

Zweite Gotthard-Röhre notwendig?

Der 17 km lange Gotthardtunnel ist der längste Strassentunnel der Alpen. Im Jahr 2012 haben rund 6.3 Millionen Fahrzeuge den Gotthardtunnel durchquert. Der Tunnel, der im Jahr 1980 eingeweiht wurde, muss nun saniert werden. Es gibt jedoch verschiedene Meinungen darüber, wie der Verkehr während dieser Sanierungsarbeiten umgeleitet werden soll. Einige sind der Meinung, dass eine zweite Röhre gebaut werden sollte. Andere hingegen denken, dass es bessere Alternativen gibt. Um einen umfassenden Überblick zu dieser Thematik gewinnen zu können hat «Montagna» mit Franz Steinegger (FS), ehemaliger Nationalrat Kanton Uri und mit Jon Pult (JP), Präsident der Alpeninitiative, gesprochen.

Vincent Gillioz, SAB, 3001 Bern



Jon Pult (JP), Präsident der Alpeninitiative mit Franz Steinegger (FS), ehemaliger Nationalrat Kanton Uri. (VG)

Eines der wichtigsten Argumente für eine zweite Röhre am Gotthardtunnel ist die Verkehrssicherheit. Sind Sie der Meinung, dass der Bau einer zweiten Röhre tatsächlich die Verkehrssicherheit erhöht?

FS: Es ist klar, dass der Bau einer zweiten Röhre die Verkehrssicherheit verbessert. Dieses Konzept wurde bereits im Fréjus-Tunnel angewendet, damit wird der Gegenverkehr im Tunnel aufgehoben. Man darf nicht vergessen, dass es 2001 bei einem Unfall im Gotthardtunnel elf Tote und über siebzig Verletzte gegeben hat. In der Schweiz gibt es keine gefährlichere Route als den Gotthardstrassentunnel.

JP: Eine zweite Strassenröhre bringt gesamtheitlich betrachtet sicher keine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Situation dürfte sich mit zwei Strassenröhren sogar noch verschlechtern, da der Verkehr – insbesondere der gefährlichen Lastwagen – zunehmen wird. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene trägt definitiv mehr zur Verkehrssicherheit bei, als eine Verdopplung der Strassenkapazitäten.

Wird der Verkehr auf der Gotthard-Route tatsächlich zunehmen, sollte die zweite Röhre gebaut werden?

FS: Sie wird vermutlich einen Einfluss auf die Verflüssigung des Ver-

kehrs haben, aber sonst sehe ich nicht ein, warum durch den Bau einer zweiten Röhre der Verkehr zunehmen sollte. Es stellt sich ausserdem gar nicht die Frage ob man eine zweite Röhre bauen sollte, sondern wie man während vier Jahren ohne eine Strassentunnelverbindung auskommen soll! Diese Frage wird sich übrigens alle dreissig Jahre wiederholen, wenn nämlich die nächsten Renovierungsarbeiten stattfinden.

JP: Für mich stellt sich die Frage anders. Braucht es wirklich eine fünfte Röhre am Gotthard nach der Eröffnung der zwei Röhren des Gotthard-Basistunnels im nächsten Jahr? Ich finde es total übertrieben, noch eine Röhre auf dieser Achse zu bauen wo wir sehr bald mit der NEAT über eine äusserst leistungsfähige Nord-Süd Achse verfügen. Andererseits sabotiert eine zweite Strassenröhre den Alpenschutzartikel, der seit 1994 in der Bundesverfassung steht und den Ausbau der alpenquerenden Strassenkapazitäten verbietet sowie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fordert. Wenn man eine zweite Röhre baut, ist es nur eine Frage der Zeit, bis beide Röhren vier-spurig befahrbar werden. Das würde klar bedeuten, dass sich die Schweiz nicht mehr dafür einsetzt, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

FS: Das wird nicht so einfach sein. Bevor man die Kapazität des Gott-

hard-Tunnels verdoppeln kann, muss das Gesetz und der Verfassungsartikel über den alpenquerenden Transitverkehr (Art. 84) entsprechend geändert werden. Ich glaube nicht, dass das Volk einer Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens zustimmen wird.

