

Gotthardstrassentunnel: Sicherheit ist zentrales Thema!

von Jürg Kägi, Präsident SISTRA, Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen

Wir sind äusserst besorgt

Es beunruhigt den SISTRA, wenn die *Verkehrssicherheit* in der angelaufenen Diskussion bloss am Rande behandelt wird. Und er findet es geradezu bedenklich, wenn das Thema "Sicherheit" von Gegnern des Sanierungstunnels – wider besseres Wissen – bagatellisiert und sogar noch schönge-redet wird. *Sicherheit ist bei dieser Vorlage sogar ein zentrales Thema!*

Der Bund als Eigentümer und Betreiber unserer Nationalstrassen tut viel – sehr viel sogar – um Autobahnen und Autostrassen sicher zu bauen und sicher zu betreiben. Das heute in Betrieb genom-mene *Thermoportal als zusätzliches Element* belegt dies erneut. Dennoch: Eine wirklich entschei-dende Verbesserung der Verkehrssicherheit am Gotthard ist nur noch mit *baulichen Änderungen am Grundkonzept* zu erreichen.

Die Problematik des heutigen Systems

Der längste Strassentunnel der Alpen wird von Süden und von Norden jährlich von über 6 Mio. Fahr-zeugen auf einer vierspurigen, richtungsgetretenen Autobahn erreicht. Die letzten Kilometer geht es beidseits über Hunderte von Höhenmetern hinauf auf 1'100 M.ü.M. Und genau hier oben verengt sich das Querprofil drastisch – von 4 Spuren mit Pannenstreifen auf 2 Spuren mit Gegenverkehr. In die-sem 17 km langen Engnis kommt es im Mittel zu 75'000 Kreuzungsmanövern je Stunde. Diese Situa-tion ist verkehrspsychologisch eine grosse Herausforderung. Und leider überfordert sie häufig!

Es ist die *Kombination von Länge, Enge, Verkehrsmenge und Höhenlage, welche den Tunnel gefähr-lich macht*. Das kürzlich veröffentlichte ADAC-Tunnelranking (Gotthard an letzter Stelle) erinnerte uns erneut daran. Es gibt zu viele *Pannen, Fahrzeugbrände, Kollisionen, Unfälle und leider auch zu viele Verletzte und Tote*. Ein Vorkommnis wie im Jahr 2001, eine Frontalkollision zweier LKWs mit 11 Toten und 21 Verletzten, kann auch heute nicht ausgeschlossen werden.

Zur Sicherheit im Tunnel

Dem Querschnitt fehlt es an Fahrbahnbreite, Fahr-raumbreite, Bankettbreite und Fahr-raumhöhe. Kurz: *Es fehlt an Fahr-raumquerschnitt und das Profil lässt keine massgeblichen Verbesserungen zu*. Nach heutigen Normen und Erkenntnissen dürfte der Gotthardtunnel nicht mehr einröhrig gebaut werden.

Auch die aus dem Hut gezauberte *versenk-bare Mittelleitschranke* wäre da keine Lösung, im Gegen-teil. Der Tunnel würde damit noch gefährlicher, denn es entstünden zwei lange, schmale Fahrstreifen mit Gefährdungen wie auf Autobahnbaustellen. Im Ernstfall wären Rettungskräfte massiv behindert oder gar handlungsunfähig. Das mögliche Nichtfunktionieren einer solchen Konstruktion nach Kollisi-onen sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Zur Sicherheit auf den Umfahrungsrouten

Unfälle, Brandfälle, ordentliche Unterhaltsarbeiten im Gotthardtunnel haben im heutigen System stunden- oder tagelange Sperrungen zur Folge, während Gesamtanierungen sogar mehrere Saisons lang und sich etwa 30-jährlich wiederholend. Bei den kurzzeitigen Störungen kommt es vor Ort regelmässig zu Staus und Unfällen, bei Ereignissen von längerer Dauer zu grossräumigen Umfahrungen.

Die "kurze" Umleitung über den Gotthardpass geht hinauf auf 2'100 M.ü.M. und ist nur im Sommer möglich. Die kurvenreiche Passstrasse ist aber für heutige Lastwagen ungeeignet (man denke an die Schöllenen), für unerfahrene PKW-Fahrer ist sie traumatisierend. Die weiträumige Umfahrung über die A13 ist sowieso als äusserst kritisch zu beurteilen. Die A13 ist nur zweitklassig ausgebaut, führt in alpines Gebiet auf 1'650 M.ü.M., verfügt über Steigungen bis 8%, über enge Kurven und der 6.6 km lange Tunnel San Bernardino ist sogar noch ein Meter schmaler als der Gotthardtunnel!

Alle Alternativrouten erweisen sich als sicherheitsmässig bedenklich und die Umwegfahrten sind weder umwelt- noch bevölkerungsschonend. Es spricht alles *gegen Mehrbelastungen auf diesen Strecken* und für die *Herstellung der Sicherheit im Gotthardtunnel selber*.

Und ganz grundsätzlich

Autofahrerinnen und Autofahrer haben ein Anrecht auf Gleichbehandlung mit den Benutzern des öffentlichen Verkehrs! Beim Bau der NEAT war es selbstverständlich, dass *nach neusten Erkenntnissen und Normen* gebaut wird. Zweiröhrige Systeme am Gotthard und am Monte Ceneri sind die Konsequenz. Für eine solche Ungleichbehandlung der Sicherheitsaspekte gibt es keine Rechtfertigung.

In der Schweiz wird die Sicherheit grossgeschrieben. Ja, sie ist eines ihrer Markenzeichen. Die Schweizer Bevölkerung und die hiesige Wirtschaft leben in hohem Masse davon, über sichere und zuverlässige Infrastrukturen zu verfügen. Unsere staatlichen Organe verlangen von Privaten bei Sanierungen und Umbauten stets – und konsequent – die Einhaltung der aktuellsten Standards und Vorschriften. Da muss der Staat doch selber erst recht vorbildhaft und beispielgebend sein!

Fazit

Ein Betriebskonzept mit 2 Röhren ist entschieden sicherer als das heutige. Was schon der gesunde Menschenverstand sagt, wurde *durch die bfu auch wissenschaftlich belegt*. Die Zahl an Unfallopfern würde sich mit der 2. Röhre mehr als halbieren. Man kann es drehen und wenden wie man will: Mit Blick auf alle Aspekte der Sicherheit – *im Tunnel* sowie auf *Umfahrungsrouten* und aus *grundsätzlichen Überlegungen* – muss die 2. Röhre gebaut werden.

Olten/Wetzikon, 08.01.2016 / J. Kägi

Jürg Kägi, Bauingenieur HTL/SIA

Präsident SISTRA

8620 Wetzikon

Mobile: 079 664 04 88

Mail: praesident@sistra.ch

Zum SISTRA: Zweck des Verbandes ist die Förderung der Sicherheit im Strassenverkehr in sämtlichen Bereichen der Verkehrsführung und horizontalen sowie vertikalen Ausstattung von Verkehrsanlagen. Wir bringen uns, nebst anderem, in die Normierung im Strassenwesen ein, nehmen Stellung zur Gesetzgebung und tauschen uns mit dem übrigen Europa aus. Sicherheitsrelevante Themen werden in unseren Fachgruppen behandelt. Der Sanierungstunnel am Gotthard wurde im Mai 2015 an einem Workshop behandelt.