

Der Gotthard-Bluff:

Zwei Spuren im Gesetz – Vier Spuren im Berg!

«Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr. In der baulichen Gestaltung ist diese Strasse unter dem Berg nicht für den Transport von Gütern angelegt. Unsere Verkehrspolitik sieht vielmehr heute und morgen den Güterverkehr auf der Schiene.»

Bundesrat Hans Hürlimann, bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels, am 04. September 1980

«Nach der Sanierung des bestehenden Tunnels dürfen die beiden Tunnelröhren je nur einspurig betrieben werden. [...] Mit der gesetzlichen Beschränkung auf je eine Fahrspur pro Richtung nach der Sanierung wird klargestellt, dass auch ein temporärer Betrieb von mehr als zwei Fahrspuren – z. B. während der Ferienzeit – künftig verboten bleibt.»¹

13.077, Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) vom 13. September 2013

Wer glaubt's?

Cleverness wäre ein zu milder Ausdruck für die Be-
teuerung in der oben genannten Botschaft:

Eine zweite Gotthard-Strassenröhre und die Be-
schränkung auf je eine Fahrspur pro Röhre habe
«keinen negativen Einfluss auf die Verlagerung des al-
penquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die
Schiene.»

Diese Vorlage ist eine unehrliche Mogelpackung!

Vom Verkehrsaufkommen her ist ein zweiter Tunnel
überhaupt nicht zu rechtfertigen: Gemäss amtlichen
Angaben beträgt die durchschnittliche tägliche Fre-
quenz im Gotthardtunnel in beiden Richtungen ledig-
lich 17000 Fahrzeuge. Gewiss, zu Ferienzeiten treten
zeitweise Engpässe auf – eine Erscheinung, die aber
mit der angeblichen Einspurbeschränkung je Tunnel
nicht zu beheben ist und die in den Agglomerationen
Zürich, Basel Lausanne und Bern zum Alltag gehört.

Zum Vergleich: Auf der Klettgauerstrasse in Neuhaus-
en verkehren im Tagesdurchschnitt 25000 Fahrzeuge,
auf der A4, gemessen bei Flurlingen 29000 und im
Gubrist 117000!

Die normative Kraft des Faktischen

Fakt ist: Mit einem zweiten Gotthardtunnel würde
die Kapazität verdoppelt. Der Druck, diese Kapazität
auch zu nutzen, würde sich von Anfang an aufbauen.
Touristen, die zu Feiertagen oder Ferienbeginn und

-ende reisen, würden kaum verstehen, dass sie vor ei-
nem Tunnel stehen, der drei Milliarden kostete, dessen
Kapazität aber zur Hälfte gedrosselt wird.

Kurzum, die Bundesverfassung verbietet zwar in Arti-
kel 84.3 die Erhöhung der Transitstrassenkapazität im
Alpenraum, aber faktisch würde sie mit dem zweiten
Tunnel «erschaffen». Was teuer gebaut wurde, muss
auch genutzt werden, sonst wären die Investitionen hi-
nausgeworfenes Geld, usw. In diesem Sinne würde
dereinst die Öffnung von vier Spuren als Realitätssinn
und als ein Gebot der Vernunft verkauft werden.

Aus Fakt wird Norm!

Hierzu antwortete der ausgewiesene österreichische
Verkehrsexperte *Prof. Hermann Knoflacher* im Januar
2014 der Verkehrskommission des Ständerates u. a.:

«Die primäre Wirkung einer zweiten Tunnelröhre ist
die Beseitigung des bestehenden Durchfahrtswider-
stands als Folge der damit entstandenen Kapazitäts-
erhöhung, die mehr als das Doppelte beträgt. Anzu-
nehmen, man könne zwar den Tunnel vierspurig aus-
bauen, aber nur jeweils pro Richtung mit einer Spur
betreiben, dürfte angesichts der Lage und Bedeu-
tung des Gotthard-Strassentunnels nicht realistisch
sein, wenn man die Begehrlichkeiten der EU bezüg-
lich der Freiheiten des Verkehrs in Betracht zieht.
*Eine Schweiz mit einem einröhrigen Tunnel auf dieser
Route ist eine andere, als eine mit zwei Röhren.»*

Ähnlich sehen es auch Schweizer Staatsrechtler, die erstens die Kapazitätserweiterung für verfassungswidrig halten und zweitens in der Sperrung von zwei der dannzumal vorhandenen vier Spuren, eine nach den Grundsätzen des Landverkehrsabkommens mit der EU, Art. 32, untersagte Mengenbeschränkung sehen.

