

"Eine verpasste Chance" : Interview

Autor(en): **Menn, Christian / Dietsche, Daniela**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **141 (2015)**

Heft 50: **Pingpong am Gotthard**

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-595593>

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.

WETTBEWERB FÜR EIN INSTANDSETZUNGSPROJEKT

«Eine verpasste Chance»

Bauingenieur Christian Menn lehnt die derzeit diskutierten Varianten zur Instandsetzung des Gotthard-Strassentunnels ab. Seine Gedanken zum Thema.

TEC21: Herr Menn, in der Volksabstimmung Ende Februar 2016 geht es um das Referendum gegen den Parlamentsbeschluss zur Instandsetzung des Gotthard-Strassentunnels. Auch Sie haben sich dazu Ihre Gedanken gemacht.

Christian Menn: Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat dem Parlament das Zweiröhrenkonzept (ZR) sowie vier Varianten mit monatelanger Vollschliessung des bestehenden Tunnels während mehrerer Jahre zur Abstimmung vorgelegt. Das Konzept des Astra sieht vor, für die eigentlichen Instandsetzungsarbeiten zunächst einen Paralleltunnel zum bestehenden zu erstellen, den Verkehr auf diesen zu verlagern und nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten die Spur einer Fahrriechtung wieder zurückzuverlagern. Das Konzept ist ausserordentlich teuer, aber im Prinzip valabel. Die vier Varianten sind sinnlos, da eine weitgehende Abkoppelung des Kantons Tessin von der Deutschschweiz inakzeptabel ist. Auch andere zur Diskussion gestellte Varianten, z. B. der Umbau des Bahntunnels, Transporte über die Neat, Verkehrsreduktion bzw. -rationierung etc., sind meines Erachtens nicht zielführend.

Welches Vorgehen hätten Sie in dieser Frage begrüsst?

Zuerst sollte man eigentlich wissen, was man will. Will man mit dem teuren ZR-Vorschlag möglichst bald zu einem vierspurigen Autobahntunnel kommen und legt man auch während der eigentlichen zweieinhalb Jahre dauernden Instandsetzung grosses Gewicht auf einen Paralleltunnel, oder will man mit einem Instandsetzungskonzept, das mehrere hundert Millionen Franken weniger kostet, die Gelegenheit nutzen, die Gotthardkantone miteinander zu verbinden, um ihre touristisch/wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu fördern?

Und dann müsste ein Konzeptwettbewerb durchgeführt werden. Bei einem öffentlichen Bauvorhaben von etwa 25 Millionen Franken wird fast immer ein Wettbewerb durchgeführt. Bei einer Tunnelinstandsetzung mit einer 100 Mal höheren Bausumme verzichtete man jedoch darauf. Das ist eine verpasste Chance, die zu einer falschen Information des Parlaments führte und das dortige Abstimmungsergebnis verfälschte. Zudem hat man das ZR-Konzept nur mit deutlich schlechteren, unbrauchbaren Alternativen verglichen und daraus geschlossen, dass die zweite Röhre die beste Lösung sei.

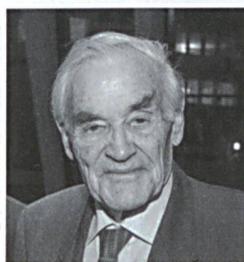
Sie sind überzeugt, dass es bessere Varianten geben würde?

Das Konzept, das ich entwickelte und das möglicherweise nicht einmal das wirtschaftlichste ist, zeigt, dass – mit den Zahlen des Astra gerechnet, ohne die hohen Kosten für Betrieb und Unterhalt beider Röhren – mehrere hundert Millionen eingespart werden könnten. Der Verfassungsartikel des Alpenschutzes würde eingehalten, und die Sicherheit gegen die weitaus gefährlichste Einwirkung, den Fahrzeugbrand im Tunnel, wäre trotz Gegenverkehr wegen der viel kürzeren Tunnelänge etwa gleich gross wie beim Konzept des Astra. Und schliesslich dürfte mit der Verbindung der Gotthardkantone ein markanter, nachhaltiger wirtschaftlich-touristischer Aufschwung zu erwarten sein.

Sie lehnen die derzeit diskutierten Varianten ab. Führt der richtige Weg über den Pass?

Im Prinzip hat mein Konzept eine gewisse Ähnlichkeit mit dem ZR-Vorschlag; nur befindet sich die «zweite Röhre» auf einem höheren Niveau, demselben wie der San-Bernardino-Tunnel. Der vorgesehene sogenannte Scheiteltunnel ist auch gleich lang wie dieser, und die Zufahrten sind wie beim Bernardino-Tunnel «schwarz geräumt». Eine Verkehrsverlagerung auf die Bernardino-Route ist somit ganz bestimmt ausgeschlossen; und in die abwechslungsreiche Gotthardregion lässt sich in moderner Architektur mit relativ kleinem Aufwand eine einzigartige Panoramastrasse, ein künftiges Weltkulturerbe einfügen. Davon sind jedenfalls auch der weltbekannte Architekt Mario Botta und der Direktor der Stiftung für Landschaftsschutz, Dr. Raimund Rodewald, überzeugt. •

Mit Christian Menn sprach *Daniela Dietsche*, Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr.



Christian Menn,
Bauingenieur ETH/SIA,
emeritierter Professor
an der ETH Zürich,
heute international als
beratender Ingenieur tätig.