

## **Kurzargumentarium gegen den Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels (Harry Lütolf, Sommer 2001)**

### **a) Staatspolitische Argumente:**

- Das Volk hat in mehreren Volksabstimmungen eine nachhaltige, umweltfreundliche Verkehrspolitik gewünscht (Alpenschutzartikel, LSVA, NEAT, FinöV, Bilaterale Verträge). Parlament und Bundesrat, als Vollzugsorgane des Volkswillens, müssen nun daran gehen, diese Vorlagen umzusetzen. Der politische Anstand verbietet es, die Entscheide des Volkes schon nach kurzer Zeit zu hinterfragen. Ein solches Vorgehen würde auch der Glaubwürdigkeit von Bundesrat und Parlament schaden.
- Volksentscheide sind nur dann umzustossen, wenn sich die Ausgangslage grundsätzlich verändert hat. Dies ist in der Verkehrspolitik nicht der Fall. Was zur Zeit auf der A2 am Gotthard geschieht, liegt im Bereich der Prognosen und Erwartungen. Jedem Stimmbürger war klar, dass bis zur Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels mit einer (Lastwagen-)Verkehrszunahme zu rechnen ist.
- Mit dem allfälligen Bau eines 2. Gotthard-Strassentunnels wird hauptsächlich der internationale Verkehr begünstigt. Schweizer Verkehrsteilnehmer würden dagegen weit weniger profitieren. Die Investitionen würden daher mehr dem Ausland dienen, als der Schweiz. Die Nachteile des Mehrverkehrs hätte dagegen die Schweizer Bevölkerung zu tragen (etwa der Kanton Uri und weitere Anwohner an der A2).
- Falls durch die Attraktivitätssteigerung der Gotthard-Strecke der internationale Transitverkehr von Österreich (Brenner) und Frankreich (Mont Blanc) auf die Schweiz auszuweichen beginnt, wäre ein Verkehrskollaps vorprogrammiert. Die Schweiz könnte auch nicht einseitig die Transitgebühren erhöhen, da sie damit die Bilateralen Verträge verletzen würde.
- Auch wenn man zur Zeit nur von der Projektierung für einen 2. Gotthard-Strassentunnel spricht, so ist klar, dass mit der Projektierung auch die Ausführung folgen wird (ansonsten auch viel Geld verschleudert würde). Hier muss man also ehrlich sein und der Souverän muss schon zur Projektierung zwingend angehört werden (Revision des Alpenschutz-Artikels).

### **b) Verkehrspolitische Argumente:**

- Das Ziel der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene wird unterwandert, wenn die Kapazität auf der Transitachse erhöht wird. Mit dem Bau eines 2. Gotthard-Strassentunnels sind die Investitionen in den Gotthard-Basistunnel (für die Bahn) in den "Sand" gesetzt.
- Aufgrund der allgemeinen Erfahrung ist mit einer überproportionalen Verkehrszunahme auf der A2 zu rechnen, falls deren Attraktivität für den internationalen Verkehr gesteigert wird. Leider wurde es bis dato versäumt, diesbezügliche Studien zu erfassen, die Gegenteiliges aussagen würden.
- Die Verkehrsprobleme in der Schweiz liegen nachweislich auf einzelnen Teilabschnitten auf der A1 und im Verkehr schweizerischer Grossstädte. In erster Priorität müssen

daher diese Probleme angegangen werden. Und sollte ein 2. Gotthard-Strassentunnel tatsächlich Realität werden, dann wird man unweigerlich an den Grenzübergängen und entlang der A2 (Raum Basel, Luzern und Lugano) auf erhebliche Engpässe stossen.

- Studien belegen, dass vor und im Gotthard-Strassentunnel nur zu ca. 5 % seiner Betriebszeit mit Stau zu rechnen ist. Wenn man diese Werte mit denen auf anderen Strassenabschnitten in der Schweiz vergleicht, dann wird das "Gotthard-Problem", das auch von den Medien aufgebauscht wird, erheblich relativiert.
- Der Verkehr am Gotthard kann insgesamt besser organisiert werden. Dadurch könnte die Kapazität in Spitzenzeiten mit den bestehenden Anlagen erhöht werden.

