

Rekurs zur Abstimmung über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Kleine Zusammenfassung über den Hauptgrund für den Rekurs an das Bundesgericht
Von Domenico Zucchetti, lic. iur. HSG und Toufiq Ismail-Meyer, dipl. Arch. REG A SIA.
7. Februar 2016.

Neue Lage

In diesen Tagen haben die Stimmberechtigten die Abstimmungsunterlagen erhalten. Dreimal wird dabei erklärt, dass der Gotthard-Strassentunnel während längerer Zeit, bzw. mehrerer Jahre gesperrt bliebe, falls nicht ein zweiter Tunnel gebaut werde.

Seit dem 11.11.15 ist es offiziell (Bericht des ASTRA), dass die Zwischendecke noch mindestens bis zum Jahr 2035 hält und die notwendigen Sanierungsarbeiten ohne eine Vollsperrung organisiert werden können. (Siehe folgende Seiten).

Kurzschluss im Abstimmungsgesetz

Ursprünglich wollten der Bundesrat und das ASTRA keine zweite Tunnelröhre bauen (2010). Aufgrund des damaligen Kenntnisstandes ging man im Jahre 2012 davon aus, dass der betreffende Tunnel nur durch eine 3-jährige Vollschliessung zu sanieren sei. Inzwischen hat sich die Lage völlig geändert; es sind neue Erkenntnisse zu Tage getreten.

Nach Art. 10a Abs. 2 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte (BPR) hat der Bundesrat vollständig und sachlich zu informieren.

Gleichzeitig, darf der Bundesrat, in Anwendung der Art. 10a aus dem BPR:

- keine andere Lösung vorschlagen (Abs. 4);
- seine Abstimmungsempfehlung nicht überdenken, weil die neuen Erkenntnisse, da sie eben neu sind, nicht Teil des parlamentarischen Entscheidungsprozess waren (Abs. 4).

Art. 10a²⁰ Information der Stimmberechtigten

¹ Der Bundesrat informiert die Stimmberechtigten kontinuierlich über die eidgenössischen Abstimmungsvorlagen.

² Er beachtet dabei die Grundsätze der Vollständigkeit, der Sachlichkeit, der Transparenz und der Verhältnismässigkeit.

³ Er legt die **wichtigsten im parlamentarischen Entscheidungsprozess vertretenen Positionen** dar.

⁴ Er vertritt **keine von der Haltung der Bundesversammlung abweichende Abstimmungsempfehlung**.

Der fehlende Ermessensspielraum im Gesetz führt so in diesem speziellen geänderten Kontext, zu einem "gesetzlichen Kurzschluss".

Der Bundesrat kann die Lage also nicht neu beurteilen und ist daher verpflichtet unvollständig und unsachlich zu informieren.

Infolgedessen ist die Abstimmung über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels umgehend zu annullieren, weshalb ein [entsprechender Rekurs ans Bundesgericht eingereicht wurde](#).

Grundlagenbericht (2010)

Sanierung ohne zweite Tunnelröhre möglich

Wie der Bundesrat im Bericht weiter festhält, ist die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels möglich, ohne dass dafür eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard realisiert werden müsste. Eine zweite Tunnelröhre (Kosten 2'023 Mio. Franken) mit gleichzeitiger Kapazitätserweiterung auf der Gotthardachse hätte verfassungsrechtliche Konsequenzen und wäre bis zum Beginn der Sanierungsarbeiten kaum fertig.

Vernehmlassung (2012)

„Im Zusammenhang mit der in den nächsten rund 10 Jahren zwingend notwendigen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels“

Botschaft (2013)

Ausgangslage

Der 16,9 Kilometer lange Gotthard-Strassentunnel wurde am 5. September 1980 eröffnet und ist seit über 30 Jahren in Betrieb. Zwischen 2020 und 2025 muss der dann zumal seit 40 Jahren in Betrieb stehende Tunnel saniert und erneuert werden. Ohne diese Arbeiten könnten die Funktionstüchtigkeit und somit die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel ab 2025 nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden.

