



Hintergrundinformationen, 27.10.2015

Fehlerhafte Argumente des UVEK

Das ASTRA und das UVEK brauchen im Abstimmungskampf zur 2. Röhre veraltete Zahlen und suggerieren falsche Tatsachen. In vielen Fällen widersprechen diese Angaben Bundesstudien, wie das zum Beispiel bei den langfristigen Kosten einer 2. Röhre (Studie Helbling) der Fall ist.

- **Veraltetes Verladekonzept:** Das UVEK basiert sein LKW-Verladekonzept und die Konzeption der Verladeanlagen auf veraltete Angaben aus den Jahren 2010 und 2012. Am 13.12. 2013 hat das Parlament Bau und der Finanzierung eines **4-Meter-Korridors** zugestimmt, somit ist eine Lang-RoLa Basel-Chiasso möglich. Dieser Fakt wird vom UVEK konsequent ausgeklammert. Mit dem 4-Meter-Korridor wird ein Verlad der Transitlastwagen an der Grenze möglich.
- **Aufteilung in Lang-RoLA und Kurz RoLa die beste Variante:** Die Firma SMA und Partner AG (Studie im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr, BAV) kommt zum Schluss: «Die Variante mit je zwei stündlichen Rola-Verbindungen Rynächt-Biasca und Basel-Chiasso bietet eine attraktive Kombination aus beherrschbarer Terminalgrösse, Ausnutzung der Trassenkapazität auf dem gesamten Korridor und angebotener Transportkapazität. Ausserdem besteht in dieser Variante mit der Lang-Rola Potenzial für ein längerfristiges Angebot.» Der Film zum Verlad auf [Youtube](#).
- **Die Verladeanlagen in Uri und Tessin** benötigen weniger Landfläche, als vom UVEK angegeben, weil bis 2020 der 4-Meter-Korridor bereit ist. Transitlastwagen sollen von Grenze zu Grenze verladen werden. Diese Terminals bleiben über die Sanierungszeit hinaus erhalten und dienen der in der Verfassung festgeschriebenen Verlagerung des Güterverkehrs. Das LKW Terminal in Kanton Uri würde eine Fläche von 3,5 Hektaren (5 Fussballfelder) benötigen. Als Stauraum wird das bereits existierende Schwerverkehrskontrollzentrum dienen. Der Bundesrat hat in Antworten auf parlamentarische Vorstösse immer festgehalten, dass eine zeitgerechte Errichtung dieser Anlagen nicht problematisch sei. Nun suggeriert das UVEK das Gegenteil.
- **Installationsplätze:** Der Bau einer 2. Röhre verbraucht mehr Land als die temporären Verladeanlagen – einerseits für die grösseren Installationsplätze, andererseits für die definitive Deponierung des Ausbruchmaterials. Das Volumen des Materials beträgt über ein Dutzend Mal das Volumen des Prime Towers in Zürich. Zudem dauert die Sanierung mit Bau einer 2. Röhre länger: Die Flächen für die Installationsplätze werden, im Vergleich zu den Verladeanlagen, doppelt solange belegt. Diese Tatsachen bleiben bis jetzt von Seiten des UVEK unerwähnt.
- **Investition in Verladeanlagen:** Die Investitionen in die Verladeanlagen wären nicht verloren. Jene an der Grenze bei Basel und Chiasso können über die Sanierungszeit hinaus betrieben werden. Dies ist ganz im Sinne der Verfassung, welche seit 1994 festhält, dass der Transitgüterverkehr verlagert werden muss. Die Sanierung ist eine Chance zur Erreichung des Verlagerungsziels. Die Wagen des Autoverlads am Gotthard möchte die BLS übernehmen, welche ihr eigenes Rollmaterial am

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 89
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28, 6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Lötschberg in den nächsten Jahren ersetzen will. Auch die Investition ins Rollmaterial ist darum nachhaltig.

