

# factsheet

## Der Gotthard



2016 werden die ersten Züge durch den Basistunnel am Gotthard fahren. Dank ihm können mehr Güter auf der Bahn durch die Alpen transportiert, die Zahl der Lastwagenfahrten reduziert und der Strassentunnel ohne zweite Röhre saniert werden. Damit bewahrt die Schweiz ihre Unabhängigkeit in der Verkehrspolitik.



**Mit dem neuen Eisenbahn-Basistunnel am Gotthard hat die Schweiz für eine ökologische und Ressourcen schonende Zukunft gebaut. Die Sanierung des Strassentunnels bietet zudem die Chance, die Gütertransporte wirksam auf die Schiene zu verlagern – so wie das Verfassung und Gesetz seit 1994 vorschreiben. Eine zweite Strassenröhre hingegen würde die Schleusen für die Transitlastwagen weit öffnen.**

Kein Bergmassiv der Welt ist wohl öfters durchbohrt worden wie der Gotthard. 2016 werden drei Tunnel, respektive vier Röhren zur Verfügung stehen:

- ▶ Eisenbahntunnel Göschenen–Airolo, eröffnet 1882
- ▶ Strassentunnel Göschenen–Airolo, eröffnet 1980
- ▶ NEAT-Eisenbahntunnel in zwei Röhren Erstfeld-Biasca, Eröffnung 2016 (längster Tunnel der Welt)

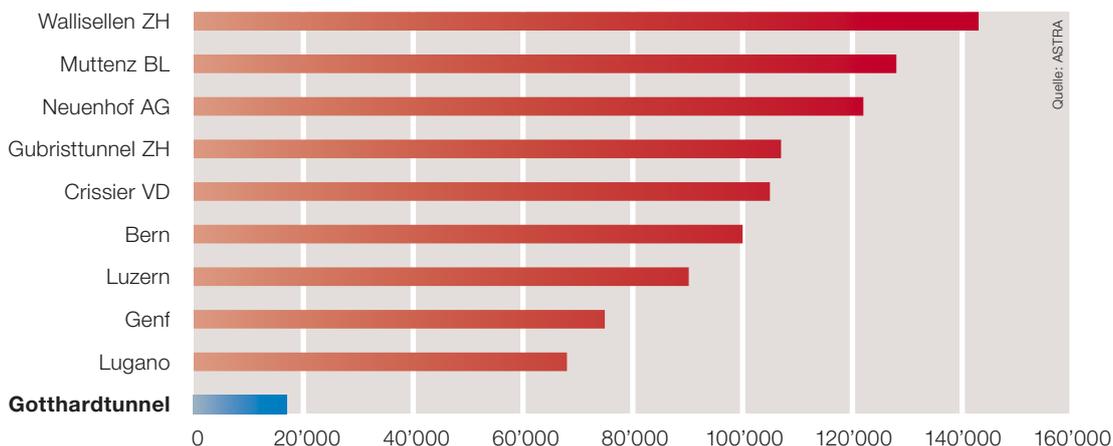
Über den Gotthardpass führt zudem eine gute, aber nicht wintersichere Nationalstrasse 3. Klasse.

Diese Infrastrukturen bieten genügend Kapazitäten für den regionalen, nationalen und internationalen Verkehr. Wenn alle gleichzeitig in die Ferien verreisen, wird es manchmal

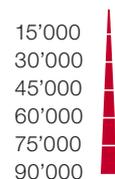
eng am Gotthard, gleich wie an unzähligen anderen Orten, sei es auf der Strasse, am Bahnhof oder am Flughafen. Mit dem NEAT-Tunnel wird das Tessin ab 2016 so gut mit der Deutschschweiz verbunden sein wie nie zuvor in der Geschichte.

Unter dem Vorwand der Sanierung des bestehenden Strassentunnels wird dennoch erneut eine zweite Röhre gefordert. Mit jedem Strassenausbau aber verliert die Bahn: Vor 1980, also vor der Eröffnung des Strassentunnels, wurden rund 95 Prozent der Güter per Bahn durch die Alpen transportiert. Im Jahr 2000 waren es noch 70, jetzt sind es noch 64 Prozent. Seit 1980 fahren auch nur noch

**Durchschnittlicher Tagesverkehr 2011 auf Autobahnen**



**Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag**



«Die zweite Strassenröhre am Gotthard ist ein sehr teures Projekt, das Mittel binden würde, die andernorts viel dringender gebraucht werden.»

