

20.10.2011 - 10:44 Uhr

## Gotthard-Strassentunnel: Eine zweite Röhre für mehr Sicherheit!

Bern (ots) -

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG fordert mit Blick auf die Verkehrs- und Versorgungssicherheit 10 Jahre nach dem bedauerlichen Unfall im längsten Gegenverkehrs-Tunnel der Welt eine zweite Röhre am Gotthard. Nach wie vor wird eine wirksame Verbesserung der Sicherheit politisch bewusst blockiert und torpediert. Stattdessen verursachen das wachsende PW-Aufkommen und ein verkehrsbeschränkendes Dosiersystem nach wie vor unzählige Staus vor beiden Gotthard-Portalen. Und die für 2020 angekündigte, mehrjährige Totalsperrung während der Sanierung dürfte nicht nur dem Kanton Tessin grossen wirtschaftlichen Schaden zufügen, sondern die gesamte Wirtschaft der Schweiz massiv treffen.

Im Zentrum des Verkehrsmanagements für den Gotthard-Strassentunnel und auf der A2 zwischen Erstfeld und Chiasso steht heute ein Dosiersystem für schwere Nutzfahrzeuge. Dieses war ursprünglich eingerichtet worden, weil der Verkehr im längsten Gegenverkehrstunnel bis zum Bau einer zweiten Röhre sicherer gemacht werden sollte. Die Behörden reagierten damit auf das Brandunglück von 2001 mit mehreren Todesopfern und Verletzten.

Das Kernproblem bleibt jedoch auch 10 Jahre nach dem bedauerlichen Unfall vom 24. Oktober 2001 ungelöst: Noch immer wird der Verkehr in einer einzigen Röhre mit zwei Spuren und Gegenverkehr geführt. Damit wird das Risiko einer Frontalkollision weiterhin bewusst in Kauf genommen. «Muss denn zuerst ein weiterer tragischer Unfall passieren, bevor die verantwortlichen Behörden endlich reagieren?» fragt sich Adrian Amstutz, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG. Und weiter: «Das Dosiersystem dient leider nur vordergründig der Sicherheit.» Vielmehr werde es auch 10 Jahre nach dem bedauerlichen Unfall «zur Schikane des Strassentransportes und der Automobilisten missbraucht.» Zwar hat es zugegebenermassen Verbesserungen am System selbst gegeben. Allerdings: «Wem die Sicherheit wirklich wichtig ist, der treibt den Bau einer zweiten Tunnelröhre voran», so Amstutz.

Volkswirtschaftliche Schäden - ökologischer Unsinn

Zwischen 2020 und 2025 muss die bestehende Röhre zudem altersbedingt saniert werden. Zwingend notwendig ist eine Totalsperrung von ca. 900 Tagen oder aber mehrere Teilsperren über einen noch längeren Zeitraum. Das Tessin wäre damit auf der Strasse über Monate hinweg vom Rest der Schweiz abgeschnitten. Und die Schweiz von Norditalien, einem der wichtigsten Handelspartner. Mit gravierenden Folgen: «Die Versorgung und Entsorgung des Tessins wären akut gefährdet», bringt es Adrian Amstutz auf den Punkt: «Es drohen massive volkswirtschaftliche Schäden!»

Zudem würden die nötigen Umwegfahrten des Privatverkehrs zu mehr Unfällen und Staus sowie einer stärkeren Umweltbelastung infolge von höherem Treibstoffverbrauch und mehr Schadstoffemissionen führen.

Rasches Handeln statt wirtschaftsfeindliche Ideen

Nebst der Verkehrssicherheit sprechen somit auch wirtschaftliche und ökologische Argumente für den Bau einer zweiten Röhre. Nun müssen die Behörden endlich handeln. Die ASTAG fordert deshalb die umgehende Realisierung einer zweiten Tunnelröhre mit richtungsgetrennter, einspuriger Verkehrsführung. «Nur das vermindert das Sicherheitsrisiko wirksam», sagt Adrian Amstutz. Alle anderen Ideen seien realitätsfremd, wirtschaftsfeindlich und nicht praxistauglich.

-----

Ein Interview zum Thema mit ASTAG-Direktor Michael Gehrken, welches Sie gerne zitieren dürfen, finden Sie auch im WebTV der ASTAG unter: [www.astag.tv](http://www.astag.tv)

Kontakt:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Michael Gehrken  
Tel. 031 370 85 24