



Faktenblatt 4

Gotthard-Strassentunnel – zweite Tunnelröhre

Investitionskosten		Die Investitionskosten für den Bau einer zweiten Tunnelröhre (1 Fahrspur, 1 Standstreifen) ohne Kapazitätserweiterung dürften sich auf rund zwei Milliarden Franken belaufen (ohne Teuerung und MwSt, Preisbasis 2010, Kostengenauigkeit 30 Prozent)
Betriebs- und Unterhaltskosten		Gesamthaft ist in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme mit jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von etwa 10 Millionen Franken zu rechnen. Über den ganzen Lebenszyklus gesehen ist mit jährlichen Folgekosten für Betrieb und Unterhalt von 1,2 bis 1,5 Prozent des investierten Kapitals, also mit durchschnittlich 25 bis 40 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen.
Finanzierung		Der Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard gilt als Ausbau des Nationalstrassennetzes. Die Finanzierung würde aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) erfolgen. Die jährlichen Beträge aus der SFSV werden jeweils vom Parlament bewilligt. Der Bau einer zweiten Gotthardröhre stünde in Konkurrenz zu den übrigen durch die SFSV finanzierten Projekte. Nicht in Konkurrenz dazu stehen die Projekte der Engpassbeseitigung, die aus dem Infrastrukturfonds bezahlt werden.
Zeitbedarf für politische Entscheidungsfindung		Angesichts der bekannten grundsätzlichen Meinungsunterschiede zur Frage einer zweiten Röhre ist es äusserst schwierig, abzuschätzen, bis wann allenfalls eine entsprechende politische Entscheidungsfindung abgeschlossen werden könnte.
Zeitbedarf für Planung und Projektierung		Der Zeitbedarf für die Planung und Projektierung einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserhöhung ist schwierig abzuschätzen. Unsicherheitsfaktoren liegen in Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten begründet. Der Zeitbedarf liegt zwischen 8,5 und 15 Jahren.
Zeitbedarf für die eigentliche Realisierung		Die eigentliche Realisierung der zweiten Tunnelröhre ab deren Vergabe dürfte etwa 7 Jahren dauern. Diese Zeitangabe erfolgt unter der Annahme, dass der Vortrieb zeitgleich mit je einer Tunnelbohrmaschine ab Göschenen und ab Airolo erfolgt.

<p>Verschiebung der Sanierung bis zur Inbetriebnahme der zweiten Röhre</p>		<p>Der bestehende Gotthard-Strassentunnel kann bis 2025 sicher betrieben werden. Eine zweite Tunnelröhre mit Kapazitätserweiterung hätte verfassungsrechtliche Konsequenzen und wäre bis zum Beginn der Sanierungsarbeiten kaum fertig.</p> <p>Eine Möglichkeit wäre die Verschiebung der Sanierung bis 2035. Das hätte jedoch eine Fülle von zwingenden Überbrückungsmassnahmen zur Folge. Für die Hauptarbeiten dieser Massnahmen ist so oder so über ein Jahr hinweg eine etappierte Vollsperrung nötig (50 Tage im Frühling, 90 Tage im Herbst). Diese Überbrückungsmassnahmen würden rund 250 Millionen Franken kosten.</p>
<p>Politische und rechtliche Voraussetzungen</p>		<p>Wird eine zweite Tunnelröhre gebaut, ohne dass die Verkehrskapazität erhöht wird, ist keine Rechtsänderung nötig. Zwei Röhren mit nur je einer befahrenen Spur widersprechen dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung nicht. Würde eine zweite Tunnelröhre gebaut, müsste im bestehenden Tunnel eine Fahrspur für den Verkehr gesperrt werden.</p> <p>Würden durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard die Strassenkapazitäten erhöht, indem der Verkehr auf mehr als zwei Fahrspuren durch die beiden Tunnelröhren geführt würde, müssten sowohl Artikel 84 der Bundesverfassung als auch das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet geändert werden. Es käme zwingend zu einer Volksabstimmung.</p>