Corine Mauch, Stadtpräsidentin Zürich



halb so viele Passagiere mit der Bahn durch den Gotthard. 1979 waren es rund 20'000 pro Tag, heute sind es weniger als 9000. Seit der Eröffnung des Strassentunnels gingen hunderte Bahnarbeitsplätze an der Gotthardstrecke verloren. Eine zweite Strassenröhre würde diesen Trend verstärken und dem neuen Bahntunnel wirtschaftlich schwer schaden.

## Sanierung des Strassentunnels

Insbesondere die Lastwagen haben dem Gotthard-Strassentunnel stark zugesetzt. Bis 2025 muss er deshalb umfassend saniert werden.

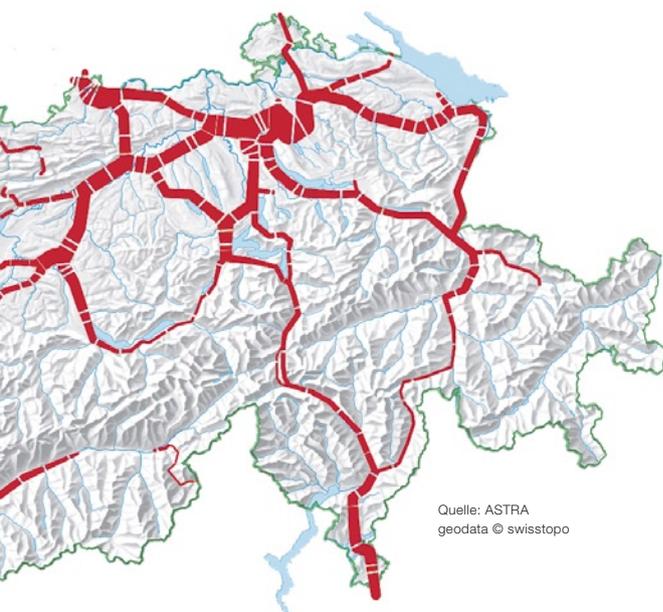
**Teure Strasse:** Der Strassentunnel ist mit 17 Kilometern Länge ein technisch anspruchsvolles und finanziell sehr aufwändiges Bauwerk. Betrieb und Unterhalt belaufen sich pro Jahr auf 25 bis 40 Millionen Franken. Jährlich fahren rund 6 Millionen Fahrzeuge durch den Tunnel, das ergibt pro Tag im Schnitt 17'000. Das ist – verglichen mit anderen Autobahnabschnitten – sehr wenig.

**Sanierung mit Ersatzangebot:** Die Sanierung des Strassentunnels macht eine vorübergehende Sperrung nötig. In dieser Zeit kann auf der Schiene ein leistungs-

fähiges Ersatzangebot eingerichtet werden: für Autos zwischen Göschenen und Airolo, für Transitlastwagen von Grenze zu Grenze, für die anderen Lastwagen zwischen Erstfeld und Biasca. Ähnliche Verlade bewähren sich seit 50 Jahren am Lötschberg und seit 1994 im Kanaltunnel zwischen Frankreich und England. Die Reisezeiten verlängern sich kaum, deshalb ist kein Umwegverkehr über die Pässe San Bernardino oder Simplon zu befürchten. Der Bund hat in verschiedenen Studien nachgewiesen, dass ein solches Ersatzangebot auf der Schiene funktioniert.

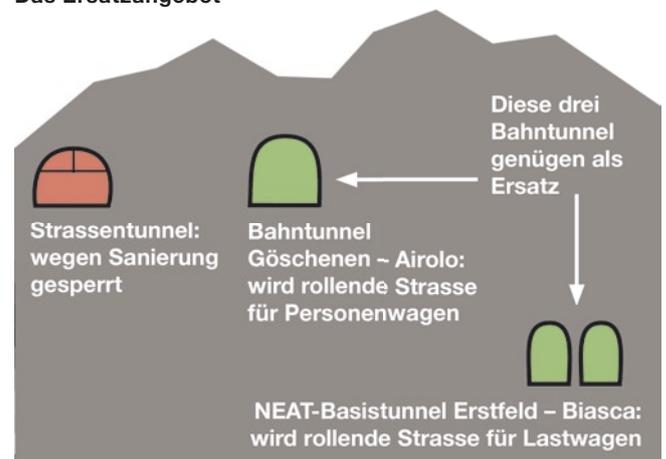
**Neue Arbeitsplätze:** Bei den Auto- und Lastwagen-Verladestationen in Uri und im Kanton Tessin entstünden je bis zu 80 neue Arbeitsplätze. Die Arbeitsplätze an den Raststätten entlang der A2 und im Schwerverkehrszentrum in Erstfeld UR blieben erhalten.

