

Gastbeitrag

«Schrötig aber nötig», das war im letzten Jahrhundert

Der Verkehrshistoriker Kilian T. Elsasser fordert, dass der Bau der zweiten Röhre am Gotthard politisch besser und intensiver überwacht wird.

Kilian T. Elsasser

Publiziert: 18.08.2023, 17:08 Uhr

Geändert: 21.08.2023, 10:23 Uhr



Die Baustelle für die zweite Röhre am Nordportal bei Göschenen. Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Ende Mai 2023 informierte das Bundesamt für Strassen Astra die Bevölkerung von Göschenen über den Stand des Baus der zweiten Röhre des Autobahntunnels. Auswirkungen auf das Dorf wurden keine erwähnt. Die Art der Präsentation erinnerte an die SBB der 1970er Jahre, deren Einstellung mit dem Bonmot beschrieben werden konnte, dass die Bahn perfekt funktionieren würde, wenn nur die Fahrgäste nicht wären.

Jetzt tauchen Ungereimtheiten auf, die das Astra nicht befriedigend beantwortet. Es präsentierte einen Terminplan, der nur den Bau der zweiten Röhre enthielt und zeigte, dass der Bau dieser Röhre 2030 drei Jahre später als geplant abgeschlossen sein soll. In der Vorlage des Bundesrats 2015 ging man im besten Fall von einer Beendigung 2027 aus.

Dass es bei einem so grossen Projekt zu Verspätungen kommen kann, ist nicht ungewöhnlich, unschön ist die mangelnde Transparenz, die misstrauisch macht. Es kann erwartet werden, dass das Astra den neuen Abschluss des Projekts auch korrekt kommuniziert, mit den Betroffenen diskutiert und allfällige Massnahmen beschliesst, welche die Unannehmlichkeiten minimieren und eventuell auch kompensieren.

«Die Bauarbeiten beeinträchtigen die Wohnqualität und den Tourismus nicht unerheblich.»

Die Bauarbeiten beeinträchtigen die Wohnqualität und den Tourismus nicht unerheblich. Ein Anwohner erwähnte, dass die lärmenden Arbeiten am Morgen immer wieder zu früh begännen. Der Vertreter des Astra bemerkte nur, dass er nicht mit dem Schrotgewehr auf dem Bauplatz stehen könne, damit die Ruhezeiten eingehalten würden. Weil auch Meldungen an die vom Astra finanzierte, aber unabhängige Ombudsstelle wenig nützen, deckte ein Anwohner das Astra in der Folge mit einer Strafanzeige ein. Thema ist die Lärm- und Staubbelastung. Die Anzeige ist eine Art Notwehr.

Ein anderer Einwohner bemerkte, dass das Astra gemäss den ihm vorliegenden Unterlagen, die Vorgaben des eigenen Baumlärmkonzepts nicht immer einhalte. Obwohl sich eine politische Begleitkommission mit Vertretern des Astras, den Kantonen Tessin und Uri, den Gemeinden Airolo, Göschenen,

Wassen und Gurtnellen, sowie die Direktion des Astra mit den Regierungen der Kantone Tessin und Uri regelmässig trifft, bleibt die Frage offen, was passiert, wenn sich die Kommissionsmitglieder nicht einigen können.

Eine Frage der Organisation

Viele der Konflikte und die Unzufriedenheit der Anwohnerinnen und Anwohner lassen sich auf die Organisation des Bauprojekts zurückführen. Das Astra ist Bauherr, steuert das Projekt, ist verantwortlich für die Gesamtprojektleitung, sowie die Projektleitung und für das Investitionscontrolling. Diese Organisation funktioniert für einen korrekten technischen Ablauf, die Kosten und die Arbeitssicherheit vor Ort.

Das Projekt wird von der Kostenseite von der sechsköpfigen Finanzdelegation des National- und Ständerats beaufsichtigt. Dies ist auch nötig, damit die Kosten nicht wie beim ersten Autobahntunnel 1970-1980 aus dem Ruder laufen. Dieser kostete doppelt so viel wie budgetiert. Die Finanzdelegation des Parlaments soll vom Astra «Angaben über den Stand des Projektes, die Entwicklung der Kosten, die Verwendung der vom Parlament bewilligte Kredite, die Einhaltung der Termine, die Analyse der Risiken sowie eine Stellungnahme des Generalsekretariats des Verkehrsdepartementes Uvek zu den Angaben des Astra» erhalten. Die Konzentration auf die Kosten wirkt sich positiv aus.

