

Brennpunkt Gotthard

Nach der verheerenden Brandkatastrophe im rund 17 Kilometer langen Gotthard-Strassentunnel ist klar: Die Röhre kann nicht mehr länger als sicher apostrophiert und darf punkto Kapazität nicht weiter wie eine Zitrone ausgepresst werden. Ein exaktes und grundlegendes Studium aller Daten und Fakten ist vonnöten, um zu sachlichen und vernünftigen Entscheidungen zu gelangen. Diese Abklärungen sollten mit Sorgfalt und Besonnenheit sowie ohne jegliche Eile über die Bühne gehen.

Vor rund einer Woche ist im Gotthard-Strassentunnel das schlimmstmögliche aller Szenarien eingetreten: Nach einer Frontalkollision zwischen zwei Lastwagen kam es zu einem Inferno, das mehreren Menschen das Leben kostete. Dieses verheerende und äusserst tragische Unglück wirft ein aktuelles Schlaglicht auf die seit Jahren heftig umstrittene sowie polarisierte (Transit-)Verkehrspolitik und insbesondere auf den zum Mythos emporstilisierten Strassentunnel durch den St. Gotthard. Eine Verkehrspolitik, die je länger desto mehr nach dem Entweder-oder-statt nach dem Sowohl-als-auch-Prinzip funktioniert. Eine Verkehrspolitik zudem, die sich zu sehr an ideologischen und illusorischen Wunschvorstellungen statt an bestehenden und absehbaren Realitäten orientiert.

Ein Überdenken links-grüner Positionen oder gar ein Umdenken in denselben Kreisen wird leider auch während der mehrmonatigen Sperrung des Gotthard-Strassentunnels nicht stattfinden. Im Gegenteil. Die Illusionisten werden noch zäher als bisher versuchen, eine sachliche Diskussion zu unterdrücken und die Bürgerinnen und Bürger mit faulem Zauber sowie haarsträubenden Argumentationen hinters Licht zu führen. Es gilt deshalb, in den kommenden Wochen und Monaten sehr aufmerksam zuzuhören, um sich nicht ein X für ein U vormachen oder gar ins Bockshorn jagen zu lassen.

In ausweglose Lage manövriert

Die Eidgenossenschaft hat unter Führung von Verkehrsminister Moritz Leuenberger die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) aus pekuniären Interessen per 1. Januar 2001 in Kraft gesetzt, obwohl zu jenem Zeitpunkt kein einziger Vertragspartner das Landverkehrsabkommen der Schweiz mit der Europäischen Union (EU) ratifiziert hatte. Als Gegenleistung musste die Schweiz der EU die helvetischen Strassen für 34-Tonnen-Lastwagen und 40-Tonnen-Kontingente öffnen. Die Folge davon war, dass ein beträchtlicher Teil des Schwerverkehrs, der zuvor durch Österreich und Frankreich gerollt war, wieder den kürzesten und billigsten Weg durch die Schweiz unter die Räder nahm.

Rückblickend muss festgestellt werden, dass der Bundesrat mit diesem Vorgehen die offensichtlichen Sicherheits- und Kapazitätsprobleme auf den Transitstrecken vernachlässigt hat – dies, obschon die Strassenverkehrsverbände diesbezüglich stets ihre grössten Bedenken geäussert haben. Durch dieses Risikoverhalten hat sich der Bundesrat mit seiner Verkehrspolitik in eine ausweglose Lage manövriert, aus der er sich ohne die gütige Mithilfe der EU kaum mehr selber befreien kann.

Die Selbstbeschränkung der EU-Mitgliedstaaten wird nicht gratis sein. Sie ist aber die Voraussetzung für die Lösung der Verkehrsprobleme im Strassentransit, die sich in den kommenden Wintermonaten angesichts des Ausfalls des Gotthard-Strassentunnels noch verschärfen werden. Dies vor allem deshalb, weil die Schweiz mit Ausnahme der Lockerung des Nachtfahrverbots keine weiteren Instrumente zur Hand hat, um aus eigener Kraft die Transitlewne abzuwenden, und weil die übrigen Alpenübergänge wie der Grosse St. Bernhard, der Simplon sowie der San Bernardino keine äquivalenten Alternativen zur gesperrten Gotthard-Tunnelstrecke darstellen.