JP: Ist die doppelte Kapazität einmal gebaut, will sie das Volk sicher auch brauchen. Man darf nicht vergessen, dass rund drei Milliarden Franken in diesen Tunnel investiert würden. Es wäre kaum vertretbar, diese Investition zum Beispiel bei Staus nicht zu nutzen. Wenn man wirklich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördern möchte, muss man deshalb den Bau der zweiten Strassenröhre ablehnen.

Wer würde von einer temporären Schliessung des Gotthardtunnels besonders stark betroffen sein?

FS: Das wären natürlich vor allen die alpinen Regionen. Wenn man die vorhandenen Alternativen genau studiert, muss man diverse Nachteile feststellen. Die Lastwagen würden zwischen Erstfeld (UR) und Airolo (TI) auf die Schiene verlegt werden, die Personenwagen jedoch zwischen Göschenen (UR) und Airolo (TI). Das bedeutet, dass man nur im Kanton Uri ein Terrain von rund neun Fussballfeldern mit Verladestationen verbauen müsste. Dafür würde man kostbares, Landwirtschaftsland verbrauchen. Dazu kommt, dass man höchstwahrscheinlich teilweise auch Nachtfahrverbot aufheben müsste. Ein Teil des Verkehrs würde sich aber auch auf andere Routen, wie beispielsweise den Simplon, den Grosse St. Bernhard oder den San Bernardino verlagern. Die Situation würde sich in der touristischen Hochsaison noch verschärfen.

JP: Das ist Schwarzmalerei. Der Bundesrat sieht selber eine Sanierungsvariante ohne den Bau einer zweiten Röhre am Gotthardtunnel vor, dafür mit Verladelösungen sowohl für LKWs als auch für PKWs. Das ist machbar und ohne allzu grosse Härten für die Regionen verbunden. Aber diese Lösung, die auch langfristig eine vermehrte Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene favorisiert, muss noch optimiert werden. Logischerweise

wird von den Röhrenturbos übertrieben, wenn es um Folgen einer Schliessung des Strassentunnels geht. Wie ich es vorher bereits erwähnte, man ist sich über die Entlastungsmöglichkeiten die der neue Gotthard-Basistunnel ab 2016 eröffnet, noch viel zu wenig bewusst.

Herr Steinegger, wie erklären Sie sich den Widerstand der Bevölkerung Ihres Kantons in Bezug auf den Bau einer zweiten Röhre?

FS: Wenn ich mit den Mitgliedern der kantonalen Regierung diskutiere bin ich eher der Meinung, dass diese für den Bau einer zweiten Röhre sind. Im Parlament (Landrat) befürwortet eine Mehrheit diese Lösung. Die drohende Schliessung des Tunnels für vier Jahre, sowie die Wiederholung dieses Szenarios alle dreissig Jahre, dürfte die Urner zum Umdenken bewegen. Besonders seit man weiss, dass eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zwischen Schattdorf und Erstfeld zu erheblichen Schwierigkeiten führen wird. Ich wohne selbst in Flüelen. Wenn der Basistunnel geöffnet wird, fährt alle drei Minuten ein Zug durch Flüelen. Wenn man die zweite Röhre nicht baut, muss während der vierjährigen Schliessungsperiode mit zusätzlichen Zügen gerechnet werden. Hinzu käme eventuell eine Aufhebung des Nachtfahrverbots für den Schwerverkehr. Etwa 70 % der Urner Bevölkerung würde von den Auswirkungen dieser Entscheidungen stark betroffen sein.

Die Frage einer zweiten Röhre würde sich in dreissig oder vierzig Jahren erneut stellen, nämlich dann, wenn der Gotthardtunnel erneut saniert werden muss. Die Thematik würde sich auch verschärfen, sollte sich ein schwerer Unfall im Tunnel ereignen. Ist der Bau einer zweiten Röhre nicht notwendig, um die Nord-Süd-Achse langfristig aufrecht zu erhalten?

JP: Das ist die Sichtweise von Herrn Steinegger und der Röhrenturbos. Doch dieses Projekt produziert mehr Probleme als dass es zu Lösungen beiträgt. Einerseits weil es über lange Zeit wichtigeren Investitionen im Verkehrsbereich das Geld abgräbt. Andererseits weil diese Lösung viel

teurer ist als die Alternative, welche wir vorschlagen, nämlich der Bahnverlad während der Sanierung und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sobald die NEAT fertig ist. Die Nord-Süd-Achse wird nach Eröffnung der NEAT so leistungsfähig sein wie noch nie. Eine weitere Röhre braucht es nicht.