Die A2 ist eine Route des transeuropäischen Strassennetzes! Konflikte sind also vorprogrammiert – vielleicht sogar erwünscht, um ergo die Öffnung auf vier Spuren begründen zu können! – Notgedrungen eben ...

Das Tessin abgeschnitten?

Die zweite Röhre soll ja gebohrt werden, um danach die bestehende zu sanieren, mit dem redlichen Vorwand, das Tessin so nicht von der Nordschweiz abschneiden zu wollen. Doch von Isolation kann überhaupt keine Rede sein. Lange bevor die Baumaschinen auffahren könnten, steht die NEAT bereits in Vollbetrieb (Gotthard-Basistunnel ab 2016, Ceneri-Basistunnel ab 2019, mit einstündigem Zeitgewinn z. B. zwischen Zürich und Lugano! Durch einen zweiten Strassentunnel würde die NEAT-Achse jedoch zu einer Fehlinvestition degradiert.

4-Meter-Korridor beschlossen

Zudem wird der verladenden Wirtschaft ab 2020 auf der Nord-Süd-Achse der 4-Meter-Korridor zur Verfügung stehen. So hat es im Dezember 2013 auch der Nationalrat beschlossen.

Dieser Korridor ermöglicht aufgrund seiner erweiterten Lichtraumprofile den Schienentransit von Lastwagen mit Eckhöhen von bis zu 4 Metern, also eine 4-Meter-RoLa (Rollende Landstrasse) von Grenze zu Grenze, deren Nutzung nicht nur eine Strassentlastung auf der Gesamtroute bewirkt, sondern gerade auch im besonders ozon- und feinstaubgeplagten Tessin die Verbesserung der Lufthygiene! Zudem ermöglichen die neuen Lichtraumprofile auch den Einsatz von Doppelstockzügen auf der gesamten Nord-Süd-Achse.

Das Tessin wird also viergleisig mit der Nordschweiz verbunden sein und davon ähnlich profitieren können, wie das Wallis seit Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels! Die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben sich in einer Medienmitteilung vom 4. Juli 2014 dazu bekannt, die Gotthard-Bergstrecke auch nach der NEAT-Eröffnung ab Ende 2016 weiter zu



So sieht die tägliche Durchschnittsbelastung der Gotthardachse mit 17000 Fahrzeugen in beiden Richtungen aus. Bilder aufgenommen am Mittwoch, 06. August 2014, zur Tagesmitte:

1. Blick nordwärts auf die A2, unterhalb von Faido

2. Blick auf die Fahrbahn des 100 Meter hohen Biaschina-Viadukts, oberhalb von Giornico.

Staus entstehen durch die Tunneldosierung, wobei jeder Lkw als 3 Pw-Einheiten zählt.– Mehr Verlagerung ist angesagt!

betreiben. – Was «auto-schweiz»-Präsident François Launaz aber nicht hinderte, in einem SRF-Interview am 19. Juli, sogar die Umnutzung des Bahntunnels statt des Baus einer neuen Strassenröhre zu erwägen.

Aber noch während der Bauzeit der zweiten Röhre müsste, gemäss der bundesrätlichen Botschaft, der bestehende Tunnel sicherheitsbedingt, zwischenzeitlich an 50 und 90 Tagen ersatzlos gesperrt werden. Nur die Gotthardpassstrasse wäre – witterungsabhängig – geöffnet. Diese Variante wäre dann für einige «Abgeschnittene» schon eine Art Via Dolorosa.

Alternativen für Lkw und Pw

Obwohl die eingangs erwähnte Botschaft 13.077 den Bau einer zweiten Tunnelröhre zwecks Sanierung der ersten favorisiert, wird auch auf Grundlagenberichte zu anderen Sanierungsvarianten verwiesen, z. B. auf den Betrieb einer sog. Kurz-RoLa durch den Gotthard-Basistunnel zwischen Rynächt/Erstfeld und Biasca.

