

2. Gotthardröhre



«Sanierung Gotthardtunnel – wir fahren besser ohne 2. Röhre».

ZUM FILM 1: <http://www.zweite-roehre-nein.ch/de/argumente/video.html>

ZUM FILM 2: <https://www.youtube.com/watch?v=qq1PhpC3Mzs&feature=youtu.be>

[Kampagnen-Info 11](#)

[Kampagnen-Info 12](#)

[Kampagnen-Info 13](#)

[Kampagnen-Info 14](#)

Intelligenz statt Beton

An der Medienkonferenz der Alpen-Initiative vom 8. Februar wurde ein sehr aktueller Bericht von Heinz Pulfer präsentiert. Damit werden all die Märchen, die BR Leuthard wie ihre Untergebenen seit Monaten erzählen, endgültig widerlegt. Der Bericht basiert nämlich auf den offiziellen Zahlen von SBB und BAV, interpretiert diese aber mit Blick auf eine Zukunft, die nicht einfach die Weiterschreibung unserer heutigen Verhältnisse ist.

Nick Beglinger, der Präsident von swisscleantech, zeigte dazu die Sichtweise der modernen schweizerischen Wirtschaft auf. Es gibt also überhaupt keinen Grund, in Panik über ein Projekt abzustimmen, dessen Grundlagen mehr als dürftig, um nicht zu sagen fehlerhaft sind. Ein NEIN zur 2. Gotthard-Strassenröhre im 2016 heisst unter anderem, dass uns der Weitblick von Politik und Administration fehlt. Beim stolzen Betrag von rund 3'000 Millionen Franken ist ein genaueres Hinsehen wohl nur gut schweizerische Tugend.

Alle Referate sowie die Studie von Heinz Pulfer in einer kurzen wie einer ausführlichen Version unter

<http://www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/medien/medienmitteilungen.html>

(Text: A. Theiler, 08.02.2016)

Letzter Aufruf: NEIN zur Geldverschleuderung

Liebe Mitglieder, liebe Sympathisanten von Pro Bahn Schweiz

Transithölle Schweiz



Das Bundesamt für Strassen hat im November 2015 einen Bericht publiziert, in dem folgende zwei Sätze stehen:
„Gemäss der

aktuellen Beurteilung von 2015 kann der Gotthard-Strassentunnel (GST) bei einer Verschiebung der Gesamterneuerung bis 2035 betrieben werden, ohne dass umfassende Überbrückungsmassnahmen mit Vollsperrungen erforderlich sind. [...] Alle Instandhaltungs- und Überbrückungsmassnahmen im GST (Gotthard-Strassentunnel) können voraussichtlich räumlich eingegrenzt und innerhalb von regulären Sperrnächten realisiert werden.“
(<http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/index.html?lang=de> und dann „Bericht Überbrückungsmassnahmen Gotthard-Strassentunnel“, Seite 26)

Wollen wir wirklich gegen drei Milliarden Franken für etwas bewilligen, das noch zwanzig Jahre funktioniert? Dimitri – zuerst ein Befürworter der 2. Röhre, jetzt ein dezidierter Gegner – hat es im letzten Sonntagsblick so formuliert: „Die Abstimmung ist überhastet. Deshalb sage ich mit meinem bescheidenen Clown-Hirn: Bei einem Nein kann man in aller Ruhe Alternativen prüfen.“ Schauen Sie sich dazu auch die Stellungnahme von 25 Stadtpräsidentinnen und Stadtpräsidenten an: http://www.zweite-roehre-nein.ch/de/news/160204_appell.html

Ganz abgesehen davon, dass im Juni der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, der die Verkehrsströme von Personen und Gütern neu aufteilen wird. Mit ihm haben wir, entgegen den Behauptungen der „Tunnelsanierer“, endlich die nötige Zusatzkapazität, um weiteren Transit-Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Das Abstimmungsmaterial ist verteilt. Helfen Sie bitte mit, möglichst viele Ihrer Freunde und Bekannten zu mobilisieren, am 28. Februar ein NEIN in die Urne zu legen. Ihr persönlicher Einsatz spielt eine entscheidende Rolle!

