

Fritz Gysin  
Via Carloni 6  
6821 Rovio

23. Januar 2016

Raccomandata  
Bundesamt für Strassen  
ASTRA  
Mühlestrasse 2  
3003 Berna

All'att. del signor Röthlisberger

## Abstimmung 2. Röhre Gotthard

---

Sehr geehrter Herr Röthlisberger,

Am Donnerstag, 21. Januar habe ich an einer Orientierungsveranstaltung zur Gotthardabstimmung in Lugano teilgenommen.

In der anschliessenden Diskussion hat sich ein gewisser Herr Marco Fioroni geoutet als Vertreter der 350 Mitarbeiter des ASTRA und massiv in die Diskussion eingegriffen. Seine Ausführungen, getarnt als einfache technische Präzisierungen, waren geprägt von einer gezielten politischen Einseitigkeit zu Gunsten der Gesetzesvorlage. Ich bin aus politischen, aber auch aus technischen Gründen gegen die Vorlage. In der Sache noch nicht entschiedene Anwesende wurden mit den Ausführungen von Herrn Fioroni massiv unter Druck gesetzt.

Ich bitte Sie höflich, solche Einmischung Ihres Personals in eine politische Diskussion zu unterbinden. Niemand verwehrt Herrn Fioroni seine Meinung als Privatperson kund zu tun. Aber es ist anstössig und unkorrekt, sich offiziell als Mitarbeiter eines administrativen Bundesamtes auszugeben und so in die Diskussion einzugreifen. Ihre Aufgabe als ASTRA ist die Ausführung von Aufträgen, nicht die Meinungsbildung. Die Vorsteherin des UVEK, Frau Bundesrat Doris Leuthard, liest mich in Kopie. Es ist in ihrer Kompetenz den demokratischen Prozess sauber ablaufen zu lassen.

Unabhängig von diesen Überlegungen zur Aufgabe Ihres Amtes muss ich Ihnen mitteilen, dass Ihr Mitarbeiter nicht nur tendenziell sondern auch falsch informiert hat. Wir wissen, dass die Expertise Basler bezüglich Lüftungsdecke zum Schluss kommt, dass bis 2035 kein existenzieller Unterhalt notwendig wird. Mehr sagt die Expertise nicht aus. Den Erklärungen von Herrn Fioroni folgend muss eine technisch unbedarfte Person zum Schluss kommen, dass uns die Decke im Jahre 2036 mit grosser Wahrscheinlichkeit auf den Kopf fällt. Dies ist falsch in Bezug auf die

Expertise und tendenziös in Bezug auf die effektive Sachlage der Decke. Im Weiteren hat Herr Fioroni von praktisch täglich sich ereignenden Unfällen und Pannen berichtet, die die komplette Evakuierung des Tunnels bedingen um Ambulanzen und Abschleppfahrzeugen Zugang zu verschaffen.

Ich habe die gesamte Detailprojektierung und Ausführung des Tagtunnels in Göschenen von 1975 bis 1979 als verantwortlicher Ingenieur geleitet. Am Rande habe ich auch einiges von den Sicherheitsdispositionen mitbekommen. Das Konzept war, dass bei einem Unfall in Realzeit der gesamte Verkehr in beiden Richtungen alle 500 m gestoppt werden konnte. So bildeten sich vor den entsprechenden Rotlichtern Fahrzeugkolonnen von 150 bis 200 m Länge. Eine Ambulanz konnte in dieser Art wenige Minuten nach dem Unfall einfahren und im Slalom um die stehenden Kolonnen den Unfallort erreichen. Ich nehme nicht an, dass dieses Konzept in der Zwischenzeit aufgegeben wurde. Kein Wort davon bei den technischen Erklärungen des Herrn Fioroni.

Zum Schluss noch einen Ratschlag. Wenn Sie 2036, nach dem Ergebnis der dann neu zu erstellenden Expertise über den Zustand der Lüftungsdecke zum Schluss kommen sollten, dass eine Sanierung unumgänglich ist, würde ich Ihnen raten einen Ideenwettbewerb zu veranstalten. Ich habe da ein paar Ideen, wie die Lüftungsdecke von oben bezüglich Statik und Untersichtästhetik saniert werden könnte und für weitere 50 Jahre ihren Dienst leisten könnte. Auch dieser Eingriff würde den Verkehr nächtelang oder wochenlang still legen aber sicher nicht eine dreijährige Totalschliessung bedingen wegen Abbruch und Neubau der Decke.

Und zum allerletzten Argument. Wenn Sie die neue Röhre gebohrt haben, müssen Sie die bestehenden Lüftungsschächte anschliessen. Das Lüftungsvolumen für beide Röhren bei gleicher Belastung und in Zukunft sogar abnehmender Luftverunreinigung durch die immer besseren Motoren, muss ja nicht erhöht werden. Eine Verdoppelung der Lüftungsschächte ist daher vollkommen unnötig. Der Ausbruch der Verzweigungen und der Einbau der neuen Regelung in den bestehenden Lüftungsschächten bedingt aber die Schliessung des bestehenden Tunnels, da die Lüftung im Zuge dieser Arbeiten nicht laufen kann. Dies bedingt die komplette Schliessung des Tunnels für Monate vor Inbetriebnahme des neuen Tunnels. Wenn wir auf die zweite Röhre verzichten, müsste der Tunnel bis 2035 nie geschlossen werden. Diesen Sachverhalt habe ich in den Diskussionen noch nie gehört und in den im Internet zur Verfügung stehenden Unterlagen des ASTRA auch nicht gefunden. Vielleicht habe ich nicht genug gründlich gesucht.

Mit freundlichen Grüssen

Fritz Gysin

Kopie: Frau Bundesrat Doris Leuthard

Sektion Lugano der Grünen Partei Tessin, Veranstalterin des Orientierungsabends