

Oströhre fertigstellen!

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet in seiner Stellungnahme (vgl. www.strassenverkehrsverband.ch/Pa.Iv.Giezendanner.PDF) zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner die Fertigstellung der Oströhre des Gotthard-Strassentunnels. Sinnvoller wäre es nach Ansicht des Strassenverkehrsverbands FRS jedoch, die Frage der zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard im Rahmen der von den Strassenverkehrsverbänden lancierten avanti-Initiative zu beantworten.

Es ist verfehlt, die Frage der Planung und des Baus eines zweiten Strassentunnels am Gotthard bzw. der Fertigstellung der Oströhre isoliert zu bewerten. Die „Gotthard-Frage“ symbolisiert lediglich die Spitze des Eisbergs, denn: Seit etlichen Jahren verfolgen die verantwortlichen Bundesstellen punkto Strassenbau eine generelle und perspektivlose Nadelöhr-Taktik. Selbst nach 20-jähriger massivster Subvention der Bahnen ist die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht gelungen. Praktisch alle nüchternen Betrachtungen zeigen heute, dass auch nach Vollendung der Mammutprojekte wie Bahn 2000 und Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) eine Entlastung von der akut-dramatischen Situation im Strassenverkehr nicht zu erwarten ist.

Als Panikmache und absurd erachtet es der FRS, dass die Forderung nach der Fertigstellung der Oströhre des Gotthard-Strassentunnels zur Frage über Sein oder Nicht-Sein der Schweizer Verkehrspolitik – insbesondere der Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene – emporstilisiert wird. In Tat und Wahrheit resultieren die bestehenden Schwerverkehrsprobleme auf der A2 – vor dem Unfall im Gotthard-Strassentunnel an der Grenze, danach wegen des Dosierungssystems beidseits des Tunnels – aus dem eklatanten Widerspruch zwischen dem Landverkehrsabkommen und der Schweizer Verlagerungspolitik. Die Fertigstellung des zweiten Tunnels hat damit nur insofern etwas zu tun, als diese nicht mehr länger mit der gescheiterten UVEK-Verkehrspolitik verknüpft und der bestehende Strassentunnel (Weströhre) somit nicht mehr für irgendwelche Dosierungsmassnahmen instrumentalisiert bzw. als Spielball der Verlagerungspolitik missbraucht werden könnte.

„Sicherheitsstollen wird im zweiten Tunnel aufgehen“

Aussagen in einschlägigen Dokumenten beweisen klar, dass die spätere Fertigstellung der Oströhre stets geplant war. So ist z.B. der verkehrspolitischen Würdigung im Schlussbericht (September 1963) der „Studiengruppe Gotthardtunnel“ folgende Bemerkung zu entnehmen: „Schliesslich werden mit den Empfehlungen und Beschlüssen der Studiengruppe in einer fernerer Zukunft notwendig werdende Erweiterung für Bahn und Strasse in keiner Weise behindert, handle es sich nun um den Bau einer zweiten Tunnelröhre für den Strassenverkehr in der Höhenlage Göschenen–Airolo oder um die Erweiterung der Basisbahnlinie Erstfeld–Biasca auf vier

Spuren.“ Auch der Bundesrat hielt in seiner Botschaft vom 22. Dezember 1964 an die Bundesversammlung klipp und klar fest: „Wenn einmal in einer fernerer Zukunft der erste Tunnel überlastet sein sollte, könnte – unter Ausnützung der inzwischen gewonnenen Erfahrungen – ein zweiter Strassentunnel erstellt werden. Damit würde die Gotthardroute durchgehend ungefähr dieselbe Kapazität aufweisen.“

Bei der Planung und Projektierung des ersten Gotthard-Strassentunnels, also der Weströhre, wurde der Sicherheitsfrage grosses Gewicht beigemessen. Es liess sich nicht bestreiten, dass der Betrieb eines rund 17 Kilometer langen Strassentunnels gewisse Risiken in sich birgt. Die Ingenieure kamen zum Schluss, dass es einen Notzugang in Form eines zusätzlichen parallelen Sicherheitsstollens, der von der übrigen Tunnellüftung unabhängig ist, braucht. In der Folge beschloss der Bundesrat, neben der ersten Röhre in der Achse des zukünftigen zweiten Strassentunnels einen Sicherheitsstollen zu erstellen. Abgesehen vom Sicherheitsaspekt wurden die moderaten Mehrkosten des Stollens damit begründet, dass dieser „dereinst im zweiten Tunnel aufgehen und dannzumal der Felsausbruch entsprechend kleiner sein wird“.

Fazit: Die bestehende Weströhre des Gotthard-Strassentunnels entspricht lediglich der ersten Etappe. Sowohl die „Studiengruppe Gotthardtunnel“ als auch Bundesrat und Parlament sind davon ausgegangen, dass die zweite Etappe – namentlich die Fertigstellung der Oströhre – in absehbarer Zukunft ansteht. Das damals zuständige Bundesamt rechnete damit, dass die Weströhre maximal 20 Jahre lang genügen würde. Der heutige unhaltbare Zustand am Gotthard-Strassentunnel beweist praktisch täglich: Es ist höchste Zeit, die Oströhre endlich fertigzustellen.

