

Hans-Peter Fricker, alt Verfassungsrat FDP, Zürich

Neue Sanierungskonzepte statt eine zweite Röhre

Sehr geehrte Medienschaffende

Ende November 2015 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) **neue Informationen** veröffentlicht, die bezüglich der Sanierung des heutigen Gotthard-Strassentunnels zu einer völlig neuen Ausgangslage führen. Laut der im Auftrag des ASTRA von der renommierten Firma Basler + Partner, Zürich, erarbeiteten „Expertise 2015“ zur „Gesamterneuerung des Gotthardstrassentunnels“ vom 11. November 2015 kann der Betrieb im bestehenden Tunnel wesentlich länger ohne Vollsperrung aufrechterhalten werden, als dies in der seinerzeitigen Debatte im National- und im Ständerat über eine allfällige zweite Röhre bekanntgegeben wurde.

Die Tunnelzwischenendecke, die bis anhin als schwächstes Glied gegolten hatte, ist offenbar **in einem besseren Zustand**, als dies noch 2010 angenommen wurde. *«Es wird davon ausgegangen»*, heisst es im Bericht wörtlich, *«dass keine umfassenden Instandhaltungsmassnahmen der Zwischenendecke, die eine Vollsperrung des Tunnels erfordern, bis 2035 notwendig werden.»* Arbeiten für die Zwischensanierung und Überbrückungsmassnahmen bis zur Totalsanierung ab 2035 können zusammen mit dem üblichen baulichen Unterhalt während den regulären, schon immer üblichen 140 Sperrnächten pro Jahr vorgenommen werden. Dies zu einem Preis von total 126 Mio. Franken zwischen 2015 und 2035, d.h. 6,3 Mio. Fr. pro Jahr.

Aufgrund der Erfahrungen mit der Totalsanierung des Vorarlberg-Strassentunnels kann zudem davon ausgegangen werden, dass auch für eine Gesamtsanierung nach 2035 **nicht längere Tunnel-Sperrungen** nötig sein werden und dass sich die Gesamtkosten dafür inkl. Normenanpassungen und Sicherheitsverbesserungen lediglich im Bereich von **10%** der für eine zweite Röhre zur Zeit veranschlagten 2,8 Milliarden Franken bewegen werden.

Mit andern Worten: statt nun am 28. Februar 2016 eine neue und teure zweite Röhre mit all ihren hinreichend bekannten Nachteilen zu beschliessen, sind **neue Sanierungskonzepte** zu erarbeiten, welche dem heutigen Stand der Erkenntnisse Rechnung tragen.

Eine Aufschiebung der Gesamtsanierung des bestehenden Tunnels hat zudem den grossen Vorteil, dass zwischen 2016 und 2035, also während vollen 20 Jahren, **die Auswirkungen der NEAT** eingehend studiert und dann neue Schlussfolgerungen gezogen werden können. So erhält die 23 Mia. teure NEAT eine echte Chance. Die Verkehrsteilnehmer haben Zeit, sich auf das neue Angebot einzustellen, und die Gefahr ist gebannt, dass die NEAT wegen der Eröffnung einer zweiten Strassenröhre zum finanziellen Flop wird.

In den Kantonen Uri und Tessin hat die Information über den für temporäre Verladestationen notwendigen **Landverbrauch** während einer für die Sanierung des bestehenden Tunnels notwendigen längeren Sperrung zu – begreiflicher - Besorgnis geführt. Aufgrund der neuen Informationen ist auch diese nun unbegründet.

Fazit:

Seit den Abstimmungen in National- und Ständerat über eine zweite Gotthard-Strassen-Röhre hat sich die Faktenlage deutlich verändert. Zum heutigen Zeitpunkt macht ein Entscheid für eine zweite Röhre auch unter dem Gesichtspunkt der Sanierung der ersten keinen Sinn. Der Zeitdruck fällt weg, **neue Gesamtsanierungskonzepte** für die Zeit ab 2035 können in Ruhe erarbeitet werden. Bis dann liegen umfassende Erfahrungen mit dem Bahn-Angebot der NEAT vor. Und es wird verhindert, dass diese von der Öffentlichkeit getragene Grossinvestition durch die baldige Erstellung eines zweiten Strassen-Tunnels in finanzielle Schieflage gerät.

Stimmen wir also am 28. Februar 2016 Nein zur zweiten Röhre und ermöglichen es so dem Bundesrat, sich für eine spätere, weniger aufwändige, ökologischere und auch wesentlich billigere Sanierung des Gotthardstrassentunnels zu entscheiden. Gemäss den neusten Informationen des ASTRA bleibt dafür genügend Zeit.