euro gegenüber.

Bereits 2007, als die Frage der Sanierung des Gotthardstrassentunnels zum ersten Mal evaluiert wurde, hatten Experten bemängelt, es fehle an einem Konzept, das den unterschiedlichen Lebensdauern der verschiedenen Komponenten des Tunnels Rechnung trage und damit auf dessen Erhaltung bei gleichzeitig minimaler Verkehrsbehinderung abziele. Oder um es anders auszudrücken: Idealerweise würde der Gotthardtunnel unterhalten wie eine Kathedrale, in Etappen, und von Element zu Element, unter Betrieb mit kurzen Sperrungen.

Indessen ist es nicht so, dass solche Prämissen in der Schweiz a priori nicht beherzigt würden. Ein Beispiel, bei dem ein Konzept mit minimalen Behinderungen realisiert wurde, war die bis dahin komplexeste Autobahnbaustelle des Landes, die Instandsetzung des Luzerner Cityrings zwischen 2009 und 2013, die auch Tunnelbauten einschloss. Sperrungen liessen sich auf Nachtstunden und ausgewählte Wochenenden beschränken. Derartige Konzepte, sagen Fachleute, stellen hohe Anforderungen an alle Beteiligten und bedingen innovative Lösungen in Bauprozessen samt Neuentwicklungen seitens von Bauunternehmen, Ingenieuren, Spezialisten und Produktlieferanten.

EU hat nichts gegen einspurige Röhren

(sda) · Im Abstimmungskampf um die zweite Strassentunnelröhre am Gotthard präsentiert Verkehrsministerin Doris Leuthard ein Argument mehr: Die EU-Kommission teilte der Bundesrätin auf Anfrage schriftlich mit, dass ein einspuriger Betrieb pro Tunnel keine Verletzung der bilateralen Verträge darstelle. Schon in der Nationalratsdebatte im September hatte Leuthard gesagt, dass sie eine entsprechende Bestätigung der EU erhalten habe. Einige Stimmen glauben dieser Zusicherung jedoch nicht.

Die alten Fronten leben wieder auf

Links-Grün ist gegen eine zweite Strassenröhre am Gotthard, Wirtschaftsverbände und bürgerliche Politiker sind mehrheitlich dafür

Die Lagerbildung im Abstimmungskampf um den zweiten Strassentunnel am Gotthard läuft entlang des klassischen Links-rechts-Schemas. Doch es gibt Ausnahmen auf beiden Seiten.

CHRISTOF FORSTER, BERN

Symbolisch für die beiden Lager stehen die Standortkantone des Gotthardstrassentunnels. Die Urner Regierung ist gegen den Bau einer zweiten Strassenröhre, die Tessiner Exekutive dafür. Während sich in Uri die Regierung auf eine Volksabstimmung abstützen kann, gab es im Tessin in den vergangenen Jahren indes kein solches Plebiszit.

Bei der Abstimmung vom 28. Februar über den Bau einer zweiten Röhre für den Strassenverkehr stehen sich Linke und Bürgerliche gegenüber. Ausnahmen bilden Grünliberale und EVP, die an der Seite von SP und Grünen gegen CVP, BDP, FDP und SVP kämp-

fen. Im Parlament fielen 2014 die Entscheide für den zweiten Strassentunnel entlang dieser Parteilinien. Im Ständerat tanzten einzig Konrad Graber (Luzern, cvp.) und der Parteilose Thomas Minder (Schaffhausen) aus den Reihen. Im Nationalrat gehörten Barbara Schmid-Federer (cvp., Zürich) und Christa Markwalder (fdp., Bern) zu den Abwechslern.

