



Basler Zeitung / Berufs- & Weiterbildung.  
4002 Basel  
061/ 639 11 11  
www.baz.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 53'498  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.216  
Abo-Nr.: 1095889  
Seite: 4  
Fläche: 27'639 mm<sup>2</sup>

## Die zweite Tunnelröhre am Gotthard führt nicht zu Mehrverkehr – aber zu mehr Sicherheit Ein Investition für die nächste Generation

Von Daniela Schneeberger

In rund zehn Jahren muss der Gotthard-Strassentunnel umfassend saniert werden. Der Bau einer zweiten Röhre ist dabei die günstigste und nachhaltigste Lösung. Die Sicherheit kann massiv verbessert werden. Der Kanton Tessin wird nicht für Jahre vom Rest der Schweiz abgekoppelt.

Mehrverkehr am Gotthard entsteht keiner. Dafür kommen Rettungs- und Einsatzkräfte endlich über Pannestreifen mit der nötigen Effizienz zu den Unfallstellen.

«Eine zweite Röhre löst alle Sanierungsprobleme.» Dieser Satz stammt aus dem Kommentar von Daniel Ballmer in der BaZ (28. 10. 2015, Seite 4) zur anstehenden Abstimmung über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Der vom Parlament abgeseignete Vorschlag des Bundesrates sei die beste und nachhaltigste Lösung, führt der Kommentator weiter an.

Ein besseres Urteil für eine Sanierungsvorlage kann man nicht ausstellen. Ballmer irrt aber mit seinem Vorwurf, nach Abschluss der Sanierung werde die zweite Röhre zu einer Kapazitätserweiterung führen. Für Rettungseinsätze und künftige Sanierungen ist sie dringend nötig und hätte schon lange gebaut werden müssen. Sie war sogar im ursprünglichen Bauplan des Gotthards bereits vorgesehen. Schon damals wusste man, dass eine Sanierung fällig werden würde.

Schon nur aus Gründen der Sicherheit ist der Bau eines zweiten Sanierungstunnels angezeigt. Seit 35 Jahren ist die 17 Kilometer lange Röhre im gefährlichen Gegenverkehr in Betrieb. Zuletzt 2015 stufte der ADAC den Gott-

hard-Strassentunnel unter 20 europäischen Tunnels als Schlusslicht bei der Sicherheit ein.

36 Menschen haben ihr Leben im Tunnel bereits verloren. Alleine 2001 kamen nach einer Frontalkollision zwischen zwei Lastwagen elf Menschen ums Leben. Sanieren wir den Gotthard mit einer zweiten Röhre, kann diese Unfallursache praktisch ausgeschlossen werden.

### Die günstigere Lösung

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird der Verkehr pro Röhre auf je einer Spur geführt. Mehrverkehr gibt es keinen. Das Verkehrsaufkommen am Gotthard ist auch seit Jahren stabil. Der Anteil des Schwerverkehrs ist sogar rückläufig. Aber: Im Tunnel brannte es in den letzten Jahren jeweils bis zu 15 Mal. Wegen den steilen Zufahrtsrampen heizen sich die Fahrzeuge auf. Die Feuerwehr rückte jährlich rund 130 Mal aus. Der Pannendienst war im Tunnel jährlich 250 bis 300 Mal im Einsatz. Hierfür braucht es dringend Verbesserungen. Diese kann nur der Bau einer zweiten Röhre liefern. Vor allem aber ist der Bau einer zweiten Gotthard-Röhre günstiger als die von den Gegnern geforderten Verladekonzepte.

**Der Bau einer zweiten Röhre ist eine Investition, die Mehrwert schafft.**

2,8 Milliarden Franken kostet der Bau einer zweiten Röhre. Das ist eine nachhaltige Investition, die Mehrwert schafft. Denn auch in Zukunft wird der

Tunnel alle 30 bis 40 Jahre saniert werden. Jede Generation steht einmal vor dieser Herausforderung. Mit dem Bau einer zweiten Röhre wird das Problem dauerhaft günstiger.

Ganz anders die Verladeforderungen der Tunnelgegner: Sie fordern den Bau von sechs überdimensionierten Verladeanlagen, die nach der Sanierung ohne bleibenden Wert abgerissen und abgeschrieben werden müssen. Bei der nächsten Sanierung müssen wieder Milliarden investiert werden, um das ganze System neu aufzubauen. Immer und immer wieder. Aber nicht nur mittelfristig geht die Rechnung der Gegner nicht auf. Ihre Forderungen kosten bereits jetzt bei der anstehenden Sanierung mehr als der Bau einer zweiten Röhre.

Damit die Kosten für den Verlad nicht explodieren, müssten die Verladestationen möglichst nahe bei den Tunnelportalen gebaut werden. Auch so kostet die Sanierung mit Verlad gemäss Berechnungen des Bundes je nach Dauer der Sanierung über zwei Milliarden Franken.

Die Alpen-Initiative fordert aber viel mehr. In Basel und Chiasso sollen zusätzliche Verladeanlagen gebaut werden – die dann nur alle 30 Jahre gebraucht werden oder immer wieder auf- und abgebaut werden müssen.

Durch das ganze Land soll ein zusätzlicher Verladekorridor mit entsprechendem Rollmaterial entstehen. Das kostet am Schluss weit über drei Milliarden Franken. Es wären alles Investitionen, die nach der Sanierung verloren sind.

Daniela Schneeberger ist Nationalrätin (FDP, BL) und Mitglied des überparteilichen Komitees «Gotthard-Tunnel sicher JA»