**Tessin:** Der Kanton wird während der Sanierung des Strassentunnels (nach 2020) gute Verbindungen haben. Dank des Bahnverlads für Lastwagen und Autos wird das Tessin auch auf der Strasse stets erreichbar sein. Zudem profitiert das Tessin dannzumal von grossen Investitionen: 2014 wird die neue Bahnlinie zwischen Mendrisio und Varese in Betrieb genommen. Sie verbessert den Agglomerationsverkehr und schafft eine neue direkte Verbindung



Quelle: ASTRA  
geodata © swisstopo

## Das Ersatzangebot





«Angesichts der Tatsache, dass schon heute Pannestreifen für den Verkehr freigegeben werden, ist es schwierig zu glauben, dass eine zweite Röhre keine Erhöhung der Kapazitäten bewirkt.»

La Liberté, 28.6.2012

zur Simplonlinie. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit von Lugano nach Lausanne um rund eine Stunde. Und ab 2016 wird der Gotthard-Basistunnel die Reisezeiten vom und ins Tessin um eine Stunde verkürzen.

**Kosten:** Eine zweite Strassenröhre käme – Langfristkosten eingerechnet – 2 bis 3 Milliarden Franken teurer als die Sanierung inklusive Ersatzangebot auf der Schiene. Wird am Gotthard die teure Variante mit Verdoppelung der Röhren gewählt, werden Projekte in anderen Landesgegenden aufgeschoben oder gestrichen. Mit zwei Röhren würden sich zudem die jährlichen Unterhaltskosten verdoppeln. Auch dieses Geld würde anderswo für den Unterhalt von Nationalstrassen fehlen.

**Notsanierung:** Bevor eine zweite Röhre betriebsbereit wäre, müsste der alte Strassentunnel notsaniert und dafür während 140 Tagen total gesperrt werden. In einem solchen Fall gäbe es kein Ersatzangebot auf der Bahn und das Tessin wäre definitiv schlecht erreichbar. Das Chaos auf der San-Bernardino-Route wäre vorprogrammiert.

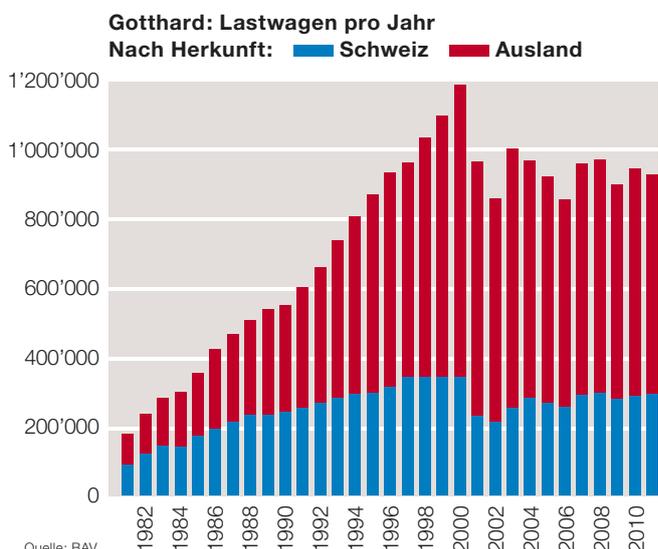
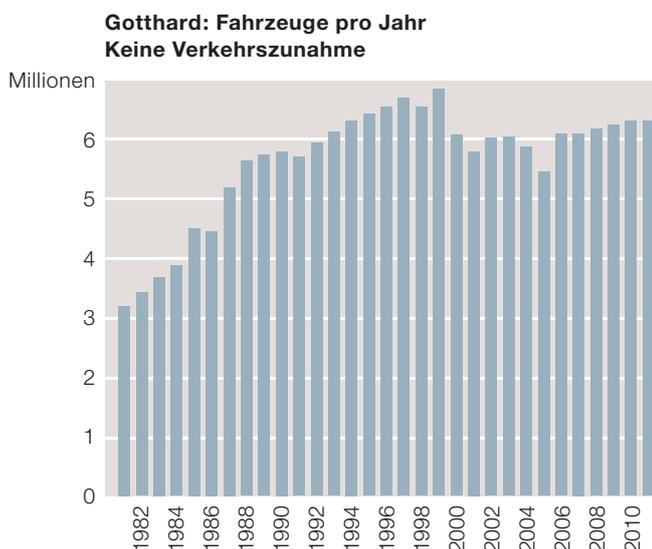
**Stabile Zahlen seit 2000:** Der Verkehr im Gotthard-Strassentunnel stagniert seit dem Jahr 2000. Die Kapazitäten genügen, ausser an Tagen mit hohem Reiseverkehr, doch nirgends werden Infrastrukturen auf die extremen

Spitzenbelastungen ausgebaut. In den Agglomerationen der Schweiz, wo auf einzelnen Autobahnabschnitten weit über 100'000 Fahrzeuge pro Tag fahren, sind Staus die Regel – auch an Werktagen, Tendenz stark steigend!