Verkehrsverlagerung in die Agglomerationen ist marginal

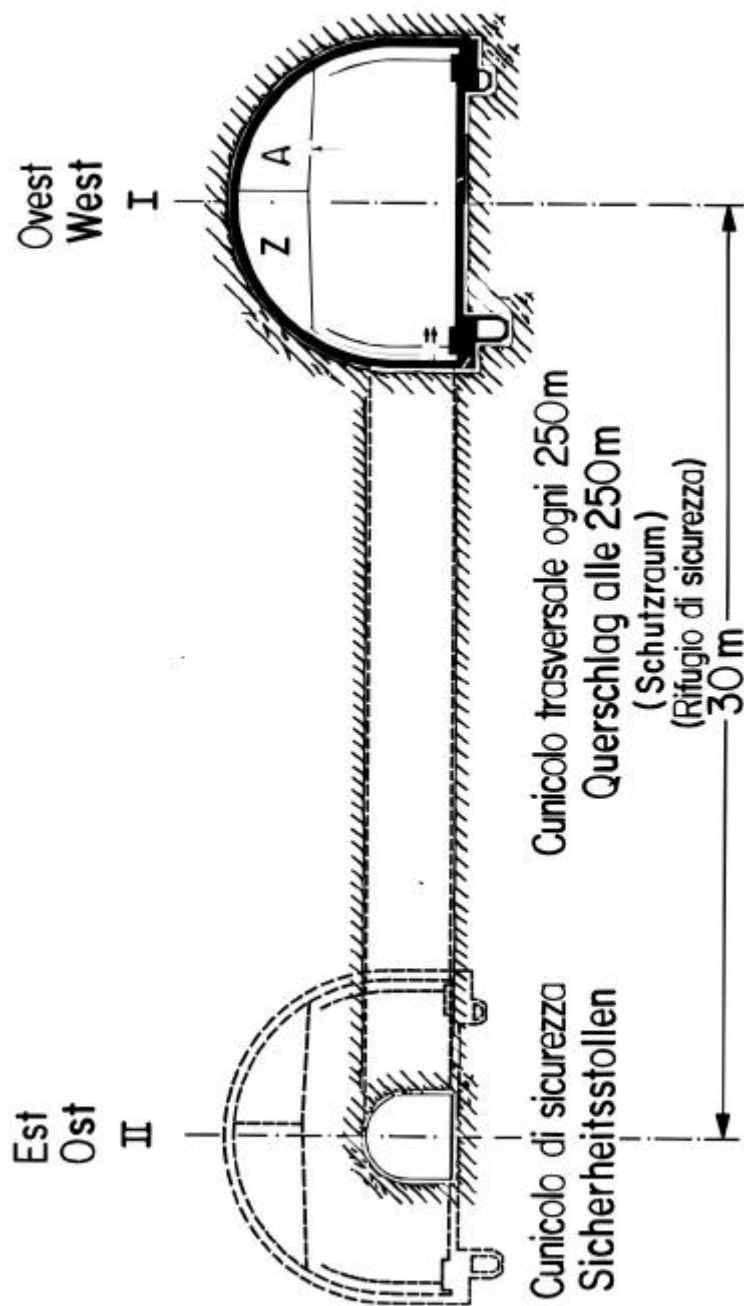
Das vom avanti-Komitee in Auftrag gegebene Expertenmandat „Auswirkungen des Ausbaus der A2 zwischen Erstfeld und Airolo auf die Verkehrsnachfrage“ bestätigt, dass der durch die Fertigstellung der Oströhre induzierte Mehrverkehr in den Agglomerationen Luzern und Lugano mit maximal einem Prozent marginal ausfällt. Tatsache ist vielmehr, dass es auch ohne Vollendung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre im Raum Luzern bzw. Lugano/Mendrisio künftig zu erheblichen Engpässen kommt. Um die Verkehrsprobleme am Gotthard und in den Agglomerationen zu lösen, lautet die Devise also nicht „Entweder-oder“, sondern vielmehr „Sowohl-als-auch“.

Besagter Expertenbericht gelangt ausserdem zur Erkenntnis, dass der Einfluss der Neat auf die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr auf der A2 mit 3,7 Prozent sehr gering ist. Im weitem hängt der Einfluss einer zweiten Strassentunnelröhre auf die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr von der Entfernung ab: Je weiter entfernt Quelle und Ziel sind, desto schwächer wird die Verkehrsnachfrage. Dass dem so ist, lehrt auch die Erfahrung aus dem praktizierten Lastwagen-Dosierungssystem: Bei diesem fällt die Wartezeit bei kürzeren Distanzen mehr ins Gewicht als bei längeren. Mit anderen Worten: Der Verzicht auf die Fertigstellung der Oströhre ist nicht die geeignete Massnahme, um den Modalsplit im Bereich des internationalen alpenquerenden Strassengütertransitverkehrs zu korrigieren.

Die Planung und der Bau der zweiten Röhre tangieren die beschlossene Verlagerungspolitik nicht. Zum einen zielt diese gemäss betreffender Verfassungsnorm auf den alpenquerenden Gütertransitverkehr; zum andern erstreckt sich der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Oströhre des Gotthard-Strassentunnels bis ins Jahr 2015.

FRS - Info

Bern, den 16. August 2002



Quelle: „N2 – La galleria stradale del San Gottardo – Der Gotthardstrassentunnel“, Verfasser: Dr. Robert Ruckli, Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Bern, 1970, S. 28