Alle Informationen finden Sie unter <http://www.zweite-roehre-nein.ch/de.html>

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüssen

Res Theiler

Pro Bahn Schweiz

Vorstandsmitglied des Vereins „Nein zur 2. Gotthardröhre“

(Seite aktualisiert 04.02.2016)

Helfen Sie mit, die 2. Gotthard-Strassenröhre zu verhindern

Liebes Mitglied und Freunde von Pro Bahn Schweiz

Bei der Abstimmung am 28. Februar geht es darum, die Transithölle Schweiz zu verhindern.

Denn mit einer 2. Gotthardröhre würden künftig über 2 Millionen Lastwagen unser Land durchqueren – und Dreck und Lärm bis vor unsere Haustüren bringen.

Pro Bahn Schweiz befürchtet, dass die erfolgreiche Verlagerungspolitik der Schweiz durch dieses sogenannte Sanierungsprojekt hochgradig gefährdet ist. Wir setzen uns für die Respektierung des Alpenschutzartikels in der Verfassung wie des zugehörigen Gesetzes ein. Vor allem ist für uns unverständlich, dass kurz vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, der die Kapazitäten für die Verlagerung deutlich vergrössert, über ein Konkurrenzprodukt abgestimmt werden soll.

Wollen Sie das verhindern? Dann helfen Sie bitte mit, via E-Mail, Facebook, Twitter oder persönliche Gespräche möglichst viele Ihrer Freunde und Bekannten zu mobilisieren und dazu zu bringen, am 28. Februar ein NEIN in die Urne zu legen.

Es wird ein sehr knappes Ergebnis erwartet. Ihr persönlicher Einsatz spielt darum eine entscheidende Rolle. Die Lastwagenlobby hat zwar viel Geld für Plakate, unsere Allianz für eine nachhaltige Verkehrs- und Umweltpolitik kann jedoch auf tausende engagierter Menschen wie Sie zählen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

(Text: A. Theiler, Pro Bahn Schweiz, Vorstandsmitglied des Vereins „Nein zur 2. Gotthardröhre“, 22.01.2016)

Medienkonferenz Komitee «Gotthard Tunnel sicher JA»: Tunnelbauer suchen Aufträge

[Mehr...](#)

(Seite aktualisiert 19.11.2015)

Flyer

Pro Bahn Schweiz fordert: Sparen beim Verkehr!

(Seite aktualisiert: 27.10.2015)

Das neu gewählte Parlament wird wohl etlichen Sparvorlagen das Wort reden. Also fordert dies Pro Bahn Schweiz ebenfalls, und zwar nicht Millionen sondern Milliarden. Nur das schenkt ein. Eine Milliarde statt 2.8 Milliarden Franken investieren. Man stelle sich vor, wie manches "kleinere" Bahn- oder Strassenvorhaben mit der Differenz finanziert werden kann. Exakt diese Summe reicht sogar für die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern mitsamt Zufahrtslinien. Wir alle haben dies in der Hand, wenn wir im Februar 2016 Nein stimmen. Nein zum Bau einer 2. Gotthard-Röhre für die Strasse.

Bereits 2010 wurde in einem offiziellen Bericht eine effizientere und kostengünstigere Alternative zum Bau einer 2. Gotthard-Röhre - Kostenpunkt rund 2.8 Mia. CHF - für die Strasse präsentiert. Nicht nur auf lombardischen Druck ist diese "Billig-Variante" vom Bundesrat lautlos zum Verschwinden gebracht worden. Zwei Strassen-Röhren seien sicherer wird argumentiert, wegen des Lastwagen-Verkehrs. Dies obschon der Basis-Tunnel primär der Verlagerung des Gütertransitverkehrs dienen soll.



Rollende Landstrasse und unbegleiteter Containerzug in Weil am Rhein – bald auch via Gotthard, nicht nur durch den Lötschberg.

2015 hat eine Gruppe engagierter Verkehrsingenieure die Alternative "Bahnverlad" statt Bau einer 2. Röhre am Gotthard wieder aufgenommen, Planung und Kostenrechnung aktualisiert und siehe da, es liessen sich Investitionen von 1.8 Milliarden Franken einsparen. www.sanierenohneverlieren.ch bietet vollständige Informationen. Nur so viel: Wenn für einen transportierten LKW ein Betrag fällig wird, welcher der Kostenersparnis gegenüber der Fahrt auf der Strasse entspricht, liesse sich die Rollende Landstrasse kostenneutral betreiben.

