

**Zeitschrift:** Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung  
**Herausgeber:** Pro Senectute Schweiz  
**Band:** 87 (2009)  
**Heft:** 7-8

**Artikel:** Dafür & dagegen : braucht es eine zweite Röhre durch den Gotthard?  
**Autor:** Marty, Dick / Arnold, Alf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-724688>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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

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 Schnecken-tempo 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 Baregtunnels (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?



Dick Marty,  
Ständerat  
FDP-Liberale, TI



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

DAGEGEN

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-Zimmerhaus, 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.