



Faktenblatt 1

Datum: 27.6.2012
Sperrfrist: bis zum Beginn der Medienkonferenz

Gotthard-Strassentunnel: Ausgangslage

1. Allgemeines

Am 5. September 1980 wurde der 16,9 Kilometer lange Gotthard-Strassentunnel (GST) als Nationalstrasse eröffnet. Er verbindet Göschenen im Kanton Uri mit Airolo im Kanton Tessin und ist der längste Strassentunnel der Alpen. Mit der Inbetriebnahme des Tunnels wurde der zuvor betriebene Bahnverlad für Personenwagen durch den Gotthard-Scheiteltunnel eingestellt.

Der GST besteht aus einer Tunnelröhre, in welcher der Verkehr im Gegenverkehr geführt wird, und einem parallel verlaufenden Sicherheitsstollen. Im GST sind keine Standstreifen vorhanden. Die nördlichen und südlichen Anschlussstrecken sind als vierspurige Autobahnen gebaut, wobei die Nordrampe beachtliche Steigungen und einen niedrigeren Ausbaugrad als die Südrampe aufweist.

Die Baukosten betragen seinerzeit 686 Millionen Franken. Die jährlichen Unterhaltskosten belaufen sich auf rund 20 Millionen Franken und die jährlichen Betriebskosten schlagen mit rund 12 Millionen Franken zu Buche.

Weitere technische Informationen zum Gotthard-Strassentunnel:

<http://www.afbn.ch/Disposition-du-tunnel.22.0.html?&L=0>

2. Verkehrsaufkommen

1981 fuhren knapp 3 Millionen Fahrzeuge durch den Tunnel. 1990 waren es gut 5,5 Millionen und im Spitzenjahr 2000 rund 6,8 Millionen. 2011 waren es 6,3 Millionen.

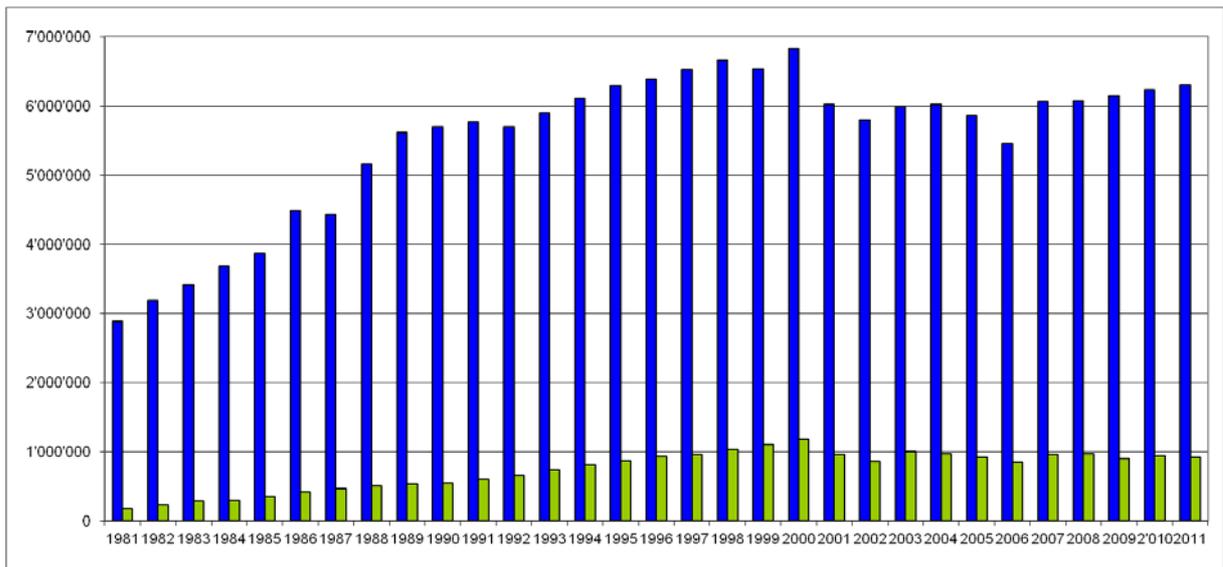
Der alpenquerende Verkehr in der Schweiz teilt sich im Wesentlichen auf vier Routen auf, von Westen nach Osten: Grosser Sankt Bernhard, Simplon, Gotthard und San Bernardino. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 16'835 Fahrzeugen ist der Gotthard die wichtigste schweizerische Nord-Süd-Achse. Rund 60 Prozent aller Fahrzeuge queren die schweizerischen Alpen durch den GST.