Abstimmungsunterlagen

in 30 bis 40 Jahren fielen diese Kosten wiederum an.

Bei einem Nein zur Lösung von Bundesrat und Parlament wird der Gotthardtunnel ohne zweite Röhre saniert. Der Tunnel bliebe für längere Zeit vollständig gesperrt. Um den Verkehr zu bewältigen, wäre je ein Bahnverlad für Lastwagen und für Personenwagen erforderlich. Zur konkreten Umsetzung dieser Sanierung könnten sich die Stimmberechtigten nicht äussern. Strittige Fragen müssten vor Gericht geklärt

Was passiert bei einem Nein?

Die Vorlage im Detail

Der Gotthard-Strassentunnel wurde 1980 eröffnet. Er verbindet Göschenen (UR) mit Airolo (TI) und garantiert eine ganzjährig verfügbare Strassenverbindung durch die Alpen. Aufgrund seines Alters muss er umfassend saniert und deshalb für mehrere Jahre gesperrt werden. Damit stellt sich die Frage, wie der Verkehr während der Sperrung bewältigt werden kann: Jährlich nutzen rund fünf Millionen Personenwagen und 900'000 Lastwagen die Gotthardachse. Die Strasse über den Pass ist jeweils nur im Sommer offen.

Sanierung unausweichlich

Bundesrat und Parlament haben verschiedene Varianten geprüft, wie der Gotthard-Strassentunnel saniert werden kann.

Beste Lösung

Neu Bericht ASTRA 11 November 2015



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Zofingen

Nationalstrassen		
<small>Strassen-Nr.</small>		
N02		
<small>Unterhaltsabschnitt</small>		
56		
<small>Gebietseinheit</small>	56	<small>Kanton</small>
GE 11	56	Uri
<small>Bauwerks-Nr. / Bauwerksname</small>		
56.509.3		
Gotthard-Strassentunnel		
<small>Inventarobjekt-Nr.</small>	<small>Unterhaltskilometer</small>	<small>RBBS</small>
4.02.45.21.20	171.200-187.400	N02:27126
Erhaltungsplanung BERICHT		
<small>Berichtstyp</small>		
TUNNEL BERGMÄNNISCH		
<small>Inspektion</small>		
1. Expertise 2015		
11. November 2015		

Nationalstrasse N02
56.509.3 Gotthard-Strassentunnel

TUNNEL BERGMÄNNISCH / 1. Expertise 2015
11. November 2015

Durchgeführte oder geplante Massnahmen:	<p>Seit 2010: Jährliches Entfernen im Frühjahr von abgeplatzten Betonstücken an der Untersicht im Bereich des ersten Kilometers ab Beginn des bergmännischen Tunnels. Allfällige freiliegende Bewehrungsstäbe werden mit einem Korrosionsschutzanstrich versehen.</p> <p>2012: Sanierung der Zwischendecke über der Fahrspur Nord beim Portal Airolo über eine Länge von 80 m.</p> <p>2016-2017: Reprofilierung von freiliegender Bewehrung und Applikation einer Beschichtung an der Unterseite der Zwischendecke im Bereich der ersten 1000 m ab Beginn des bergmännischen Tunnels bei beiden Portalen.</p>
Beurteilung Zustandsentwicklung und Massnahmen- bedarf:	<p>Aufgrund des trockenen Klimas im Tunnel kommt es an der Bewehrung der Zwischendecke trotz vollständiger Karbonatisierung des Betons nicht zu Korrosion. Nach heutigem Kenntnisstand wird sich der Zustand der Zwischendecke grösstenteils wie bisher prognostiziert langsam und in normalem Ausmass verschlechtern. Es wird davon ausgegangen, dass keine umfassenden Instandhaltungsmassnahmen der Zwischendecke, die eine Vollsperrung des Tunnels erfordern, bis 2035 notwendig werden. Diese unter der Voraussetzung dass die Lüftung und die Klimabedingungen im GST nicht wesentlich ändern.</p>