FS: Seit 2001 gab es keine grösseren Umfälle im Gotthardtunnel zu verzeichnen. Wenn man jedoch mit Verantwortlichen der Polizei und der Feuerwehr darüber diskutiert, so muss man feststellen, dass wir vor allem Glück hatten. Trotzdem muss man seit dem Ereignis 2001 sieben Tote und über 70 Verletzte verzeichnen. Und, die Schliessung des Gotthardtunnels würde nicht zu weniger Verkehr führen, dieser würde einfach andere Wege suchen.

Der Bau einer zweiten Röhre kostet rund 2,8 Milliarden Franken. Gibt es keine günstigere Alternativen?

FS: Klar kostet es viel, aber es ist eine langfristige Investition. Ausserdem sind die Kosten pro Meter auf anderen Strecken, wie beispielsweise dem dritten Tunnel beim Gubrist oder der Nordtangente in Basel viel höher als diejenigen am Gotthard.

JP: Der Bau einer zweiten Röhre kostet rund 3 Milliarden Franken. Die Kosten der rollenden Landstrassen während der Sanierung werden im Vergleich dazu auf 1,4 bis 1,6 Milliarden Franken geschätzt. Unsere Experten sind jedoch der Meinung, dass diese Kosten sogar noch wesentlich gesenkt werden können. Der Bau einer zweiten Röhre würde ausserdem noch zusätzliche Unterhaltskosten von rund 20 bis 40 Millionen Franken pro Jahr verschlingen. Wenn man alle Investitions- und Betriebskosten berücksichtigt, würde der Bau einer zweiten Röhre 3 Milliarden Franken mehr kosten, als die Realisierung einer Sanierung ohne Kapazitätsausbau.

Sind Sie der Meinung, dass es bei der Frage um eine zweite Röhre auch um die «nationale Kohäsion» geht, da die Nord-Süd-Achse für den Kanton Tessin besonders wichtig ist?

JP: Im Tessin wird dieses Thema genauso kontrovers diskutiert wie in

der übrigen Schweiz. Die Mehrheit der eidgenössischen Parlamentarier, sowie die Tessiner Regierung und die Wirtschaftskreise sind für den Bau einer zweiten Röhre. Aber die Bevölkerung, besonders diejenige im Sottoceneri, ist gegen dieses Projekt. Viele Tessiner wissen auch, dass der Kanton Tessin mit dem NE-AT-Gothardbasistunnel ab 2016 so gut an die Nordschweiz angebunden sein wird, wie noch nie in der Geschichte.

FS: Für mich ist es klar eine Frage des nationalen Zusammenhaltes. Für den Sopraceneri (Nordtessin) ist der Gotthardtunnel quasi überlebenswichtig, besonders aus ökonomischer Sicht. Ein Beispiel: rund 1/3 der Zuschauer, welche an einem Hockeymatch in Ambri-Piotta teilnehmen, kommen aus der Deutschschweiz. Ohne den Tunnel wäre es nicht möglich, dass sie an einem Tag ins Tessin und wieder nach Hause fahren könnten.

RÉSUMÉ

Faut-il construire un second tunnel routier au Gothard ?

Long de 17 kilomètres, le tunnel routier du Gothard est le plus grand ouvrage des Alpes. En 2012, ce sont quelque 6,3 millions de véhicules qui l'ont traversé. Mis en service en 1980, il devient nécessaire de le rénover. Néanmoins, les avis sont divergents quant à la façon de gérer le trafic durant ces travaux.

Pour Franz Steinegger, ancien Conseiller national du canton d'Uri, la question de la sécurité est primordiale. L'aménagement d'un second tube ne comportant chacun qu'une seule voie (modèle en cours de réalisation au Fréjus – France), permettra d'éviter que les véhicules ne se croisent. D'autre part, cette solution constitue un investissement à long terme qui aura toute son utilité lorsqu'il s'agira de procéder à de nouveaux assainissements ou en cas d'accident. En construisant un second tunnel, on évitera aussi de fermer cet axe pour une durée de trois à quatre ans, solution qui pénaliserait le développement du Nord du Tessin. Dans le cas contraire, il faudra mettre en place des infrastruc-

tures provisoires qu'il s'agira de démonter par la suite. Cette solution empiètera sur une surface équivalente à neuf terrains de football (terminaux de chargement) et pénalisera 70% de la population uranaise, en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire et d'un éventuel affaiblissement de l'interdiction imposée aux camions durant la nuit.