Ausgepresst wie eine Zitrone

Richtigerweise hat die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) unter dem nachhaltigen Eindruck der Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel kürzlich beschlossen, die Aspekte der Tunnelsicherheit und der Kapazitätserhöhung (per Verkehrsleitsystem) neu zu überprüfen. Ein entsprechender Auftrag erging an die bereits konstituierte KVF-Subkommission. Diese hatte zuvor die in der Gesamtkommission mit 14 zu 10 Stimmen gutgeheissene Änderung des Alpenschutzartikels, die den Weg für die Planung und den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard ebnet, ausgearbeitet.

Eine Justierung gewisser Aussagen und Massnahmen drängt sich in der Tat auf: Erstens kann der Gotthard-Strassentunnel nicht mehr länger als sicher bezeichnet und zweitens darf die Röhre bezüglich Kapazität nicht noch weiter wie eine Zitrone ausgepresst werden. Ein exaktes und grundlegendes Studium aller Zahlen und Fakten ist jetzt vonnöten. Dies sollte mit grösster Sorgfalt und der nötigen Besonnenheit erfolgen. Übertriebene Eile und überstürzte Entscheidungen sowie unüberlegte Schuldzuweisungen sind – auch angesichts der mehrmonatigen Tunnelsperrung – fehl am Platz.

Der am 5. September 1980 als wintersichere Strassenverbindung zwischen der Süd- und Nordschweiz dem Verkehr übergebene, nicht richtungstrennte Gotthardtunnel wurde für eine Obergrenze von rund zwei Millionen Fahrzeugen pro Jahr konzipiert. Im vergangenen Jahr rollten rund sieben Millionen Vehikel im Gegenverkehr durch die knapp 17 Kilometer lange Röhre. Davon waren mehr als 1,2 Millionen Cars und Lastwagen. Von letzteren besaßen etwa 70 Prozent ausländische Kennzeichen. Binnen zehn Jahren hat sich der Anteil des Schwerverkehrs, der durch den Gotthard die Alpen transitiert, verdoppelt.

Im Klartext: Der Gotthard-Strassentunnel hat seine Kapazitätsgrenze längst überschritten. Selbst wenn sich die Lastwagen eines schönen Tages in Luft auflösen

sollten bzw. sich gemäss Vorstellung der Illusionisten die gesamte Gütermenge auf die Bahn verlagern würde, durchqueren weiterhin rund 5,8 Millionen Personenwagen pro Jahr den Tunnel – das sind fast dreimal mehr Fahrzeuge als in der Planungs- und Bauphase vorgesehen waren. Eine weitere kräftige Zunahme des alpenquerenden Strassen(güter)verkehrs – vor allem im Zuge der EU-Osterweiterung und des damit einhergehenden Wirtschaftswachstums – wird allenthalben prognostiziert.

Erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden

An dieser Stelle sei wieder einmal erwähnt, dass schwere Nutzfahrzeuge nicht zum Selbstzweck oder Spass, sondern im Dienst und Interesse einer funktionierenden arbeitsteiligen Marktwirtschaft unterwegs sind. Im Jahr 1995 hat der Strassengüterverkehr (ohne Transit) in der Schweiz einen Gesamtnutzen von rund 49 Milliarden Franken bewirkt. Mehr als fünf Prozent des Bruttoinlandprodukts waren in diesem Jahr von der Entwicklung des Strassengüterverkehrs abhängig. Daher ist es nachvollziehbar, dass der Kanton Tessin wegen der Sperrung des Gotthard-Strassentunnels im Winter mit Versorgungsengpässen sowie erheblichen wirtschaftlichen Einbussen rechnet. Volkswirtschaftlichen Schaden wird aber nicht nur das Tessin, sondern auch die übrige Eidgenossenschaft nehmen.

