

(K)eine zweite Röhre

Autor(en): **Dietsche, Daniela**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

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

Heft 50: **Pingpong am Gotthard**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-595589>

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.

ABSTIMMUNG AM 28. FEBRUAR 2016

(K)eine zweite Röhre

Der Gotthard hat seinen festen Platz im historischen und emotionalen Inventar der Schweiz. Nun steht er erneut im Fokus der Diskussion. Im Februar 2016 wird das Stimmvolk entscheiden, ob die Instandsetzung des Strassentunnels mit oder ohne den gleichzeitigen Bau einer zweiten Röhre ausgeführt werden soll.

Text: Daniela Dietsche

Der Gotthard-Strassentunnel ist das Kernstück einer wichtigen Nord-Süd-Route. Im Schnitt durchfahren ihn täglich über 17000 Fahrzeuge (Abb. S. 23). 35 Jahre nach seiner Eröffnung muss der 16.9 km lange, nicht richtungstrennte Gotthard instand gesetzt werden, entschied das Bundesamt für Strassen (Astra) Anfang August 2008. Dazu muss der Tunnel gesperrt werden, das ist unbestritten. Doch was passiert währenddessen mit dem Verkehr? Um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, stehen verschiedene Varianten im Raum: Sperrung, Umleitung, Bahnverlad oder der Bau einer zweiten Röhre.

Der Bundesrat entschied sich 2012, vor der Instandsetzung der bestehenden Röhre einen zweiten Tunnel zu bauen. Dies sei die beste Lösung (vgl. «Eine verpasste Chance», S. 31). Ende September 2014 stimmte auch der Nationalrat einer Parallelröhre zu. Geplant ist deren Bau ab 2020. Sieben Jahre später soll der bestehende Strassentunnel gesperrt und instand gesetzt werden. Ab 2030 wären dann beide Röhren einspurig, richtungstrennt befahrbar, die zweite Spur würde als Pannestreifen dienen. Für Neubau und Instandsetzung der alten Röhre schätzt das Astra die Kosten auf rund 2.8 Milliarden Franken.

Angeführt vom Verkehrs-Club Schweiz und vom Verein Alpen-Initiative wurde gegen diesen Beschluss

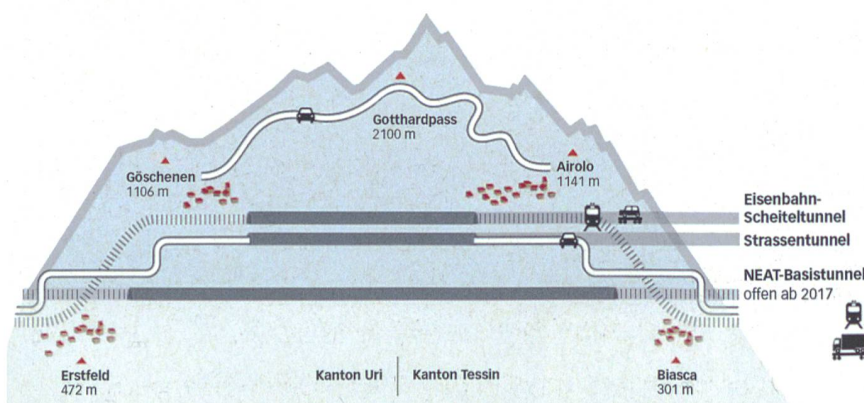
das Referendum ergriffen und kam im Februar 2015 mit 75872 gültigen Unterschriften zustande.

Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt. Nach 1994 (Alpenschutzinitiative) und 2004 (Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative) kann das Volk zum dritten Mal über den Bau eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard entscheiden. Bisher sagte es Nein. Vor zehn Jahren war der Bau damit begründet worden, dass man die Verkehrskapazität erhöhen wolle. Das schliesst der Bund diesmal explizit aus (vgl. «Alle rationalen Argumente sprechen für unser Konzept», S. 22).

Befürworter und Gegner diskutieren nicht nur über Kapazitäten, sondern auch über Tunnelsicherheit, Investitionen und das Tessin. Bei einem Ja im Februar wäre die Marschrichtung klar, die Politik hat sich entschieden, die Planungsbüros stehen in den Startlöchern. Um die Sanierungsarbeiten am Gotthardtunnel ohne eine zweite Röhre durchzuführen, müssen die Last- und Personenwagen auf die Bahn verladen werden. Dafür kann die bestehende Verkehrsinfrastruktur genutzt werden (vgl. «Die Lösung liegt auf der Schiene», S. 26).

Die Bedeutung des Gotthards in der Schweizer (Verkehrs-)Geschichte mag ein Grund sein, warum diese Fragen emotionaler diskutiert werden als üblich. •

Daniela Dietsche, Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr



Die vier Tunnel am Gotthard:

1707 bis 1708: Urnerloch, «Strassentunnel» zwischen Göschenen und Andermatt

1872 bis 1880: Gotthard-Scheiteltunnel, Bahntunnel zwischen Airolo und Göschenen

1970 bis 1980: Gotthard-Strassentunnel zwischen Airolo und Göschenen (A2)

1999 bis 2017: Gotthard-Basistunnel, Bahntunnel zwischen Erstfeld und Bodio



Die Bilder auf den folgenden Seiten zeigen die unkommentierte Sicht von Fotografin Thea Altherr auf die (Verkehrs-)Landschaft am Gotthardmassiv.