### **c) Argumente betreffend Sicherheit:**

- Dem "Gotthard" wurde in verschiedenen Untersuchungen eine hohe Verkehrssicherheit attestiert. Jedenfalls kann der Bau einer 2. Röhre nicht mit einer akuten Gefahr begründet werden.
- Falls Tunnel mit getrennten Fahrspuren überhaupt mehr Sicherheit bieten (zu berücksichtigen wäre nämlich auch ein anderes Fahrverhalten), dann gilt es sich folgendes vor Augen zu halten: Wohl trifft es zu, dass im "Gotthard" in den letzten 20 Jahren 16 Menschen ums Leben gekommen sind (im verkehrsgetrenten, aber auch kürzeren "Seelisberg" [9,3 km; Gotthardtunnel: 16,9 km] sind es immerhin 9). Auch wenn die Todesopfer zu bedauern sind, gilt es diese Zahl zu relativieren: Im gleichen Zeitabschnitt sind auf Schweizer Auto-, Haupt- und Nebenstrassen (nur Ausserorts, ohne Autobahnen) aber weit über 5'000 Verkehrstote zu verzeichnen gewesen (nur Getötete, die mit Personenwagen und Motorrädern unterwegs waren). Wenn man also mit höherer Sicherheit durch Verkehrstrennung am "Gotthard" argumentiert, dann müsste man um so mehr auch für Verkehrstrennung auf allen Schweizer Auto-, Haupt- und Nebenstrassen eintreten, um die viel höhere Zahl von Verkehrstoten zu minimieren; hier wäre weit mehr Handlungsbedarf angesagt!

### **d) Finanzpolitische Argumente:**

- Die Schweiz läuft Gefahr, sich finanziell zu überfordern. In der gleichen Zeit werden verschiedene Mammutprojekte für den Schweizer Verkehr vorangetrieben (Gotthard, Lötschberg, Bahn 2000, Ausbauprojekte auf der A1 und Vervollständigung des übrigen Autobahnnetzes). Wenn nun für mehrere Milliarden noch der Bau eines 2. Gotthard-Strassentunnels eingeleitet wird, dann droht der Schweiz der "Bankrott". Kein Privater würde sich vernünftigerweise so übernehmen!
- Das Geld, das man in eine 2. Gotthard-Strassenröhre stecken möchte, wird weit mehr im Unterland gebraucht. Das Geld könnte auch für die laufenden Bauvorhaben der NEAT fehlen. Durch eine Verzögerung wird die Umlagerung des Schwerverkehrs ungünstig beeinträchtigt.

**Zur Abrundung noch einige Leserbriefe aus der letzten Sonntagszeitung vom 12. August 2001:**

**«Wir opfern nicht nur die Alpen, sondern auch die Gesundheit»**

**«Studie: Zweite Röhre ist nötig», Sonntagszeitung vom 5. August 2001**

Der Stau am Gotthard führt offensichtlich zu Stau in den Köpfen bürgerlicher Politiker. Wenn wir mit einer zweiten Röhre am Gotthard die Schleusen für den Lastwagen- und Autoverkehr weiter öffnen, opfern wir nicht nur unsere Alpen, sondern auch unsere Gesundheit: Denn die Abkehr vom ökologischen Transitverkehr auf der Schiene führt zu einer Verkehrszunahme auf dem ganzen Strassennetz unseres Landes und zu mehr Stau an vielen Dutzend andern Orten.  
Peter Gubser, Arbon TG

Statt einer zweiten Röhre reicht vielleicht eine grössere Portion Fantasie: Wie auf dem Bild ersichtlich, existiert praktisch kein Gegenverkehr, da müsste doch was zu organisieren sein. Annahme: In Staulagen beträgt der Gegenverkehr rund 15 Prozent, die durchschnittliche Wartezeit über die ganzen Tage verteilt rund 2,5 Stunden. Das ergibt pro 100 000 Fahrzeuge eine Stauzeit von 250 000 Stunden. Die Idee: In zum Voraus deklarierten Staulagen ist die Röhre doppelspurig für den Massenverkehr geöffnet, rechte Spur 80 km/h, linke Spur 100 km/h (das spart mindestens 200 000 Staustunden). Der Gegenverkehr wird auf die Bahn verladen (für Lastwagen zwingend) oder fährt über den Pass (das kostet die 15 000 Fahrzeuge einen Umweg resp. eine Verlade- und Wartezeit von total rund 20000 Stunden).

Jürg A. Hertli, Zuzwil BE

Zweite, dritte, vierte Röhre. Ist es nicht ein Teufelskreis? Je mehr Röhren, je mehr Verkehr. Und dann wieder mehr Stau. Je einfacher sich unser Land durchfahren lässt, desto mehr Leute verzichten auf die öffentlichen Verkehrsmittel, und schon steht das Problem wieder da, vielleicht zunächst an einem anderen Berg. Für diese Erkenntnis sind keine teuren Studien notwendig.

Susanne Rebsamen, Geroldswil ZH