

Der SISTRA ist für den Bau der 2. Röhre am Gotthard – aus Gründen der Verkehrssicherheit

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

Der heutige Gotthardstrassentunnel ist lang, eng, gefährlich – und bekanntlich sanierungsbedürftig. Der Bundesrat schlägt den Bau einer zweiten Röhre vor. Am 28. Februar 2016 wird das Schweizer Volk darüber abstimmen. Der SISTRA kommt zum Schluss, dass die Lösung mit dem Sanierungstunnel mit Blick auf die Sicherheit die einzig richtige Lösung ist.

Mit seinen 16.9 Kilometern ist der Gotthardtunnel der längste Strassentunnel der Alpen. Und ausgerechnet er wird im Gegenverkehr befahren – von über 6 Mio. Fahrzeugen jährlich. Dadurch kommt es im Tunnel durchschnittlich jede Stunde zu 75'000 Kreuzungen zwischen zwei Fahrzeugen. Die Kombination von Länge, Enge, Verkehrsmenge und Lage auf über 1'000 M. ü. M. machen diesen Scheiteltunnel so gefährlich. Das kürzlich veröffentlichte ADAC-Tunnelranking erinnerte erneut daran. Der Tunnelbetrieb hat denn auch regelmässig und zahllose Fahrzeugbrände, Unfälle und Pannen zur Folge – auch schwere und tödliche.

Mit der Realisierung des vorgeschlagenen Sanierungstunnels wird der Gotthard über zwei Röhren mit je einer Fahrspur mit Standstreifen verfügen und richtungsgetreunt befahren werden. Dieses Betriebskonzept ist unbestrittenermassen entschieden sicherer als das heutige. Jedem vernünftig denkenden Menschen ist das eigentlich klar. Diese Tatsache kann aber auch wissenschaftlich belegt werden. Die Zahl an Unfallopfern würde sich mehr als halbieren.

Unser Anliegen ist die *Sicherheit auf Schweizer Strassen*. Das gilt auch für die Autobahn A2, die wichtigste Verbindung von der Deutschschweiz ins Tessin. Es geht vor allem um die Verkehrssicherheit im Tunnel selber, im Falle von Ereignissen auch auf den Umfahringstrecken. Grösstmögliche Sicherheit muss im Normalbetrieb, aber auch bei Störfällen und planbaren Unterhaltsarbeiten gewährleistet sein.

Sicherheit im Tunnel

Nach heutigen Normen und Erkenntnissen dürfte der Gotthardtunnel so gar nicht mehr gebaut werden. Die Fahrbahnbreite von lediglich 7.80 Metern und der Tunnelquerschnitt an sich lassen keine massgeblichen Verbesserungen zu. So ist z.B. auch die kürzlich ins Spiel gebrachte versenkbare Mittelleitschranke keine wirkliche Lösung. Der Tunnel würde damit sogar noch gefährlicher. Es entstünden zwei 17 Kilometern lange,

schmale Fahrstreifen auf denen zwischen Leitschranke und Tunnelwand die Tunnelenden geradezu herbeigesehnt würden. Gefährdungen wie längs Autobahnbaustellen und Kollisionen mit der Leitschranke wären die Folge. Zudem würden Rettungskräfte massiv behindert. Erstes Fazit: Massgeblich bessere Sicherheit im Tunnel ist nur mit einer zweiten Röhre zu erzielen.

Sicherheit auf den Umfahrungsrouten

Betrachten wir auch die ausserordentlichen Betriebsphasen, also bei Unfällen, Brandfällen, Unterhaltsarbeiten und während der anstehenden (und sich 25-jährlich wiederholenden) Gesamtanierung, bei denen der Tunnel gänzlich gesperrt werden muss. Bei kurzzeitigen Störungen führt dies mit schöner Regelmässigkeit zu unschönen Staus und zu zahlreichen Unfällen. Bei Ereignissen von längerer Dauer und bei Unterhaltsarbeiten wird der Verkehr umgeleitet. Dies zum einen über den Gotthardpass, was auf der kurvigen Passstrasse sowie in den Dörfern zu extremen Belastungen und kritischen Situationen führt. Zum anderen grossräumig unter anderem über die San Bernardino-Route, welche jedoch nur zweitklassig ausgebaut und deren 6.5 km langer Scheiteltunnel sogar noch ein Meter schmaler als der Gotthardtunnel ist. Alle Alternativrouten sind sicherheitsmässig bedenklich und die resultierenden Umwegfahrten weder umwelt- noch bevölkerungsschonend. Zweites Fazit: Dies alles spricht ebenfalls für eine zweite Röhre.

Sicherheit überhaupt

Die Schweiz will ein sicherer Staat sein – zu Recht. Die Organe aller Stufen unseres Staates verlangen von Privaten bei Sanierungen und Umbauten die Einhaltung der aktuellen Standards und Vorschriften, ganz besonders wenn es um die Sicherheit geht. Da muss der Staat selber erst recht vorbildhaft sein. Die Schweizer Bevölkerung und die Wirtschaft leben buchstäblich vom Anspruch und der Notwendigkeit, über sichere und zuverlässige Anlagen und Infrastrukturen zu verfügen. Hier am Gotthard kann nur eine zweite Tunnelröhre dieser Forderung gerecht werden! Der Gotthardstrassentunnel war ursprünglich doppelröhrig geplant, wurde dann aber einröhrig gebaut. Die damalige Sparübung erwies als falsch. Das ist mit dem Bau der 2. Röhre zu korrigieren.

Olten/Wetzikon, 04.11.15 / J. Kägi

Jürg Kägi, Bauingenieur HTL/SIA
Präsident SISTRA
8620 Wetzikon
Mobile: 079 664 04 88
Mail: praesident@sistra.ch