Pro Bahn Schweiz unterstützt diese Überlegungen vollumfänglich und münzt den eingängigen Slogan "wer rechnet, kauft im Globus" um zu "wer rechnet, stimmt nein zur Zweiten Röhre". Sie auch?

(Text+Bild: Kaspar P. Woker, 27.10.2015)

„Bürgerliche gegen zweite Röhre“ (Seite aktualisiert: 01.10.2015)

Heute hat das Komitee „Bürgerliche gegen zweite Röhre“ nur wenige Monate nach der Gründung seine Mitglieder vorgestellt. Eine beeindruckende Anzahl Politikerinnen und Politiker aus allen bürgerlichen Parteien lehnt eine zweite Röhre am Gotthard klar ab. Besonders erfreulich dabei ist, dass sich eine grosse Anzahl Personen aus dem Kanton Tessin im Komitee engagiert – unter anderem die Stadtpräsidenten von Chiasso und Mendrisio, Moreno Colombo (FDP) und Carlo Croci (CVP).

Mehr: [Medienmitteilung: http://www.buergerliches-nein.ch/](http://www.buergerliches-nein.ch/)

Der Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» ist erfreut über die hohe Zahl von Personen aus bürgerlichem Umfeld, welche die Vorbehalte gegenüber der unglaublichen Gesetzesvorlage teilen. Es geht am Gotthard nicht um eine Rechts-Links-Frage, sondern darum, ob wir die Alpen vor dem Transitverkehr schützen oder die Schweiz die Schleusen für den internationalen Lastwagenverkehr öffnet.

(Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre»)

Skandal!

Wer entscheidet eigentlich, was ein Skandal ist? Und wer ist verantwortlich dafür, wenn Skandale in den Medien hochgekocht werden? Wirtschaftlich ist das im Augenblick die Abgas-Affäre von VW, politisch die sogenannte Flüchtlingskrise. Sind das wirklich Skandale? Oder wurden sie nur – aus was für Gründen auch immer – dazu gemacht?



www.zweite-roehre-nein.ch

Das Bundesamt für Strassen ist in den letzten Jahren auch für einige Skandale verantwortlich; nur wurden diese nie medial so richtig ausgeschlachtet. Warum wohl? Einige Stichworte dazu. Da wurde im Jahre 2011 vom BAV eine Studie in Auftrag gegeben, die die Machbarkeit eines Bahnersatzes sowohl für Güter wie Personen während der Sanierung des Gotthardtunnels aufzeigte. Diese Studie musste dann, auch auf Betreiben des Astra,

unter Verschluss gehalten werden. Ja, als sie vergangenen Februar an einer privaten Veranstaltung, nämlich einer Medienreise der Bahnjournalisten Schweiz, hätte präsentiert werden sollen, bekamen die Studienautoren einen Maulkorb aufgebremst. Dafür versuchte sich der heutige Direktor des Astra mit einer in diesem Ausmass noch nicht gesehenen Dreistigkeit, die ein Schlag ins Gesicht jeglicher bisheriger politischer Kultur der Schweiz war, an dieser Stelle mit einem Referat zu präsentieren.

Dann kam die unsägliche Geschichte mit den frisierten Staumeldungen für den Gotthard, welche das Astra in immer kürzeren Abständen auf die Öffentlichkeit loslässt; der Link für die entsprechende „Rundschau“-Sendung findet sich unter <http://www.probahn.ch/de/10/320/N2R> beim Artikel vom 29. Juli. Dabei müsste man beim Astra eigentlich wissen, dass mit der Voraussetzung, die BR Doris Leuthard ständig predigt (pro Fahrtrichtung wird nur je eine Spur geöffnet sein), die Staus genau gleich sein werden wie vor der Sanierung; aber Versuchsballone kann man ja steigen lassen, um zu schauen, wie gutgläubig respektive dumm die Bevölkerung ist.