Zitat aus Ziffer 1.1.4:

«Der Synthesebericht ‹Sanierung Gotthard-Strassentunnel Rollende Landstrasse (RoLa), Synthesebericht vom 24. Januar 2012› bestätigt die Kernaussagen vom 17. Dezember 2010. Eine Kurz-RoLa wäre technisch machbar. Sie könnte leistungsfähig und attraktiv ausgestaltet werden. Allerdings wäre eine Kurz-RoLa kostspielig.» (Aber markant billiger als alles andere).

Und an anderer Stelle zum Personenverkehr, in Ziffer 1.3.2:

«Für den Personenverkehr wäre ein kostenloser (!) Bahnverlad durch den Gotthard-Scheiteltunnel (Göschenen–Airolo) vorgesehen. Durch ein optimiertes Verladekonzept könnte eine Kapazität von rund 600 Personenwagen pro Stunde und Richtung erreicht werden. Ausserhalb der Hauptreisezeit, auch während der Wintersperre der Gotthardpassstrasse, liesse sich der Personenverkehr ohne grössere Beeinträchtigung bewältigen.»

Die vorstehenden Überlegungen basieren darauf, dass die Sanierung auch ohne vorherigen Bau einer zweiten Röhre möglich ist, wenn der bestehende Tunnel zu verkehrsschwachen Winterszeiten gesperrt wird.

Zentral für die Umsetzbarkeit der Kurz-RoLa wären die Flächen für die Errichtung der Verladestationen. Damit ist der Kanton Uri weniger gesegnet, als das Tessin. Dem muss aber auch der Flächenbedarf für den Bau des zweiten Tunnels entgegengestellt werden:

Bauinstallationsplätze in Tunnelnähe, Baumaterial- und Gerätedepots in den Ebenen für die Zufuhr zu den Baustellen und nicht zuletzt die Deponien für gewaltige Mengen Ausbruchmaterials!

Der Ausbruch bzw. die Höhe des «verkehrstechnischen Nutzraums» des neuen Tunnels muss gemäss heutigen Normen sogar 5,20 Meter betragen, gegenüber 4,50 Metern im bestehenden Tunnel.

Geld und Zeit

Für die Sanierung des bestehenden Tunnels und den Neubau einer zweiten Röhre ist gemäss der Botschaft (Ziffer 1.2, Seite 7321) mit Kosten in Höhe von 2788 Millionen Franken zu rechnen. Dies auf den Kostengrundlagen der Jahre 2009/2010. Originaltext hierzu:

«Preisstand Erneuerung und Sanierung bestehende Tunnelröhre 2009, Neubau zweite Tunnelröhre 2010, ohne Mehrwertsteuer, Kostengenauigkeit +/-30%. In den ersten Jahren nach Inbetriebnahme ist mit zusätzlichen jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von rund 10 Millionen Franken, über den gesamten Lebenszyklus gesehen mit jährlichen Folgekosten für Betrieb und Unterhalt vom 25–30 Millionen Franken zu rechnen.»

Und die Aussage zum Zeitraum: Anhang, Seite 7340:

«Zeitraum: 2020–2030 (im besten Fall, Verschiebung nach hinten bei länger dauernden Verfahren).»

Keine Überlegungen finden in der Vorlage die künftige Verfügbarkeit und die Kosten fossiler Energien mit kleineren, kürzeren Wirtschaftskreisläufen und dem Ende der Wachstumsgläubigkeit im Gefolge.

Kurzum: Der bestehende Tunnel ist auch ohne milliardenschwere zweite Röhre sanierbar. Die bundesrätliche Zwittervorlage sabotiert das verfassungsmässige Verlagerungsziel vollends und ist abzulehnen! (hm)

www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2013/7315.pdf

Das Gotthard-Referendum wird durch folgende national tätige Organisationen unterstützt:

Alpen-Initiative, Grüne Partei der Schweiz, Pro Bahn Schweiz, SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals, SP Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aqua Viva-Rheinaubund, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU), CSP-PCS Schweiz, Evangelische Volkspartei der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace Schweiz, Grünliberale Partei Schweiz- Parti vert'libéral Suisse, IGöV Schweiz, Junge Grüne Schweiz, JUSO Schweiz, Mountain Wilderness Schweiz, oeku Kirche und Umwelt, Pro Natura, Pro Velo Schweiz, SES - Schweizerische Energiestiftung, umverkehR und WWF Schweiz.