**Stau vermindert:** Wird die Zahl der Lastwagen, die die Alpen durchqueren, gemäss dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz bis 2018 auf die Hälfte reduziert, werden sich auch die Staustunden am Gotthard um zwei Drittel reduzieren und die Staulängen halbieren, das zeigen unabhängige Studien. Die NEAT mit schnelleren Zügen und mehr Komfort wird überdies dazu beitragen, dass Tessin-Reisende eher vom Auto auf den Zug umsteigen.

## Gefahr zweite Röhre

**Erpressbar:** Es gibt weder ein gesetzliches noch ein bauliches Hindernis, das nicht leicht weggeräumt werden könnte, wenn die zweite Röhre erst einmal gebaut ist. Auch das zeigt: Eine zweite Strassenröhre ist kein reines Sanierungsprojekt, sondern schafft die bauliche Voraussetzung für die Verdoppelung der Strassenkapazität am Gotthard. Das macht die Schweiz verkehrspolitisch erpressbar.



«Das Votum für einen zweiten Tunnel ist eine Absage an eine effiziente Verkehrspolitik. Wird dem nachgelebt, werden alle die Zeche dafür bezahlen.»

NZZ, 28.6.2012



**NEAT:** Die Wirtschaftlichkeit der NEAT, insbesondere des Basistunnels am Gotthard, würde mit einer zweiten Strassenröhre untergraben. Zudem würde der Wille der Stimmbevölkerung missachtet, mit diesem Bauwerk die Güter auf die Bahn zu bringen. Die zweite Strassenröhre würde der Bahn über Jahre hinweg Mindereinnahmen in Millionenhöhe beschern, sowohl beim Güterverkehr als auch beim Personenverkehr. Die Verlagerung würde torpediert, und auf den Strassen verkehrten noch mehr Lastwagen.

**EU:** Die EU hat eine zweite Röhre, wie sie der Bundesrat im Juni 2012 vorgeschlagen hat, begrüsst und sie als «Reservekapazität» bei künftigen Beeinträchtigungen bezeichnet. Ein juristisches Gutachten, publiziert in der NZZ, hat überdies gezeigt, dass die EU unter Berufung auf das Landverkehrsabkommen (Gewährleistung freier Verkehr) die «künstliche» Beschränkung auf zwei Spuren anfechten kann. Sie wird – mit Hilfe der inländischen Lastwagen- und Autolobby – durchsetzen können, dass die vier Spuren voll genutzt werden.

**Pannestreifen:** Der Bundesrat verspricht, bei zwei Röhren in jeder Röhre einen Pannestreifen frei zu halten. Doch schon heute wird in der Schweiz auf Pannestreifen gefahren. Das Bundesamt für Verkehr will zudem in den nächsten Jahren auf über 125 Kilometern Autobahn die

Pannestreifen zu Spitzenzeiten für den Verkehr freigeben. Dies unter dem Titel «Sicherstellung des Verkehrsflusses». Was das für den Gotthard bedeutet, ist leicht auszudenken.

**Mehr Lastwagen:** Laut einer Studie des Landes Tirol würden jährlich bis zu 600'000 Transitlastwagen, die heute über den Brenner fahren, durch die Schweiz rollen. Eine zweite Strassenröhre würde diese Schleuse öffnen – zur Freude der EU und zum grossen Schaden der Schweiz. Für den Gotthard könnte dies bedeuten: statt rund 1 Million Lastwagen pro Jahr wie heute bald 1,5 Millionen.

**Sicherheit:** Der Gotthard-Strassentunnel weist laut unabhängigen Studien einen hohen Sicherheitsstandard auf, insbesondere auch wegen dem parallel verlaufenden Sicherheitsstollen. Das grösste Risiko stellt der Brand eines Lastwagens dar, das belegen sämtliche schweren Unfälle, so auch der Unfall 2001 im Gotthard, der 11 Menschen das Leben kostete. Bei der Katastrophe von 1999 im Mont-Blanc-Tunnel mit 35 Toten fing ein mit Margarine beladener Lastwagen von alleine Feuer – ohne Kollision. Nach dem Unfall von 2001 wurde am Gotthard stark in die Sicherheit investiert. Die Zahl der Unfälle und Pannen im Gotthard hat seit dem Unglück von 2001 markant abgenommen.