Und nun der Gipfel: Nachdem uns das Astra jahrelang mit einer Totalsperre von 140 Tagen für eine Notsanierung gefüttert hat, ist seit letzter Woche plötzlich alles anders. Die Notsanierung könne während der Nachtsperren ausgeführt werden. Wer's glaubt, wird selig. Aber da man im Astra mit der Zeit merkte, dass wir von „Nein zur 2. Gotthardröhre“ diese 140 Tage geschickt ins Spiel brachten, wird ein wenig der Zauberstab geschwungen, und schwupps – das Problem ist weg.

Können Sie einem solchen Bundesamt noch Glauben schenken? Wir auf jeden Fall nicht. Ein letztes Beispiel gefällig. Da wird, aus einer schon fast zu Tränen rührenden Sorge um das Kulturland in Uri und Tessin, der schrecklich grosse Landverschleiss für die temporären Verladeanlagen beklagt. Wohin aber das Aushubmaterial der zweiten Strassenröhre – für ewig, nicht für drei bis fünf Jahre! – gelagert werden soll, das wird nicht thematisiert.



RAAlpin AG

Für Pro Bahn Schweiz gibt es nur eine Lösung: Verzicht auf die zweite Strassenröhre, weil nur so die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erfolgreich weitergeführt werden

kann und damit die Umsetzung der vom Volk vor zwanzig Jahren angenommenen Alpeninitiative endlich realisiert wird. Und nicht zu vergessen: Warten wir auf die Eröffnung des NEAT-Basistunnels in einem Jahr. Er wurde ja gebaut, um den Modalsplit zu verbessern.

(Text: A. Theiler, 27.09.2015)

PBS ist die Sicherheit im Mendrisiotto wichtig

Der TCS – geschickt, das muss man ihm lassen – publizierte just mitten in der Ferienzeit den „Tunneltest“ seines deutschen Pendant – der übrigens der letzte seiner Art sein wird, weil unterdessen die Sicherheit in Europas Tunneln überall gut ist. Und spielte damit auf der Klaviatur der Angst, die ja viele Autofahrende vor der Durchquerung von fast 17 km Röhre haben. Wir werden in den nächsten Monaten noch viele Akte des Dramas mit dem Titel „Sicherheit“ in den Medien entdecken, um Stimmung für eine zweite Strassenröhre am Gotthard zu machen.

Pro Bahn Schweiz sieht aber die Sicherheit nicht nur mit den Augen des Autofahrers, der eine Autobahn und einen Strassentunnel befährt, meistens zu seinem Vergnügen. Wir berücksichtigen auch die Sicherheit im Sinne von Gesundheit und denken dabei an die Gesundheit der Menschen, welche im Mendrisiotto leben und schon jetzt ständig überbelastet sind. Ivo Durisch, Grossrat des Kantons Tessin, zeigte dies in einem Referat vor einigen Wochen deutlich auf.

„Sicherheit für die Bevölkerung heisst auch, eine möglichst lange Lebenserwartung zu haben. Wir erinnern daran, dass das Mendrisiotto die Region in der Schweiz ist, die den beunruhigendsten Anteil an Feinstaub und Ozon aufweist. Eine zweite Röhre würde den Verkehr am Gotthard flüssiger machen, mit der Folge, dass der einzige Flaschenhals für den Strassenverkehr die Grenzzone (bei Chiasso) bleiben würde. Und dies würde die Luftqualität in der Region weiter verschlechtern. Die momentanen Höchstwerte von giftigen Konzentrationen sind alarmierend und verursachen eine spürbare Verringerung der Lungenkapazität bei Risikopersonen, sprich älteren Asthmatikern oder Kindern.“

Eine zweite Strassenröhre führt innert kürzester Zeit zur Verdoppelung des Lastwagenverkehrs. Damit verschlechtert sich, trotz milliardenteurem NEAT-Tunnel, die Situation auf der Autobahn wie für die Bewohnerinnen und Bewohner des Mendrisiotto. Deshalb plädiert Pro Bahn Schweiz weiterhin für die Sanierung des bestehenden Strassentunnels mit gleichzeitigem Aufbau eines Güter- und Personenservice, der die wegfallende Strassenverbindung locker kompensieren kann. Damit würden auch Anreize für die Verlagerung nach der Sanierung gesetzt. Und noch zwei Dinge: So würde das Tessin nie abgeschnitten – der Vorschlag der Befürworter eines zweiten Tunnels sieht ja eine fast fünfmonatige Totalsperre vor –, und die Investition in die NEAT von rund 14'000 Millionen Franken hat sich gelohnt.