Weitere 16 regionale Organisationen stehen ebenfalls zum Referendum.

Alle 10 Jahre steht das Thema «Gotthardröhre» auf der politischen Traktandenliste

20. Februar 1994:

Alpeninitiative gegen die Erweiterung der Transitstrassenkapazität im Alpenraum (heute Art. 84 BV). Resultat: Angenommen mit 51,9% Ja. Das vordergründig schwache Ja-Resultat ist in der Ablehnung durch den Kanton Aargau und die nicht betroffene Westschweiz inkl. Wallis begründet. Die übrigen Kantone nahmen die Vorlage an, z. B. Uri mit 87,5%, Tessin mit 63,8%, Schaffhausen mit 55,2%.

08. Februar 2004:

Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Avanti-Initiative, auch «Gotthard-Bschiss» benannt. Resultat: Die Vorlage wurde mit 62,8% Nein von allen Ständen verworfen, im Kanton Schaffhausen sogar mit 66,7% Nein!

18. April 2013:

Eine durch den Verein Alpeninitiative und befreundete Organisationen lancierte Petition gegen den Bau einer zweiten Gotthard-Strassenröhre wird mit 68 000 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Ein gutes Omen für das bevorstehende Referendum!

07. Oktober 2014:

Das Referendum gegen die zweite Gotthard-Strassenröhre wird ergriffen.

Ausführliche Infos zum Gotthard-Referendum:

www.zweite-roehre-nein.ch

www.alpeninitiative.ch/themen/2

www.verkehrsclub.ch/unsere-themen/2-gotthardroehre/

Zwei Spuren im Gesetz, aber vier Spuren im Berg!



Der Gotthard beginnt schon am Rhein.
Zweite Röhre? – Nein!

Unterzeichnen Sie die beiliegende
Unterschriftenkarte für das Referendum
gegen die zweite Gotthard-Strassenröhre!

Für Mensch
und Umwelt



www.vcs-sh.ch

Wir bitten unsere Mitglieder und Sympathisanten um rasche Einsendung der Unterschriftenkarten, weil sich wegen der bevorstehenden Feiertage – wie schon geschehen – Verzögerungen in der amtlichen Beglaubigung ergeben könnten.

Weitere Unterschriftenkarten können bei der untenstehenden Adresse (*hm*) verlangt werden.

¹ Fussnote zu Seite 1: Diese Beschränkung lässt sich durch einfache Gesetzesänderung beseitigen!

Impressum

Mitglieder-Informationsblatt des VCS Schaffhausen

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Schaffhausen, Postfach 1613, 8201 Schaffhausen, www.vcs-sh.ch
Layout mittels Ökostrom: Hugo Mahler (*hm*), Zubastr. 33b, 8212 Neuhausen, Tel. 052 672 28 19, hugo.mahler@bluewin.ch
Druck mittels Ökostrom, auf Recycling-Papier, FSC-zertifiziert: Unionsdruckerei AG, Schaffhausen. Fotos: Hugo Mahler.
Erscheinen: Nach Aktualität und Bedarf. Diese Auflage liegt auch der nächsten Ausgabe «Lappi» des Vereins La Media bei.

Kontakte und Dienstleistungen:

- ◆ Zentralverband VCS-Schweiz: Allgemeine Auskünfte: 031 328 58 58, www.verkehrsclub.ch
- ◆ Eco-Motorfahrzeugversicherung, schnelle Offerte: Tel. 031 328 58 21 oder: www.eco.versicherung.ch
- ◆ Reisepartner des VCS: via verde Reisen GmbH: Tel. 0848 823 823 (Normaltarif), www.via-verde-reisen.ch
- ◆ 24-Stunden-Pannenhilfe, VCS-Notrufzentrale: Grüne Nummer: 0800 845 945
- ◆ Newsletter: www.verkehrsclub.ch/mitgliedervorteile/newsletter, stets informiert, kostenlos abonnierbar!