Autobahnen am sichersten

Die Betriebsstatistik der Gotthardtunnel-Betreiber weist im Jahr 2000 für beide Richtungen zusammen 1'100 Stautunden (rund 46 Tage) auf. Das sind sogar noch ein bisschen mehr als am Bareggunnel, wo bekanntlich zur Zeit eine dritte Röhre erstellt wird. Pikantes Detail: Stautundenvergleiche sind nur bedingt aussagekräftig; ein präziseres Bild vermittelt die Stauwartezeit pro Verkehrsteilnehmer. Diesbezüglich schneidet der Gotthard-Strassentunnel äusserst schlecht ab. Am Baregg verlängert ein durchschnittlicher Stau die Fahrzeit um fünf bis zehn Minuten; am Gotthard hingegen können problemlos gegen vier bis fünf Stunden verloren gehen.

Strassentunnels sind in der Regel sicherer als Strassen im Freien, da sie unter anderem keinen Witterungseinflüssen ausgesetzt und meist gut ausgeleuchtet sind sowie mit reduziertem Tempo befahren werden. Unbestritten ist auch, dass richtungsgetrennte Strassen grundsätzlich sicherer sind als nicht richtungsgetrennte. Die geringste aller Unfallraten ist auf den helvetischen Autobahnen zu verzeichnen. Wer sich jetzt – bezugnehmend auf ausländische Studien zur Tunnelsicherheit – in die abenteuerliche Behauptung versteigt, Tunnels mit Gegenverkehr seien sicherer als solche mit zwei unabhängigen Röhren, müsste konsequenterweise die Autobahnen wieder in Autostrassen mit Gegenverkehr verwandeln.

Tatsache bleibt, dass ein Unfallereignis im Tunnel oft schlimmere Auswirkungen hat als auf offener Strecke. Der letztjährige Bericht des Bundesamts für Strassen (Astra) über die Tunnelsicherheit kommt zum Schluss, dass in Tunnelröhren mit Gegenverkehr die Unfallrate um 40 Prozent höher liegt als in richtungsgetrenten Bauwerken. Dies hat ein Vergleich zwischen Gotthard und Seelisberg – mit 9,3 Kilometern längster richtungsgetrenter Strassentunnel der Schweiz – bestätigt.

Sicherheit auf Strasse und Schiene

Gemäss einem Bericht der Organisation für Zusammenarbeit und Entwicklung in Europa (OECD) sind 95 Prozent aller Strassenverkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Nicht zuletzt deshalb wird jedermann schnell einsehen, dass der Verkehrsträger Schiene dem System Strasse hinsichtlich Verkehrssicherheit überlegen ist. Mit anderen Worten: Es wird wohl niemand ernsthaft abstreiten wollen, dass der Eisenbahnverkehr per se viel sicherer ist als der Strassenverkehr.

Umso zynischer wirkt deshalb in der jetzigen durch die Tragödie im Gotthard-Strassentunnel verursachten Notsituation die folgende Feststellung: „Mögliche Störungen sollten nicht zu gänzlichen Betriebsunterbrüchen führen, da das Transitsystem aus zwei Basislinien und zwei Bergstrecken besteht“ – so nachzulesen unter dem Titel „Risiken der Bahntechnik und des Betriebs“ in der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alptransit-Beschluss), publiziert im Bundesblatt vom 26. Juni 1990.

Richtungsweisende „Avanti“-Initiative

Genau bei besagten Betriebsstörungen setzt die „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände an. Tatsache ist nämlich, dass die Beseitigung des Kapazitätsengpasses zwischen Erstfeld und Airolo ein Bestandteil der von den Strassenverkehrsverbänden eingereichten und am 22. Januar 2001 zustande gekommenen Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ ist. Diese strebt eine Änderung des Alpenschutzartikels an: Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze sind von der jetzigen Plafonierung der Transitstrassen-Kapazität auszunehmen – und zwar explizit „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses“. Leider hat diese seit langem vorgebrachte Forderung durch das Inferno im Gotthard-Strassentunnel an zusätzlicher Aktualität und Brisanz gewonnen.

Das Anliegen der „Avanti“-Initiative geht jedoch weit über die Diskussion rund um die zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel hinaus: Der Grundsatzartikel von „Avanti“ postuliert, dass sich der Bund für die angemessene Leistungsfähigkeit der landesweiten Verkehrsinfrastrukturen von Schiene und Strasse einsetzen soll, indem er den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen beider Verkehrsträger fördert und zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen – nicht nur auf den schweizerischen Transitstrecken – beiträgt.

Bern, den 2. November 2001