

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 127 (2001)
Heft: 49/50: Tunnelsanierung

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Jeden vierten Tag ein Tunnelbrand

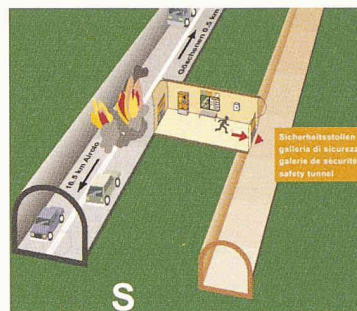
Der Fahrer, der seinen Lastwagen beim Tunnelbrand im Gotthard rechtzeitig zurückgelassen hatte, machte einen tödlichen Fehler. Er kehrte noch einmal zurück, um persönliche Gegenstände aus dem Wagen zu holen. Er bezahlte seinen Fehler mit dem Tod. Möglicherweise hatten auch andere der elf Todesopfer solche Fehler gemacht. Sie blieben vielleicht zu lange in ihren Wagen oder kehrten noch einmal um, erreichten auf jeden Fall die Schutzräume zu spät. Der giftige Rauch hatte sich so schnell ausgebreitet, dass sie zuerst die Orientierung und dann das Bewusstsein verloren.

Jeden vierten Tag brennt in einem Schweizer Tunnel ein Fahrzeug, statistisch¹ zumindest. Und trotzdem sind die angemessenen Verhaltensweisen zu wenig bekannt. Wer hat im Tunnel tatsächlich immer sein Autoradio auf Empfang gestellt? Wer ist sich immer bewusst, auf welcher Seite die Fluchttüren sind, wer rechnet jederzeit mit einem Unfall, mit der Notwendigkeit zu fliehen? Unser Bewusstsein für das Risiko, in einen Tunnel zu fahren, ist kaum vorhanden. Nach tragischen Unfällen wie dem im Gotthard oder im Montblanc-Tunnel vor drei Jahren hält die Angst ein paar Monate vor und verschwindet dann wieder hinter der Routine all der reibungslosen Fahrten.

Die Berichte und Kommentare nach den Unfällen konzentrieren sich überwiegend auf die technischen Unzulänglichkeiten und fordern entsprechende Verbesserungen. Dass aber stattdessen der Information der Fahrzeuglenker eine mindestens ebenso grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, geht vergessen. Bei der Sanierung des Montblanc-Tunnels wurde auf diesen Aspekt grossen Wert gelegt. Marco Bettelini beschreibt in seinem Beitrag (S. 7) neben den anderen Sanierungsmassnahmen auch, wie die Fahrzeuglenker im Notfall informiert und angeleitet werden sollen, damit tragisches Fehlverhalten vermieden werden kann.

Unter den neuen Massnahmen wird auch eine kleine Karte geprüft, auf der verschiedene Meldungen gespeichert sind. Im Notfall wird die Karte über eine eingebaute Antenne aktiviert und spielt die der Situation angemessene Information ab, ähnlich den singenden Glückwunschkarten. Jeder Fahrzeuglenker soll bei der Einfahrt so eine Karte erhalten, damit ihn die lebenswichtigen Informationen auch erreichen, wenn das Radio nicht eingeschaltet sein sollte. Die Karte könnten die Fahrer behalten, damit am Tunnelausgang kein Stau entsteht. Sie würde ein paar wenige Euro kosten. Trotzdem ist ihr Preis eines der wichtigsten Entscheidungskriterien...

Der Verursacher der Kollision im Gotthard war gemäss den Informationen der Tessiner Staatsanwaltschaft alkoholisiert. Aller Wahrscheinlichkeit nach war er auch noch übermüdet, wie so viele seiner Kollegen. Zu Hungerlöhnen und immer unter Zeitdruck fahren diese Chauffeure Güter durch ganz Europa, immer auf der Jagd nach den billigsten Produktions- und Verarbeitungsstätten, damit wir im Laden zugreifen. Billig. Was in diesen Preisen steckt, nämlich Ausbeutung, Umweltschäden und absurde Risiken, wird verdrängt. Das aber ist – neben dem menschlichen Fehlverhalten in Notsituationen – der andere Aspekt des Unglücks am Gotthard, der neben der Diskussion um technische Verbesserungen allzu oft vergessen geht.



Marco Bettelini

7 Sanierung Montblanc-Tunnel

Thermische Portale und Zugangskontrollen für Lastwagen, neue Schutzräume und Fluchtwege, ein neuer Feuerwehrposten sowie ein hoch entwickeltes Informations-, Kontroll- und Leitsystem: Investitionen in die Sicherheit.

Hugo Meier

15 Kontrollierte Verkehrslenkung

Sanierung Autobahntunnel Schöneich: gut informierte Fahrzeuglenker haben vernünftig reagiert; die befürchteten Staus sind ausgeblieben.

Ruedi Weidmann

28 Hochhäuser in Zürich

Die Stadt hat ihre Hochhausgebiete festgelegt, nach dem Motto «Wo stören sie nicht?». Wozu sie nützlich sein könnten, scheint niemand zu fragen.

¹ Jean Paul Kunsch und Franz Zumsteg haben in ihrem Beitrag «Rauchausbreitung in Tunnels» in tec21, Nr. 9/2001 (S. 17) auf diese Tatsache hingewiesen.