Braucht es am Gotthard eine zweite Autoröhre?

Autor(en): **Lundsgaard-Hansen, Niklaus / Tubandt, Gerhard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung**

Band (Jahr): **89 (2011)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-725618

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Braucht es am Gotthard eine zweite Autoröhre?

2004 hat das Stimmvolk einen zweiten Strassentunnel zwar abgelehnt. Weil aber die bestehende Röhre in einem Jahrzehnt renoviert werden muss und eine gänzliche Sperrung droht, ist das Thema erneut auf dem Tisch. Oder gelingt es, alle Autos in der Renovierungszeit auf die Schiene zu verladen?

Niklaus Lundsgaard-Hansen

Zentralpräsident des TCS

Dafür

Der Bund plant, den 1980 in Betrieb genommenen Gotthard-Strassentunnel zwecks Sanierung für längere Zeit zu schliessen, was massive Verkehrsprobleme bringt. Davon betroffen sind Schweizer und Ausländer wie auch der Personen- und Güterverkehr. Staus und Umwegverkehr über ungeeignete Ersatzrouten (wie die A13 durch den San Bernardino) und somit ein deutlich höheres Unfallrisiko sind programmiert.

Es ist unverantwortlich, dass von 2020 bis 2025 der einzige Strassentunnel zwischen Tessin und übriger Schweiz an 900 Tagen komplett geschlossen werden muss. Ausserdem sind die vorgeschlagenen kostspieligen Begleitmassnahmen wie der Autoverlad auf der Schiene völlig ungenügend. Sie erlauben es nicht, das erhöhte Verkehrsaufkommen namentlich während der Ferien und der verlängerten Wochenenden zu bewältigen. So wird die geltend gemachte Kapazität von 600 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung an fast 100 Tagen nicht ausreichen, um die erwarteten Frequenzen von 900 Fahrzeugen pro Stunde zu bewältigen. Staus, Zunahme der Luftverschmutzung und Unfälle sind auf dieser internationalen Achse programmiert!

Der TCS verlangt aus Sicherheitsgründen den Bau einer zweiten Tunnelröhre. Dieser soll den Verkehr während der Sanierung des alten Tunnels bewältigen. Nach Abschluss der Arbeiten wird in den beiden Röhren je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen und somit einen wesentlich sichereren Verkehr ermöglichen. Nur diese Lösung entspricht der weltweit und in Europa nach den schweren Unfällen (Montblanc-Tunnel 1999 und Gotthard-Tunnel 2001) etablierten Strategie, lange Strassen- und Bahntunnels für richtungsgetrennten Verkehr auszustatten.

Gerhard Tubandt

Mediensprecher des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS)

Dagegen

Die Autoverbände bringen eine zweite Strassenröhre am Gotthard trotz des klaren Neins zum Avanti-Gegenvorschlag mit schöner Regelmässigkeit wieder aufs Tapet. Sinnvoller wird diese Idee dadurch jedoch nicht.

Der Bau einer zweiten Röhre käme auf mindestens 2 Milliarden Franken zu stehen. Dieses Geld investiert man besser in die weitaus umweltfreundlichere Bahn und den Agglomerationsverkehr. Denn die wahren Verkehrsprobleme der Schweiz sind überfüllte Pendlerzüge und urbane Gebiete, die im Verkehr ertrinken. Es ist höchste Zeit, mit dem Mythos Gotthard Schluss zu machen. Dort werden pro Tag weniger als 17 000 Fahrzeuge gezählt – etwa gleich viel wie auf der Ortsdurchfahrt in Köniz BE.

Eine zweite Röhre hätte zudem zur Folge, dass der Strassenverkehr unausweichlich drastisch steigen würde. Sie wäre geradezu eine Einladung für den europäischen Schwerverkehr. Die vom Volk geforderte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene würde somit sabotiert. Gleichzeitig würden die CO_2-Emissionen und die Belastung mit Luftschadstoffen steigen.

Selbst die anstehende Sanierung des Strassentunnels kann ohne zweite Röhre bewältigt werden. Bis zur Sanierung ist der Eisenbahn-Basistunnel nämlich in Betrieb. Dies ermöglicht es, eine effiziente rollende Landstrasse einzurichten: LKW würden durch den Basistunnel transportiert, Autos durch den alten Bahntunnel. Eine solche rollende Landstrasse, wie sie auch der Bundesrat favorisiert, käme fünfmal billiger zu stehen als eine zweite Röhre. Sie könnte zudem nach Sanierung des Strassentunnels für den alpenquerenden LKW-Verkehr weiterbetrieben werden.