



Personenverkehr: Der motorisierte Personenverkehr

Informationsblatt

Gotthardstrassentunnel

«1965 setzte der Bundesrat eine Baukommission ein, die bereits drei Jahre später ein generelles Projekt vorstellte. Aus Kostengründen verzichtete der Bund auf den Bau zweier Tunnelröhren ohne Gegenverkehr. Auf Begehren der Automobilverbände nahm der Bundesrat jedoch den Bau eines Sicherheitsstollens in das Projekt auf, der, sollte später eine zweite Tunnelröhre gebaut werden, als Richtstollen dienen konnte. Von Anfang an geplant waren vier Lüftungsschächte.

1968 wurde das Projekt ausgeschrieben und schliesslich an zwei Schweizer Untergruppen vergeben, die im Herbst 1969 mit den Vorarbeiten an den Tunnelportalen begannen. Am 5. Mai 1970 wurden im Beisein von Bundesrat Hanspeter Tschudi die Arbeiten offiziell aufgenommen. Der Ausbruch erfolgte nach der konventionellen Methode durch Sprengungen. Insgesamt mussten für den Haupttunnel und den Sicherheitsstollen 1.4 Millionen Kubikmeter Gestein ausgesprengt und in die Strassendämme der damals ebenfalls im Bau befindlichen N2 abtransportiert werden. Während der Spitzenzeiten waren in den beiden Losen insgesamt 700 Arbeiter tätig. Die meisten stammten aus Italien und Jugoslawien. Nur gerade 10 Prozent waren Schweizer. Trotz grösstmöglicher Sicherheitsvorkehrungen verunglückten bei den Tunnelarbeiten 19 Arbeiter tödlich.

Selbstverständlich wickelte sich der Bau nicht ohne Schwierigkeiten ab. Rund einen Kilometer ab dem nördlichen Portal galt es, den Bahntunnel mit nur etwa fünf Meter anstehendem Fels zwischen beiden Hohlräumen zu unterfahren. Wegen des stark spitzen Kreuzungswinkels zog sich der Abschnitt auf über 300 Meter in die Länge und verursachte rund eine Million Franken Mehrkosten. Grosse Probleme verursachte auch das Durchstossen der Ursernmulde. Allein der Bau des Sicherheitsstollens benötigte über ein Jahr für die 300 Meter lange Strecke. Auch der Bergdruck und wiederholte Wassereinbrüche verzögerten den Vortrieb. Am 26. März 1976 wurde der Sicherheitsstollen und am 3. Dezember des gleichen Jahrs der Tunnel durchschlagen. Am 25. Februar 1977 waren alle Ausbrucharbeiten beendet. Die bauliche Fertigstellung beanspruchte ein weiteres Jahr, die mechanische und elektrische Ausrüstung zusätzliche eineinhalb Jahre, bis der längste Strassentunnel der Welt am 5. September 1980 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 686 Millionen Franken.»

Quelle: Der Gotthardpass Teil 2: Von der Fahrstrasse zur Autobahn – Herausgeberin: Raststättegesellschaft A2 Uri AG. 2002. S. 55f.

Transport am Gotthard zur Osterzeit



Fahrzeuge und Personen nach Fahrzeugtyp und Alpenübergänge pro Tag 2015

	Fahrzeuge	Personen
Total	35'207	93'447
Fahrzeugtyp		
Personenwagen	33'176	76'392
Motorrad	1'547	2094
Reisecar	484	14961
Alpenübergang		
Gotthardtunnel	13'732	36'825
San-Bernardino-Tunnel	5'809	15'279
Gotthardpass	1'484	3'752
Gondo (Simplon)	2'352	5'429
Übrige	11'829	32'163

Tabelle 1: Anzahl der alpenquerenden Fahrzeuge und Personen nach Fahrzeugtyp und Alpenübergang pro Tag im Jahr 2015 (Quelle: BFS)