Der Bau der zweiten Röhre und die Sanierung des bestehenden Tunnels kosten rund 2,8 Mia. Franken, was gemäss den Angaben des Astra eingehalten werden kann. Darin eingeschlossen sind auch alle Massnahmen, die es braucht, um den bestehenden Tunnel bis zur Sanierung sicher zu betreiben. Wie die Finanzdelegation auf die mehr als 40 prozentige Verlängerung des Baus der zweiten Röhre von sieben auf zehn Jahre reagiert, ist leider nicht bekannt, denn in den Tätigkeitsberichten 2021 und 22 wird der Bau der zweiten

Röhre nicht erwähnt. Es scheint, dass die Finanzdelegation mit lockeren Zügeln führt.

In der Projektorganisation setzte der Bund mit dem Bau der Neuen Alpentransversalen am Gotthard und Lötschberg Neat einen neuen Massstab, der im Ausland auf grosse Anerkennung stiess. Er implementierte unter anderem eine Neat-Aufsichtsdelegation NAD des Parlaments, die das Projekt von einer übergeordneten Sicht im Auge behielt und den Stand der Arbeiten in Zusammenarbeit mit Alptransit Gotthard AG, die den Bau realisierte, transparent kommunizierte.

Es braucht eine GAD

Wichtig wäre die Implementierung einer Gotthardstrassentunnel-Aufsichtsdelegation GAD, die die Aufsichtsfunktionen der Finanzdelegation, der Geschäftsprüfungs- und der Verkehrskommission in einem Aufsichtsgremium bündelt. Die GAD beurteilt, ob der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion, das Bundesamt für Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK seine strategische Aufsicht und das ASTRA einerseits operative Aufsicht und Steuerung wahrnehmen. Wichtig sind die Finanzen, die Termine und die Erfüllung des Auftrags. Nicht vergessen werden sollte der Umgang mit der betroffenen Bevölkerung und auch der Umwelt.

Die GAD hätte, wie damals auch die NAD keine Kompetenzen Entscheide zu ändern. Sie kann Änderungen empfehlen und zu Entscheidungen der Regierung und Verwaltung Stellung beziehen. Zwischen 1998-2015 formulierte die NAD neun Empfehlungen, vier Stellungnahmen und einen Antrag an das Parlament, sowie eine Vielzahl von formellen und informellen Empfehlungen an den Bundesrat, die Bundesverwaltung, die Ersteller und Betreiber der Neat. Die Aufsicht trug dazu bei, vor allem bei Mehrkosten und bei Terminverlängerungen die Akzeptanz im Parlament und in der Bevölkerung zu fördern. Bei Mehrkosten konnte die NAD erläutern, dass

diesen ein Mehrwert gegenüberstand, der die Sicherheit erhöhte, Verbesserungen gegenüber der Bevölkerung und/oder der Umwelt beinhaltete.

«Das Wohlwollen dem Projekt gegenüber schwindet.»

Das Projekt Bau der zweiten Röhre dauert noch mindestens zehn Jahre, in denen dem Astra stärker auf die Finger geschaut werden muss, die Bevölkerung ernst genommen und in das Projekt einbezogen werden muss. Der Slogan des Lastwagengewerbes «Schrötig aber nötig», der im letzten Jahrhundert an den Lastwagen angebracht worden war und das hemdsärmelige Vorgehen der Branche rechtfertigte, ist für den Bau der zweiten Röhre und die Sanierung der ersten Röhre überholt. Es braucht eine Aufsichtsdelegation des Parlaments, die dem Astra verstärkt auf die Finger schaut und auch sicherstellt, dass unter anderem auch die Betroffenen eine Anlaufstelle haben. Das Wohlwollen dem Projekt gegenüber schwindet. Göschenen hat bei der Volksabstimmung 2016 dem Bau einer zweiten Röhre zugestimmt.

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)