

## Ist der zweite Gotthardtunnel notwendig?

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hat ein durchgehender 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Winterthur absolute Priorität! Dieses Ziel nicht aus den Augen verlierend, muss der am 5. September 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel nach 35 Jahren Betrieb dringend einer umfassenden Sanierung unterzogen werden. Der jetzt vorgeschlagene Sanierungstunnel ohne Kapazitätserweiterung ist eine breit abgestützte und über Jahre sehr sorgfältig erarbeitete Lösung, die Umweltüberlegungen, Sicherheitsüberlegungen, die wirtschaftliche Entwicklung und den Zusammenhalt der Schweiz einbezieht. Stellvertretend vier Argumente, die den Bau einer zweiten Röhre unumgänglich machen:

Martin Keller, Bauingenieur HTL/SIA – EMBA, Grossrat SVP/AG



### Ständiges Sicherheitsrisiko ohne zweite Röhre

Das Unfallrisiko ist im engen Raum eines Tunnels mit Gegenverkehr und ohne Abstellstreifen sehr hoch. Allein schon eine gewöhnliche Panne in einem Tunnel erschwert die Pannenhilfe stark und kann Ursache eines schweren Unfalls werden, ja zu einem katastrophalen Brand führen. Betrachten wir das Verkehrsaufkommen, so ist die Unfallgefahr im Gotthard-Strassentunnel im Vergleich zu allen anderen Tunnels auf Nationalstrassen am höchsten. Der Vergleich zwischen Gotthard- und Seelisbergtunnel seit der gemeinsamen Eröffnung im Jahre 1980 spricht Bände: Die Zahl der Unfallopfer ist im Seelisberg 35-mal geringer als im Gotthard.

- ▶ Der Bau von zwei richtungsgetrenten Tunnels senkt die Unfallgefahr erheblich.

### Verlade-Provisorium ist keine brauchbare Alternative

Um die Sanierungsarbeiten am Gotthardtunnel ohne eine zweite Röhre durchzuführen, müssten grosse Verladestationen für den Bahntransport von Lastwagen und Privatfahrzeugen gebaut werden. Der Bau eines ineffizienten und sehr teuren Verlade-Provisoriums vernichtet Geld ohne langfristigen Mehrwert und ist nach Sanierungsende wieder abzubrechen. Zusammen mit den Betriebskosten für den Verlad der Fahrzeuge auf die Bahn und den Investitionen, die nötig wären, um die Sommeröffnungszeit der Passstrasse zu verlängern, belaufen sich die Kosten einer Sanierung mit flankierenden Massnahmen dadurch insgesamt auf bis zwei Milliarden Franken. Die Investition in den Bau eines zweiten Tunnels und in die Sanierung des bestehenden Tunnels beträgt rund 2,8 Milliarden Franken.

- ▶ Zukünftig können Unterhaltsarbeiten ohne Tunnelssperrung durchgeführt werden.

### Keine Isolierung von Landesteilen während Jahren

Eine längere Schliessung des Tunnels schädigt insbesondere auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Tunnel-schliessung werden auf 100 bis 300 Millionen Franken geschätzt. Das Tessin gehört zur Schweiz und hat Anrecht auf eine wirtschaftliche, flexible und wintersichere Anbindung an die Deutschschweiz.

- ▶ Ein wesentlicher Teil der wirtschaftlichen Unternehmen angrenzender Kantone beruht auf dem Tourismus und auf dem Güterverkehr.

### Zeichen setzen für eine offene und moderne Schweiz

Der Bau einer Sanierungsröhre ist ein Zeichen für eine offene, zukunftsgerichtete und moderne Schweiz. Ein Nein hingegen wäre ein Schritt in Richtung Rückschritt und verbohrt ideologischer Bewahrung. Nach Inbetriebnahme der zweiten Röhre und der anschliessenden Sanierung des bestehenden Tunnels wird nur je eine Fahrspur pro Richtung und Röhre in Betrieb sein. Damit ist sichergestellt, dass die Kapazität des alpenquerenden Verkehrs nicht erhöht wird. Zudem können zukünftige Unterhaltsarbeiten und die nächste Gesamtsanierung in rund vierzig Jahren ohne Totalsperrung und mit erhöhter Sicherheit für die Arbeiter durchgeführt werden.

- ▶ Mit dem Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard wird somit der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung nicht tangiert. ■

**Darum sage ich JA zur zweiten Röhre am Gotthard.**