



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