Jährliches Verkehrsaufkommen auf den wichtigsten Nord-Süd-Routen. Stand 2011:

Grosser-Sankt-Bernhard-Tunnel	677'148 Fahrzeuge
Simplon-Passstrasse	865'261 Fahrzeuge
Gotthard-Strassentunnel	6'306'300 Fahrzeuge
San-Bernardino-Tunnel	2'457'194 Fahrzeuge
Gotthard-Passstrasse	689'189 Fahrzeuge

Die am stärksten belastete Nord-Süd-Verbindung des Alpenbogens ist die Strassenverbindung über den Brenner (A). Dies sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr. Das Verkehrsaufkommen über den Brenner betrug 2011 12,1 Millionen Fahrzeuge, davon 1,7 Millionen schwere Güterfahrzeuge.

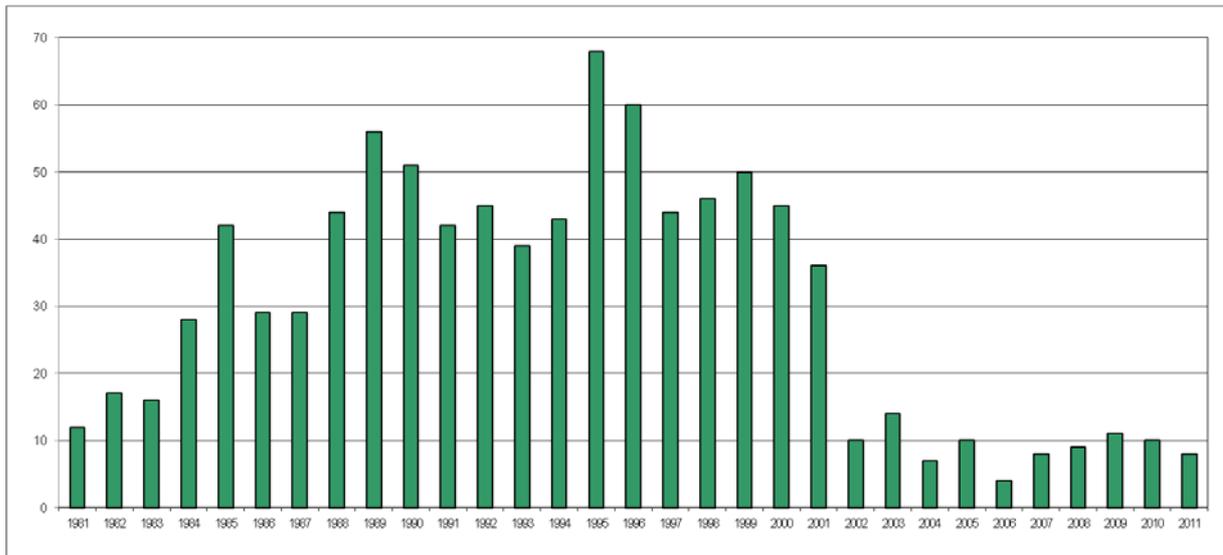
Die Belastungsentwicklung des GST seit 1980 zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in den ersten zehn Jahren rasant zugenommen hat, seit der Jahrtausendwende rückläufig war und in den letzten Jahren relativ konstant bei gut 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr lag. 2011 fuhren rund 5,38 Mio. Personenkraftwagen und rund 930'000 Lastwagen durch den Gotthard.



Darstellung 1: FZ pro Jahr - Gesamtverkehr (blau) und LKW-Verkehr (grün) GST von 1981 bis 2011

3. Unfallgeschehen

Im GST wird der Verkehr aus Sicherheitsgründen seit mehr als zehn Jahren mit dem so genannten „Tropfenzählersystem“ dosiert. Dies ist eine unmittelbare Folge der Brandkatastrophe von 2001. Die sicherheitsbedingte Dosierung hat dazu geführt, dass die Unfälle deutlich zurückgegangen sind.