**Unfälle:** Die Sicherheit wird laut Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) durch eine zweite Röhre zwar erhöht, aber bei über 3 Prozent mehr Verkehr auf der Strecke Basel – Chiasso ist der Vorteil bereits wieder dahin und das Unfallrisiko wird sogar noch grösser als heute. Zwischen 2002 und 2011 starben im Tunnel 6 Personen, zum Teil bei Selbstunfällen. Im gleichen Zeitraum kamen auf Schweizer Strassen über 4000 Menschen ums Leben.

#### Anzahl Verkehrstote in den letzten 10 Jahren

Jahr	Gotthard-Strassentunnel	gesamte Schweiz
2002	0	513
2003	2	546
2004	1	510
2005	0	409
2006	1	370
2007	0	384
2008	1	357
2009	0	349
2010	0	328
2011	1	320
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>4086</b>

Quelle: ASTRA, bfu



«Wir bauen ja kaum zwei Tunnel  
und lassen je eine Spur leer.  
Das ist m. E. scheinheilig.»

Doris Leuthard in der Verkehrskommission,  
Januar 2012 (Protokoll)

**Gesundheit:** Der südliche Teil des Tessins leidet schon heute überdurchschnittlich unter der Transitlawine. Krebs- und Atemwegserkrankungen liegen hier über dem schweizerischen Durchschnitt und betreffen vor allem Kinder und Betagte. Mehr Verkehr erträgt insbesondere das Mendrisiotto nicht. Eine zweite Strassenröhre würde die Situation über kurz oder lang massiv verschlimmern. Eine Studie des Bundes kam zum Schluss, dass 2005 die schlechte Luft in der Schweiz beispielsweise bei fast 42'000 Kindern eine akute Bronchitis und bei Erwachsenen über 44'000 Asthmaanfalle ausgelöst hat. Der Strassenverkehr ist einer der Hauptverursacher der Luftverschmutzung.

**Umwelt:** Die Alpen verdienen einen besonderen Schutz vor dem Transitverkehr. Sie sind von der Klimaerwärmung doppelt so stark betroffen wie nichtalpine Gegenden. Sie zählen zudem zu den ökologisch sensibelsten Regionen der Erde und das Gotthardgebiet ist das Wasserschloss Europas. Die besondere Topographie in den Alpentälern wirkt sich negativ aus: Die verschmutzte Luft konzentriert sich in den engen Tälern stärker als in offenen Gegenden, der Schadstoffausstoss der Fahrzeuge ist wegen der an-

steigenden Strecken ebenfalls grösser als in der Ebene (1 LKW im Alpental = 3 LKW im Mittelland). Die Lärmbelastung ist überdurchschnittlich wegen dem sogenannten Amphitheater-Effekt und den erhöhten Motordrehzahlen.

## Chance zum Alpenschutz

**Verfassung achten:** Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist unausweichlich. Sie bietet die historische Chance, den Alpenschutzartikel der Verfassung sowie die bestehenden Gesetze umzusetzen: Verlagerung des Güterverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene, nur noch 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr statt 1,25 Millionen wie heute. Die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene hat die Schweiz mit den Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard geschaffen. Mit der sogenannten Alpentransitbörse stünde auch ein geeignetes Lenkungsinstrument zur Verfügung. Eine zweite Strassenröhre aber würde die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene definitiv zum Scheitern bringen.

**Demokratie:** Der politische Trick mit dem Versprechen, dannzumal die Tunnelröhren nur halb zu nutzen, und die damit angewandte Salomitaktik widersprechen dem gesunden Menschenverstand, unseren demokratischen Gepflogenheiten und dem Sinn des in der Verfassung garantierten Alpenschutzes.

**Die Verfassungsmässigkeit einer allfälligen zweiten Strassenröhre misst sich am tatsächlichen Kapazitätspotential und nicht am Willen, die Röhren nur halb zu nutzen!**

### Art. 84 der Schweizer Verfassung

Alpenquerender Transitverkehr

- 1 Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.
- 2 Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. (...)
- 3 Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.



**Alpen-Initiative** Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr  
Herrngasse 2 Postfach 28 CH-6460 Altdorf Telefon +41 (0)41 870 97 81  
Fax +41 (0)41 870 97 88 info@alpeninitiative.ch

Quellen: Die erwähnten Studien finden Sie auf [www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch)  
Fotos: Alpen-Initiative, AlpTransit Gotthard AG, Emanuel Ammon/Aura, Kurt Baumann, Brigitte Wolf

