



Positionspapier der usic zur Sanierung / Bau einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel

Der Gotthard-Strassentunnel muss aufgrund seines Alters umfassend saniert und erneuert werden. Damit die für die Schweiz und Europa wichtige Gotthard-Verbindung auch während der Sanierung des Strassentunnels erhalten bleibt, hat der Bundesrat am 27.06.2012 den Bau einer zweiten Strassenröhre (ohne Kapazitätserweiterung) vorgeschlagen. Der Bundesrat ist überzeugt, dass diese Sanierungsvariante sowohl vom Aufwand und den Kosten als auch von der Sicherheit her langfristig die sinnvollste Lösung darstellt. Der Alpenschutzartikel soll dabei gewahrt bleiben.

- Die Kosten für die Sanierung und die Erstellung einer zweiten Röhre belaufen sich auf CHF 2.8 Milliarden.
- Die Kosten für die Sanierung mit flankierenden Massnahmen (ohne zweite Röhre) belaufen sich auf CHF 1.2 bis 2 Milliarden (Alternative zur oben genannten Variante).

Fakten zum Gotthard-Strassentunnel:

- Länge: 16.9 km
- Jährlich durchfahren rund 5.38 Millionen Personenwagen und 930'000 Lastwagen den Gotthard-Strassentunnel
- Seit Einführung des Tropfenzählersystems sind die Unfallzahlen im Gotthard-Strassentunnel stark zurückgegangen. Über die letzten 10 Jahre gab es im Durchschnitt noch 9 Unfälle pro Jahr (s. Anhang).

Position der usic:

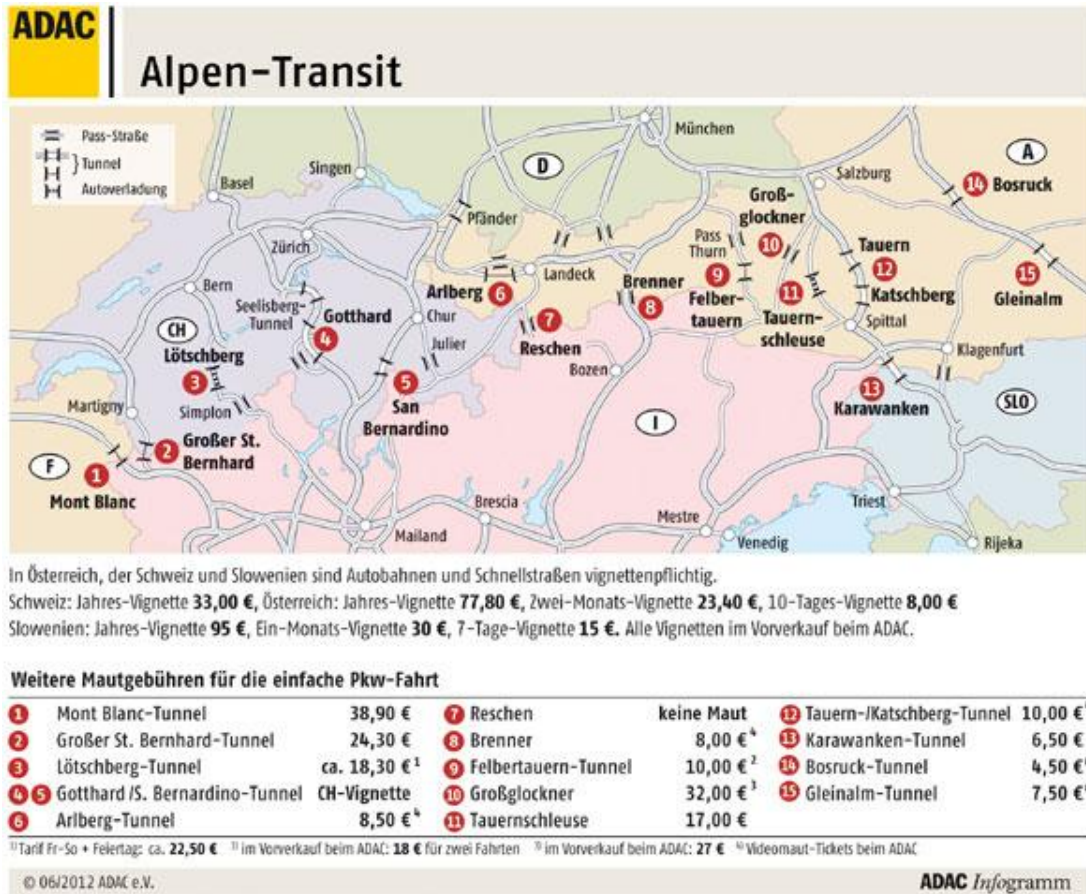
Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen (usic) ist mit dem Vorschlag des Bundesrates zum Bau einer zweiten Röhre grundsätzlich einverstanden. Folgende Punkte sollten bei der Umsetzung jedoch berücksichtigt werden:

- Die Kosten von CHF 2.8 Milliarden für den Bau einer zweiten Röhre und die anschließende Sanierung des bestehenden Tunnels sollen im Rahmen einer Sonderfinanzierung finanziert werden. Die usic kann sich vorstellen, dass eine Finanzierung via Public Private Partnership (PPP) Sinn macht. Dies würde zum einen die effiziente Umsetzung des Projektes fördern und gleichzeitig verhindern, dass die Bundesgelder bei anderen Infrastrukturprojekten in der Schweiz eingespart werden müssten.
- Für die Finanzierung der Betriebskosten des neuen Tunnelsystems ist die Einführung einer Tunnelnutzungsgebühr (Maut) zu prüfen. Die Höhe einer solchen Abgabe und die Regelung für die Anwohner sind noch festzulegen. Die Durchfahrtspreise anderer Tunnel können als Vergleichswerte genutzt werden (siehe Anhang).
- Alternativ sieht die usic die Möglichkeit, den alten Tunnel nach Fertigstellung der neuen Röhre nur noch als „Rettungsstollen“ zu nutzen und somit auf eine umfassende Sanierung zu verzichten. Somit könnte ein Grossteil der Sanierungskosten eingespart werden. Entsprechend müsste der neue Tunnel bereits so geplant werden, dass der Gegenverkehr kein Sicherheitsrisiko darstellt (klare Spurentrennung).
- Der Alpenschutzartikel ist in jedem Falle zu respektieren.

Anhang

Tunnelnutzungsgebühren im Vergleich:

- Grosser-Sankt-Bernhard Tunnel
Tunnellänge: 5.8 km
Maut: Personenwagen, Einfache Hinfahrt: CHF 29.20 / Lastwagen, Einfache Hinfahrt: CHF 116.50
Durchfahrten: 2011 waren es rund 630'000 Fahrzeuge
- Weitere Beispiele:



Unfallstatistik Gotthard-Strassentunnel (Quelle: UVEK)