Beachte auch Text zum Thema im [Info Forum 3/15 \(Seite 22\)](#)

(Text: A. Theiler, 13.09.2015)

Über 70% denken, BR Doris Leuthard lügt

Eine Umfrage des Sonntags-Blick vom 19. Juli kommt zum Ergebnis, dass gut 70% der Bevölkerung für einen zweiten Strassentunnel am Gotthard ist. Ein idealer Zeitpunkt für eine tendenziöse Umfrage, Sommerzeit, Ferienzeit, Stauzeit am Gotthard ([Link](#) zur Sendung der „Rundschau“ von SRF zum Phantomstau).

Nur wird damit unbeabsichtigt Frau Bundesrätin Doris Leuthard zur Lügnerin gestempelt. Nach ihrer immer wieder gemachten Aussage wird dereinst in jeder Röhre nur eine Spur für den Verkehr geöffnet sein – also bleibt der Stau genau gleich lang oder kurz wie heute. Wer sich so innig die zweite Röhre wünscht, geht folglich von einer Situation aus, die es so gar nicht geben darf. Liegt das am Nicht-selber-Denken, oder liegt es an falschen Einflüsterungen?

Dabei bietet in rund neun Monaten der neue NEAT-Basistunnel eine immens verkürzte

Fahrzeit per Zug ins Tessin. Wäre es nicht gescheiter, erst mal dieses neue Angebot zu testen, bevor man sich eine neue Milliardeninvestition wünscht? Dies ist einer der Gründe, warum Pro Bahn Schweiz das Nein zur 2. Gotthardröhre unterstützt.
(Text: A. Theiler, 29.07.2015)

Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz

Pro Bahn Schweiz wehrt sich gegen die Realisation einer zweiten Strassentunnelröhre durch den Gotthard und ist deshalb Mitglied des Vereins „Nein zur 2. Gotthardröhre“ (N2R). Wir glauben nicht daran, dass einmal existierende vier Fahrspuren nur zur Hälfte genutzt werden, zu einfach sind die Möglichkeiten, diese Beschränkung wieder aufzuheben. Der mit einer Mehrheit von 52% in der Verfassung verankerte Alpenschutzartikel wird auch nach zwei Jahrzehnten von Parlament und Bundesrat ignoriert. Tatsache ist und bleibt: Statt der erlaubten rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr sind es aktuell mehr als das Doppelte. Bei andern Anliegen wird mit Durchsetzungsinitiativen gedroht – hier wird auf Zeit gespielt.

Dank dem NEAT-Basistunnel wird ab 2016 die heutige Verladekapazität für Güter mehr als verdoppelt. Müssen wir gleichzeitig auch noch den Strassenkorridor ausbauen? Sind damit die 20 Milliarden für den internationalen Transitverkehr der Bahn eine Fehlinvestition? Pro Bahn Schweiz sagt klar:
NEIN, SO NICHT!

Pro Bahn Svizzera si oppone alla costruzione di una seconda galleria stradale attraverso il Gottardo e per questo è membro dell'associazione «No al raddoppio». Non crediamo che quattro corsie, una volta costruite siano usate soltanto a metà; è troppo facile togliere questa limitazione.

La protezione delle Alpi, accolta nella Costituzione con una maggioranza del 52%, due decenni dopo è ancora ignorata dal Parlamento e dal Consiglio federale. È un fatto: invece dei 650.000 camion all'anno previsti ne passano attualmente più del doppio.

Grazie ad Alptransit dal 2016 la capacità di carico per le merci sarà più che raddoppiata. Dobbiamo proprio aumentare anche la capacità del corridoio stradale? I 20 miliardi spesi per il traffico di transito internazionale ferroviario sono un investimento sbagliato? Pro Bahn Svizzera dice chiaramente:

No, così no!

(Text: K. Schreiber, A. Theiler, 07.10.2014)