Minder als Aushängeschild

Damit ist die parteipolitische Ausgangslage praktisch dieselbe wie beim Gegenanschlag zur Avanti-Initiative, der den Bau der zweiten Strassenröhre und den Betrieb von vier Spuren vorsah. Eine Verschiebung gab es einzig bei der CVP, bei der sich 2003 im Nationalrat Befürworter und Gegner die Waage hielten. Heute ist das federführende Departement in CVP-Hand, was mit ein Grund für den stark gewachsenen Support innerhalb der Partei für die zweite Röhre ist. Abweichend hat die CVP Uri im Verhältnis 2 zu 1 die Nein-Parole beschlossen.

Der bürgerliche Widerstand ist im Komitee «Bürgerliche gegen zweite Röhre» gebündelt, dessen Co-Präsidium Graber, Minder und Schmid-Federer angehören. In Minder, der mit seiner «Abzocker»-Initiative nationale Bekanntheit erlangte, setzen die Tunnelgegner grosse Hoffnungen. Mitglieder des Komitees sind vorab kantonale Politiker aus allen bürgerlichen Parteien und auch aus dem Tessin. Mit dabei ist auch der Thurgauer SVP-Nationalrat Markus Hausmann, der im Rat noch für den Tunnel gestimmt hatte. Die Befürworter haben sich im Komitee «Gotthard Tunnel sicher Ja» organisiert. Ihm gehört die grosse Mehrheit der bürgerlichen National- und Ständeräte an. Linke Dissidenten im Co-Präsidium ist die ehemalige Tessiner SP-Staatsrätin Patrizia Pesenti.

Treibende Kräfte sind indes auf beiden Seiten Verbände. Die Pro-Kampagne führt der Schweizerische Gewerbeverband, der bei der Abstimmung über das neue Radio- und Fernsehgesetz vom letzten September mit seinem hemdsärmeligen und provokativen Stil für Aufsehen sorgte. Diesmal seien die Aus-

gangslage und damit auch der Auftritt völlig anders als bei der Billag-Abstimmung, da sie eine von Bundesrat und Parlament präsentierte Vorlage unterstützen würden, sagt Verbandsdirektor Hans-Ulrich Bigler. Im Zentrum der Kampagne steht die – umfassend verstandene – Sicherheit. Der Bau der zweiten Röhre bedeutet laut den Befürwortern Sicherheit für die Wirtschaft (Transitweg Nord-Süd), für die Investitionen (zweite Röhre auch für die nächste Tunnelanierung) und für den Zusammenhalt des Landes.

Das EU-Argument

Für eine zweite Gotthardröhre wirbt auch Peter Füglistaler, der Direktor des Bundesamts für Verkehr im Departement von Doris Leuthard. Er begründet das mit der Störung des Schienengüterverkehrs und der Verlagerung, wenn während der Sanierung des heutigen Tunnels Züge für den Verlad von Autos und Lastwagen geführt werden müssten. Auf der Gegenseite führt die Alpen-Initiative eine ihrer wichtigsten Kampa-

gnen seit dem Ja zur Alpen-Initiative 1994. Der Abstimmungskampf bringe den Verein an seine äussersten Grenzen, sagt Sprecher Thomas Bolli. Übrigens koordinierte auch damals der Gewerbeverband die Kampagne der Gegner. Support erhält die Alpen-Initiative vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und von weiteren Organisationen, welche zusammen das Referendum gegen die Vorlage ergriffen hatten. Im Mittelpunkt der Argumentation steht die Befürchtung, dass dereinst trotz heute gegenteiligen Beteuerungen alle vier Autobahn-Spuren geöffnet würden, womit sich die Zahl der Lastwagen durch den Gotthard auf zwei Millionen pro Jahr verdopple. Dies führe zu mehr Unfällen, Lärm und Schadstoffen.

Das bürgerliche Nein-Komitee rückt die Geldverschwendung in den Mittelpunkt. «Wir verweisen auch auf die EU, die schon länger mehr Verkehr durch den Gotthard führen möchte», sagt Flavio Gisler, Urner CVP-Landrat und Koordinator des Komitees. Die Schweiz würde also einen teuren Tunnel vor allem für die EU bauen.