Pour John Pult, président de l'Initiative des Alpes, l'argument sécuritaire est un leurre. Car l'avantage dû à la séparation du trafic sera affaibli par l'augmentation de la circulation résultant de l'exploitation d'un axe comptant deux tubes. La prise en charge du trafic routier par le rail reste à ses yeux la meilleure solution. D'une part, parce qu'avec l'ouverture prochaine du tunnel de base ferroviaire du Gothard, cet axe sera suffisamment desservi. D'autre part, parce que l'alternative présentée par le Conseil fédéral peut encore être améliorée, afin d'être plus efficace et meilleur marché. L'argent économisé pourra ainsi être investi dans d'autres projets de transport prioritaires. Renoncer à la construction d'un second tunnel au Gothard est stratégiquement vitale. Cela démontrera que la Confédération s'engage clairement en faveur du transfert de la route au rail et s'oppose à un doublement de la capacité du trafic sur l'axe du Gothard. Car John Pult est convaincu que si un second tube est percé, les deux tunnels seront tôt ou tard utilisés au maximum de leur capacité.

RIASSUNTO

Bisogna costruire un secondo tunnel autostradale al Gottardo?

Lungo 17 chilometri, il tunnel autostradale del Gottardo è la più grande opera delle Alpi. Nel 2012, è stato attraversato da circa 6,3 milioni di veicoli. Entrato in servizio nel 1980, necessita adesso di essere rinnovato. Tuttavia, le opinioni sono divergenti rispetto alla questione di come gestire il traffico durante questi lavori. Per Franz Steinegger, ex-Consigliere del cantone Uri, la questione della sicurezza è prioritaria. La sistemazione di una seconda galleria con una sola direzione di marcia, così come nella

prima galleria (secondo il modello in corso di realizzazione al Fréjus – Francia), permetterà di evitare che i veicoli s'incrocino. D'altra parte, questa soluzione rappresenta un investimento a lungo termine che dimostrerà tutta la sua utilità quando si tratterà di procedere a dei nuovi miglioramenti o in caso d'incidente. Costruendo un secondo tunnel, si eviterà anche di fermare quest'asse per una durata di tre o quattro anni, soluzione che penalizzerebbe lo sviluppo del Nord del Ticino. In caso contrario, bisognerebbe creare delle infrastrutture provvisorie che dovrebbero in seguito, essere smontate. Questa soluzione sconfinerà in una superficie equivalente a nove terreni di calcio (stazione di carico) e penalizzerà il 70% della popolazione urana, a causa dell'aumento del traffico ferroviario e di un eventuale indebolimento del divieto imposto ai camion durante la notte.

Per John Pult, presidente dell'Iniziativa delle Alpi, l'argomento sicurezza è un'illusione. Perché il vantaggio ottenuto con la separazione del traffico sarebbe indebolito dall'aumento del traffico risultante dallo sfruttamento di un'asse stradale fornito di due gallerie. La presa a carico del traffico stradale dalla ferrovia resta ai suoi occhi la soluzione migliore. Da una parte, perché con la prossima apertura del tunnel di base della ferrovia del Gottardo, quest'asse sarà sufficientemente ben servito. Dall'altra, perché la scelta presentata dal Consiglio federale può essere ancora migliorata, per essere più efficace e a un miglior prezzo. Il denaro risparmiato potrà così essere investito in altri progetti di trasporto prioritari. Rinunciare alla costruzione di una seconda galleria al Gottardo è strategicamente vitale. Ciò dimostrerà chiaramente che la Confederazione s'impegna chiaramente a favore del trasferimento dalla strada alla ferrovia e che si oppone al raddoppiamento della capacità del traffico sull'asse del Gottardo. Perché John Pult è convinto che se fosse scavato un secondo tunnel, alla fine le due gallerie sarebbero sfruttate al massimo delle loro capacità.