- **Kosten:** Eine 2. Röhre ist entgegen aller Behauptungen finanziell und verkehrspolitisch nicht nachhaltig. Dabei zeigt die Studie der Helbling Beratung + Bauplanung AG im Auftrag des Bundesamtes für Strassen vom 16. Januar 2014, dass die Kosten für Sanierung mit 2. Röhre auch auf lange Sicht (Zeitraum bis 2090) deutlich höher sind. Die 2. Röhre ist auch inklusive zukünftiger Sanierungen teurer. Diese Studie wird nie erwähnt.
- **Vollsperrung vor Bau einer 2. Röhre:** Da eine eventuelle Inbetriebnahme einer 2. Tunnelröhre vor dem Jahr 2025 laut Erhaltungskonzept Gotthard nicht realistisch ist, müsste die bestehende Strassenröhre mit weit reichenden Überbrückungsmassnahmen notsaniert werden. Für diese Notsanierung des Gotthards müsste der Tunnel entweder während 140 Tagen gesperrt werden, oder aber die Anzahl der Sperrnächte müsste massiv vergrössert werden. Während der Totalsperre von 140 Tagen stünden keine Verladeeinrichtungen zur Verfügung. Dieses Argument wird von Bundesrat und ASTRA gerne ausgeklammert.
- **Kapazität der Rola für Lastwagen:** Die Eisenbahn hat genügend Kapazitäten, um während der Sanierung auch den Lastwagenverkehr am Gotthard aufzunehmen – entgegen den Angaben im Faktenblatt des UVEK. Mit der RoLa können bis zu einer Million Lastwagen transportiert werden. Heute fahren jährlich rund 850'000 Lastwagen durch den Gotthard-Tunnel. Verfassungsauftrag und Gesetz schreiben eine Zahl von gesamthaft 650'000 alpenquerender Lastwagen ab 2018 vor!
- **Umwegverkehr:** Aus Antworten des Bundesrats und der Walliser Regierung geht hervor, dass es ohne 2. Röhre keinen Umwegverkehr geben wird. Ein Lastwagenverlad von Grenze zu Grenze und zwischen Uri und dem Tessin hat genug Kapazitäten. Die Nutzung der Kurz-RoLa Rynächt-Biasca dauert 135 Minuten (inkl. Wartezeiten, Verlad und Ablad). Eine Umwegfahrt über den San Bernardino oder Simplon braucht mehr Zeit und ist wegen der längeren Strecke immer teurer (LSVA, Diesel).
- **Tessin:** Bisher haben sämtliche offiziellen Studien gezeigt, dass dank eines Verlags für Lastwagen und Autos das Tessin und die Deutschschweiz stets gut miteinander verbunden bleiben. 2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet, wodurch das Tessin und die Deutschschweiz besser verbunden sind als je zuvor. Ausserdem zeigte der Bundesrat, dass die Chancen einer Sanierung mit Bahnverlad für die regionale Wirtschaft im Tessin (und auch in Uri) grösser sind als die negativen Auswirkungen. Die Tessiner Bevölkerung hat bisher immer gegen eine 2. Röhre gestimmt.
- **Verdoppelung der Lastwagen:** Mit einer 2. Röhre wird der Gotthard zur kürzesten vierspurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Weder Gesetz noch Verfassung können die volle Nutzung einer Milliardeninvestition in die wichtigste Transitachse der Schweiz und Europas verhindern. Die Folge: 2 Millionen Lastwagen werden in Zukunft durch die Schweiz fahren.

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 89
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28, 6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



- **Sicherheit:** Die Erfahrung lehrt, dass gesteigerte Kapazitäten im Verkehrssystem innert kurzer Zeit Mehrverkehr generieren. Dies wird am Gotthard, und somit auf der gesamten Strecke zwischen Basel und Chiasso, nicht anders sein. Den Preis bezahlen die Pendlerinnen und Pendler in den Agglomerationen: Mehr Lastwagenverkehr und somit mehr Gefahrenpotential auf den Strassen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat 2012 und 2013 Studien zur Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel verfasst. Sie kam unter anderem zum Schluss: «Die Betrachtung der gesamten Transitstrecke (Basel-Chiasso) zeigt, dass bereits ein Mehrverkehr von 3 % resp. 500 Fahrzeuge/Tag im Gotthard-Strassentunnel den durch die zweite Röhre erzielten Sicherheitsgewinn aufheben würde.» Diese Studie wird von den Befürwortern der 2. Röhre ausgeblendet. Die gleichen Politiker, die heute eine 2. Röhre fordern, fordern schon seit Jahrzehnten eine 4-spurige Transitachse. Dies macht das Sicherheitsargument unglaubwürdig.
- **Genf/Waadt/Neuenburg:** Die drei Kantone haben in der Vernehmlassung zur 2. Röhre-Vorlage klar gesagt, dass sie eine 2. Röhre ablehnen, wenn deswegen Projekte in ihrer Region aufgeschoben werden. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF), in dem die Finanzierung geregelt und Projekte in allen Regionen priorisiert werden, ist im Parlament blockiert. Der Bau einer 2. Röhre wird aus dieser Kasse finanziert, so dass das Projekt in Konkurrenz zu anderen Ausbau-, Unterhalts- und Betriebsmassnahmen steht. Das heisst: Weder ist die Finanzierung geregelt, noch ist klar, welche Projekte dem Bau einer 2. Röhre geopfert werden müssen.
- **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond NAF:** Der NAF ist eine Wundertüte voller Projekte und lauter Versprechungen, aber ohne Geld. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK hielt in ihrer Vernehmlassungsantwort zum Bauprojekt 2. Röhre 2013 fest: «Der Bau einer zweiten Röhre lässt sich nur rechtfertigen, wenn dadurch nicht andere dringende Ausbauprojekte mit einem besseren Kosten-/Nutzenverhältnis verzögert oder gar verhindert werden.» Fest steht: Ab 2018 besteht laut Doris Leuthard eine Finanzierungslücke von 1,2 Milliarden Franken pro Jahr, sodass zahlreiche Projekte, welche ein weit besseres Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen, nicht umgesetzt werden können. Oder Benzin und Diesel müssen massiv verteuert werden...
- **Pannestreifen:** Der Bundesrat will über 100 Kilometer Pannestreifen bei Stau und Verkehrsüberlastung für den Verkehr freigeben. Am Gotthard könnte es dereinst genauso auch geschehen: Dann wird unter dem Titel «Verkehrsverflüssigung» die Pannestreifen erst zeitweise, dann für immer dem Verkehr freigegeben. Die dazu notwendigen Gesetze und Verordnungen lassen sich leicht ändern bzw. einführen.

Kontakt:

D / I / Rumantsch: Jon Pult, Co-Präsident Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» und Präsident Alpen-Initiative, 076 508 16 33

D / F: Caroline Beglinger, Co-Präsidentin Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» und Co-Geschäftsleiterin VCS, 079 310 11 86

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 89
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »
Case postale 28, 6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch