

## **Gotthard Sanierung – eine echte Alternative zu einem neuen Tunnel gibt es nicht**

Die Sanierung des Gotthard Strassentunnels wird im Februar nächsten Jahres dem Volk unterbreitet. Wir haben dabei darüber zu befinden, wie die Sanierung des Gotthardtunnels erfolgen soll. Eigentlich gibt es nur eine echte Variante. Wir bauen einen zweiten Tunnel. Das erlaubt, dass während der Bauzeit der alte Tunnel weiter betrieben werden kann. Nach dem Bau des Sanierungstunnels, ca. im Jahre 2028, wird dann der alte Tunnel saniert. Anschliessend kann der Verkehr richtungsgetrennt aber nur auf einer Spur pro Tunnel -dafür ohne Gegenverkehr- durch den ca. 17 Km langen Tunnel geleitet werden.

Das erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erheblich, wenn Frontalkollisionen ausgeschlossen sind.

Ein zweiter Vorteil liegt darin, dass im Falle von Störungen, Pannen oder Unfällen in einem der beiden Tunnel der Verkehr nicht zum Erliegen kommt, sondern durch den 2. Tunnel aufgefangen werden kann.

Drittens verhindert der Sanierungstunnel, dass der Kanton Tessin während fast drei Jahren von der übrigen Schweiz abgeschnitten wird und der Verkehr bei einer Sanierung des bestehenden Tunnels wenig geeignete Ausweichrouten sucht.

Und schliesslich ist die Lösung des Bundesrates langfristig auch wirtschaftlich interessanter, wenn in 30 oder 40 Jahren wiederum die Sanierung der Tunnelröhren notwendig wird. Wiederum wird man diese etappenweise realisieren können ohne die Nord- Südverbindung zu unterbrechen.

Was könnte man dagegen einwenden? Es sei billiger, nur den alten Tunnel zu sanieren. Das stimmt, wenn man ausser acht lässt, dass im Umfang von mehreren hundert Millionen Franken Provisorien für den Verlad von Personenwagen und Camions erstellt werden müssten und dass alle dreissig bis vierzig Jahre wieder von neuem. Man könnte auch einwenden, dadurch würde die NEAT an Wert verlieren, wenn die Strassenverbindung attraktiver wird. Auch das stimmt nicht, wenn die Tunnels nur einspurig befahren werden dürfen und das Dosiersystem aufrecht erhalten wird. Im Gegenteil, die NEAT würde sogar beträchtlich an Leistungsfähigkeit verlieren, müsste sie als rollende Landstrasse einen Teil ihrer Aufnahmefähigkeit für den „Hin- und Her-Verkehr“ opfern. Und dann wird gesagt, es sei nur eine Frage Zeit, bis der Tunnel ganz also für 4 Spuren geöffnet werden muss. Damit das aber geschieht, müsste das Schweizer Volk die Verfassung ändern. Lassen wir doch diesen Entscheid vielleicht eine spätere Generation treffen, wenn die Verhältnisse dies erfordern sollten.

Der Mehrwert an Sicherheit, die künftig verlässlichere Verfügbarkeit, eine höhere Funktionalität vor allem aber auch der Umstand, dass mit dem neuen Tunnel der Kanton Tessin nicht für längere Zeit abgeschnitten wird, und auf lange Sicht hinaus auch die bessere Wirtschaftlichkeit sprechen für die Sanierungsvariante von Bundesrat und Parlament.

Eine wirkliche Alternative zum Bau des Sanierungstunnels gibt es nicht, deshalb unterstützte ich die Variante des Bundesrates mit einem neuen Sanierungstunnel.

Stefan Engler, Ständerat Graubünden