Dafür & dagegen : braucht es eine zweite Röhre durch den Gotthard?

Autor(en): **Marty, Dick / Arnold, Alf**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **87 (2009)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-724688

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 eine zweite Röhre durch den Gotthard?

Zwei Volksentscheide und ein Verfassungsartikel sprechen gegen einen Ausbau der Strassenkapazität durch die Alpen. Doch im Hinblick auf die Sanierung und die damit verbundene Sperrung des Gotthardtunnels ist die Diskussion um eine zweite Röhre trotzdem wieder aufgebrandet.

DAFÜR

Dick Marty, Ständerat FDP-Liberale, TI

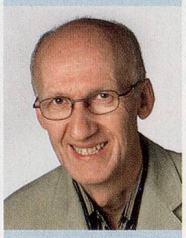
Wer ist schon für mehr Verkehr auf unseren Strassen, für mehr Lastwagen durch die Alpen, für mehr Feinstaub in unseren Lungen? Ich sicher nicht. Die Mobilität ist aber Teil unserer Freiheit, und gute Verbindungen zwischen den verschiedenen Regionen unseres Landes sind ein Bestandteil des nationalen Zusammenhalts.

Nach der Annahme der Alpen-Initiative darf der Gotthardtunnel nicht verdoppelt werden. Zwischen Dänemark und Sizilien gibt es eine durchgehend vierspurige Autobahn – mit einer 17 Kilometer langen Ausnahme, dem doppelspurigen Gotthardtunnel. Was das bedeutet, kann man sich in Airolo und Göschenen anschauen: Hunderte von Autos, die sich im Schneckentempo meterweise vorwärtsbewegen, ein echter Umweltgenuss für unsere alpinen Regionen! In zehn Jahren muss der Tunnel vollständig renoviert werden: Das bedeutet die totale Schliessung der Nord-Süd-Hauptachse für ein oder gar zwei Jahre.

Unser Vorschlag: eine zweite Röhre mit einer Spur plus Notfallspur. So würden die beiden Fahrtrichtungen getrennt, was einen enormen Gewinn an Sicherheit brächte (der heutige Tunnel mit Gegenverkehr und ohne Notfallspur ist hochgefährlich). Andererseits würde die Verkehrskapazität nicht erhöht, man wäre also verfassungskonform. Drittens würde eine stabile Verkehrsverbindung zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz gewährleistet, denn bei Unterhaltsarbeiten in einem Rohr könnte man das andere temporär in einen Tunnel mit Gegenverkehr umwandeln.

Ich habe noch niemanden gehört, der gegen das dritte Rohr des Bareggtunnels (sechsspurig!) protestiert hat; und so wird auch der Belchentunnel erweitert. Und die Bundesräte kommen, wenn überhaupt, ohnehin per Flugzeug ins Tessin. Hallo, Herr Leuenberger, sind Sie noch da?

DAGEGEN



Alf Arnold, Geschäftsführer Alpen-Initiative, Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr

Bilder: ZVG

Mit volkswirtschaftlicher und ökologischer Vernunft hat die Forderung nach einer zweiten Röhre wenig zu tun. Sehr viel aber mit Arbeitsbeschaffung für die Bauwirtschaft. Ist es Zufall, dass die vier Parlamentarier, die im letzten Dezember Vorstösse für die zweite Röhre eingereicht haben, in Verwaltungsräten von Bauunternehmungen sitzen, die im Strassen- und Tunnelbau tätig sind?

Erst gerade haben uns die Statistiker vorgerechnet, dass 2007 0,8 Prozent weniger Personenwagen die Alpen gequert haben als 2001. Durchschnittlich verkehren am Gotthard 16 600 Fahrzeuge pro Tag, während sich andernorts 80 000 oder mehr über die Autobahn drängen. Stau gibt es nur an einigen Wochenenden im Sommerhalbjahr.

Der Direktor des Bundesamtes für Strassen, Rudolf Dieterle, hat es so ausgedrückt: «Niemand baut ein 20-Zimmer-Haus, nur damit er an Weihnachten oder Ostern die ganze Verwandtschaft komfortabel unterbringen kann.» Genau diese Villa aber wollen uns einige Politiker mit dem Vorwand der Sicherheit verkaufen. Und dies, obwohl die Unfälle seit dem Lastwagenbrand im Tunnel von 2001 auf ein Zehntel des früheren Jahresmittels und die Pannen um mehr als die Hälfte zurückgegangen sind.

Während der Sanierung des heutigen Gotthardtunnels soll das Tessin nicht vom Verkehr abgeschnitten werden. Aber dafür braucht es keine zweite Röhre. Ende 2017 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Dann wird die Eisenbahn zwischen Erstfeld und Biasca so viel ungenutzte Kapazitäten haben, dass sie im Winterhalbjahr mit einem Autoverlad und einer Rollenden Strasse problemlos den ganzen Verkehr der Strasse übernehmen kann.