Darstellung 2: Unfallstatistik GST (in absoluten Zahlen) von 1981 bis 2011¹

Der Lastwagenverkehr wird mit einem „Tropfenzähler“ durch einen Mindestabstand von 150 Metern zwischen den Lastwagen beschränkt. Pro Stunde und Richtung können so mindestens 60 und maximal 150 Lastwagen durch den Tunnel geführt werden. Pro Tag liegt die theoretische Lastwagenkapazität des Systems unter Berücksichtigung des Nachfahrverbots somit bei gut 5000 Lastwagen (insgesamt in beide Richtungen). Die theoretische Lastwagenkapazität ist höher als das tatsächliche

¹ Geschäftsleitung Gotthard-Strassentunnel bis 2008, Gebietseinheit XI ab 2008.

Verkehrsaufkommen: Dieses liegt heute im Durchschnitt bei rund 2'540 Lastwagen pro Tag. Die Dosierung mit dem „Tropfenzähler“ dient dazu, die Sicherheit zu erhöhen und Auffahrkollisionen zu verhindern.

4. Sanierungsbedarf

Der Gotthard-Strassentunnel muss zwischen 2020 und 2025 umfassend saniert und erneuert werden. Sonst kann die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit im Tunnel nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden. Es sind Massnahmen zur baulichen Erneuerung und zur Erreichung der Normen- und Richtlinienkonformität erforderlich. Dazu gehören insbesondere folgende Massnahmen:

Bauliche Erneuerung

- Zwischendecke und Innengewölbe (Abbruch und Neubau der Zwischendecke, Neubau des Innengewölbes)

Die Zwischendecke, welche sich über die gesamte Tunnellänge erstreckt und von zentraler Bedeutung für die Funktionsweise moderner Tunnelanlagen ist, ist bereits heute teilweise schadhaft und statisch unterdimensioniert. Sie muss abgebrochen und erneuert werden. Ebenfalls erneuerungsbedürftig ist das Innengewölbe.

- Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wurde seit der Inbetriebnahme 1980 nicht ersetzt. Die Deckschicht muss im Rahmen der Sanierungsarbeiten ersetzt werden.

Normen- und Richtlinienkonformität

- Verkehrstechnischer Nutzraum

Die Höhe des verkehrstechnischen Nutzraums entspricht mit den heute vorhandenen 4,50 Metern nicht mehr den Normanforderungen, welche – für neue Bauwerke – eine Höhe von 5,20 Metern vorsehen. Diese Höhe liesse sich für den Gotthard-Strassentunnel nur durch Absenken der Fahrbahn und Anheben der Zwischendecke erreichen. Das Absenken der Fahrbahn wäre mit hohen Investitionskosten und einem erhöhten bautechnischen Risiko verbunden. Deshalb wird darauf verzichtet. Somit resultiert – durch das Anheben der Zwischendecke – ein verkehrstechnischer Nutzraum von 4,80 Meter. Im Hinblick auf die Sicherheit resultieren daraus keine Abstriche, wenn gleichzeitig die Arbeiten an der Tunnellüftung erfolgen.

- Tunnellüftung

Die Lüftungszentralen müssen umgebaut werden. Zudem sind zusätzliche Kavernen und eine Überfirstung (Ausbruch am First) für die neuen Strahlventilatoren nötig. Schliesslich muss auch das Lüftungsregime geändert werden.

Damit diese Massnahmen durchgeführt werden können, muss der Gotthard-Strassentunnel während der Sanierungsarbeiten beidseitig für den Verkehr gesperrt werden.

Zur Sanierung und Erneuerung des Gotthard-Strassentunnels wurden drei Berichte erarbeitet:

- Grundlagenbericht des Bundesrats (17.12.2010)
- Bericht zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (18.10.2011, am 19.12.2011 publiziert)
- Bericht zur Rollenden Landstrasse (24.1.2012, am 1.2.2012 publiziert)

Die Berichte wurden den Verkehrskommissionen des Parlaments unterbreitet.