

## Gegen den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard spricht nichts



Gibt es am Gotthard zwei statt einer Röhre, erhöht das die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Das ist positiv. Brächte der Ausbau auch Nachteile? Nein, meint **Francesco Benini**

Auf der Forchautobahn im Kanton Zürich kam es immer wieder zu Unfällen, die Todesopfer und Schwerverletzte forderten. Die Richtungen dieser Schnellstrasse, die auf einigen Abschnitten zwei- und auf anderen vierspurig verläuft, waren in der Mitte lediglich mit zwei dick gezogenen weissen Linien getrennt. Als die Serie von Frontal- und Streifkollisionen nicht abbriss, geriet der Zürcher Regierungsrat unter Druck. Vor etwas über zehn Jahren liess er auf der 27 Kilometer langen Strasse Mittelleitplanken einbauen. Sie verhindern, dass ein Fahrzeug auf die falsche Seite gerät. Kaum war der Einbau beendet, verschwand die Autostrasse durch das Zürcher Oberland aus den Schlagzeilen. Das Sicherheitsproblem war gelöst.

Im Gotthard-Strassentunnel hingegen, zehn Kilometer kürzer als die Forchautobahn, ist die Gefahr nicht gebannt. Es drohen Frontalkollisionen - wie im Jahr 2001, als ein Zusammenstoss zweier Lastwagen zu einem Brand führte. Elf Menschen kamen ums Leben. Die Behörden erliessen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, aber das Grundproblem ist nicht gelöst. Im engen Raum besteht das Risiko, dass Lastwagen, Reisecars und Autos zusammenprallen. Die meisten Lenker erleben die immerhin 17 Kilometer lange Fahrt durch den Tunnel denn auch als unangenehm.

Bundesparlamentarier regten die Installation versenkbarer Leitplanken an, der Bundesrat prüfte den Vorschlag - und lehnte ihn ab. Die Tauglichkeit einer solchen Massnahme sei in einem Nationalstrassentunnel nicht erwiesen. Bei Rettungsarbeiten könnten neue Schwierigkeiten entstehen.

Nun liegt ein Konzept vor, wie die Sicherheit des Gotthards verbessert werden kann. Es ergibt sich aus der Sanierung des Strassen-

tunnels, die in einigen Jahren nötig wird. Zuvor würde eine zweite Röhre gebaut. Nach den Arbeiten wären zwei richtungstrennte Tunnel mit je einer Fahrspur und einem Pannenstreifen in Betrieb.

Will man Katastrophen wie im Jahr 2001 verhindern, ist der Plan gutzuheissen. Zwei Röhren sind sicherer als eine. Es geht um Menschenleben, die gerettet werden. Dieser Tatsache setzen die Gegner des Gotthardausbaus diffuse Bedenken, aber keine überzeugenden Argumente entgegen.

Verzichtet man auf den Bau der zweiten Röhre, würde die Tunnelverbindung ins Tessin wegen Sanierungsarbeiten für mehr als zwei Jahre unterbrochen. Das wäre unbedacht. Die Schweiz ist ein Land, das auf dem Föderalismus aufbaut. Die Hauptschlagader in den italienischsprachigen Landesteil für längere Zeit zu trennen, sollte vermieden werden. Im Tessin wächst der Unmut über Bundesbern ohnehin. Man fühlt sich allein gelassen mit den Problemen; man ist enttäuscht darüber, dass schon lange kein Politiker italienischer Muttersprache im Bundesrat sitzt. Die Variante der Tunnelanierung, die der Tessiner Wirtschaft am meisten nützt, ist der Bau einer zweiten Röhre.

Würde man auf die Erweiterung verzichten, wären für die Dauer der Sanierung Verladestationen zu errichten: Lastwagen und Autos würden auf Bahnwagen in den Süden und zurück transportiert. Für diese temporäre Infrastruktur müssten bis zu zwei Milliarden Franken aufgewendet werden. Es liegt auf der Hand, dass man das Geld besser für einen Bau ausgäbe, der Bestand hätte.

Die Gegner des Ausbaus behaupten, das Projekt unterminiere den Alpenschutzartikel, der eine Beschränkung des Strassentransports durch die Berge vorsieht. Wären die vier Spuren eingerichtet - so die Argumentation -, würde der Druck schnell wach-



Die Hauptschlagader in den italienischsprachigen Landesteil für längere Zeit zu trennen, wäre unbedacht. Im Tessin wächst der Unmut über Bundesbern ohnehin.

sen, den Verkehr nicht nur auf zwei, sondern auf vier Spuren fliessen zu lassen.

Dazu ist zu sagen: Der Bundesrat hat angekündigt, dass nur zwei Spuren benützt werden. Es ist das gleiche Konzept, nach dem zurzeit der Fréjus-Tunnel zwischen Italien und Frankreich umgebaut wird. Zu behaupten, die EU würde einen eingeschränkten Verkehrsfluss nicht akzeptieren, entbehrt darum jeder Grundlage. Wenn man am Gotthard vier statt zwei Fahrspuren in Betrieb nehmen wollte, wären zuvor die Schweizer Stimmberechtigten zu befragen. Niemand wird vor vollendete Tatsachen gestellt. Eine Kapazitätsausweitung des Schwerverkehrs wird nicht über Nacht dekretiert. Auch nach dem Bau der zweiten Röhre gälte weiterhin das sogenannte Tropfenzähler-System, das Mindestabstände zwischen den Lastwagen festlegt.

Die Verschwörungstheorien zum Gesetzesbruch, die herumgeboten werden, hängen mit der Symbolkraft des Gotthards zusammen. Er ist nicht irgendein Pass. Er war und ist zentral im Austausch zwischen Nord und Süd, er steht für die Internationalität der Schweiz. Zugleich ist er ein Hort nationaler Mythen, er symbolisiert die ideale Lebensart eines Bergvolkes, wie es Albrecht von Haller im Gedicht «Die Alpen» beschrieb. So faszinierend die Geschichten und Sagen zum Gotthard sind - man sollte sich von ihnen vor der Abstimmung vom 28. Februar nicht den Verstand vernebeln lassen. Es geht im Kern um die Sicherheit, die in einem Tunnel verbessert werden soll. Wenn alt Bundesrat Moritz Leuenberger, der mit dem Programm Via sicura für weniger Verkehrsoffer kämpfte, nun öffentlich gegen die zweite Röhre argumentiert, verhält er sich inkonsequent. Warum soll zwischen Göschenen und Airolo nicht gelten, was man auf dem ganzen übrigen Strassennetz anstrebt?