



---

## Die falschen Argumente der Befürworter – Stand 11.01.2016

### Verdoppelung der Lastwagenzahlen

- „Die Zahl der LKW wird sich mit einer 2. Röhre nicht erhöhen, da die Zahl der PWs und LKWs seit 2001 nicht zugenommen hat, obwohl der Gotthard Platz für 1,5 Millionen LKWs hätte.“
  - Internationale Prognosen, wie auch jene des Bundes, rechnen mit einer starken Zunahme des Güterverkehrs in den nächsten Jahren.
  - Laut der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) wird sich der europäische Güterverkehr bis 2050 verdreifachen.
  - Der Gotthard würde mit der 2. Röhre zur kürzesten vierspurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Eine Verdoppelung der Lastwagenzahlen ist deshalb äusserst wahrscheinlich.
  - Laut Verkehrsbericht Tirol von 2011 hätten rund 30 Prozent der LKW am Brenner einen kürzeren Weg über den Gotthard. Dies würde am Gotthard zu einem Wachstum von 60-70 Prozent bedeuten. Diese Lastwagen fahren bei vier Spuren am Gotthard durch die Schweiz.

### Wirtschaftliche Nachteile und Tessin

- „Ohne 2. Röhre gibt es Schäden von 100 bis 300 Millionen Franken für die Tessiner Wirtschaft.“
  - Der Bundesrat hat 2011 in einem Bericht aufgezeigt, dass die Chancen einer Sanierung mit Bahnverlad für die regionale Wirtschaft im Tessin sowie in Uri grösser sind als die negativen Auswirkungen.
- „Das Tessin ist für eine 2. Röhre.“
  - Die Tessiner Bevölkerung hat sich in allen Abstimmungen klar gegen die 2. Röhre gestellt.
  - Als der Verein «2. Röhre Nein» das Referendum ergriffen hat, wurde ein Grossteil der Unterschriften im Tessin gesammelt.
  - Die Bürgermeister von drei der grössten Tessiner Gemeinden haben sich deutlich gegen die 2. Röhre ausgesprochen, weil der Mehrverkehr zu einem Kollaps des Tessiner Verkehrsnetzes führen würde.
  - Das Tessin ist schon heute die Region mit der grössten Luftverschmutzung der Schweiz.
  - In der LINK-Umfrage haben sich 80 Prozent der Tessiner für eine Erreichung des Verlagerungsziels ausgesprochen: Das Tessin möchte nicht noch mehr Lastwagen!

### Keine Kapazitätserhöhung

- „Es gibt keine Kapazitätserhöhung, da die Beschränkung auf zwei Fahrspuren im Gesetz verankert wird.“
  - Laut einer Umfrage des LINK Instituts glauben nur 35 Prozent der Bevölkerung an das Märchen der 2 Spuren. 50 Prozent glauben, dass bei einem Bau der 2. Röhre alle Spuren freigegeben werden – sogar 59 Prozent in der Deutschschweiz.
  - Sobald der Tunnel gebaut ist, lassen sich Gesetz und Verfassung schnell ändern.
  - Doris Leuthard sagte 2012: „Wir bauen ja kaum 2 Tunnel und lassen je eine Spur leer. Das ist meines Erachtens scheinheilig.“
  - Der Gotthard liegt zwischen den Häfen Genua und Rotterdam und ist einer der wichtigsten europäischen Korridore.

---

«Nein zur 2. Gotthardröhre»  
Tel. 041 870 97 89  
info@zweite-roehre-nein.ch  
www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »  
Tél. 041 870 97 81  
info@2tunnel-non.ch  
www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»  
Tel. 041 870 97 81  
info@noalraddoppio.ch  
www.noalraddoppio.ch



- Das wirtschaftliche Interesse der Union am vierspurigen Gotthard ist enorm. Die Öffnung wird eine der europäischen Prioritäten bei zukünftigen Verhandlungen mit der Schweiz sein.
- „Am Fréjus in Frankreich wird auch ein neuer Tunnel gebaut, der nur halb gebraucht wird.“
  - Auch dieses Argument ist falsch. Erstens wurde beim Fréjus zuerst behauptet, man baue einfach einen Sicherheitsstollen. Dann wurde plötzlich entschieden, dieser Sicherheitsstollen würde für den Verkehr geöffnet.
  - Der Druck zu einer vierspurigen Öffnung am Fréjus ist weniger stark: Die Zulaufstrecken zum Fréjus-Tunnel sind nicht vierspurig.

#### Kosten und Stau

- „Die 2. Röhre ist billiger als eine Verladelösung.“
  - Die Sanierung mit dem Bau einer 2. Röhre ist 3 Milliarden teurer als die vernünftige Sanierung ohne Röhre.
  - Die Studie der Helbling Beratung + Bauplanung AG im Auftrag des Bundesamts für Strassen kommt in einer dynamischen Investitionsrechnung bis 2090 zum gleichen Schluss.
  - Die Aussage des Gewerbeverbands ist Teil der Taktik, einen bewiesenen Fakt einfach mit einer falschen Gegenbehauptung zu kontern.
- „Das Rollmaterial des Bahnverlads muss abgeschrieben werden.“
  - Urs Hochuli, Leiter Autoverlad der BLS, bestätigt, dass die BLS die Autoverladezüge nach Abschluss des Bahnverlads am Gotthard übernehmen würde.
  - Die Ralpin, Betreiberin der RoLa, würde die Wagen für den Lastwagenverlad übernehmen.
- „Es ist nicht nur mehr der Ferienverkehr: Jeden Tag staut sich der Verkehr vor dem Gotthard.“
  - Am Gotthard hat der Verkehr seit 2001 nicht zugenommen. Der Verkehr und die Stautunden in den Agglomerationen sind seither explodiert – dort sollte man auch investieren.
  - Seit der Bundesrat sich für den Bau einer 2. Röhre ausgesprochen hat, haben die Meldungen von Kurzstaus von 4 im Jahr 2012 auf 197 im Jahr 2014 zugenommen!

#### Bahnverlad

- „Das Tessin ist während der Sanierung abgeschlossen, der Verlad wird nicht funktionieren.“
  - Die Machbarkeit des Verlads ist in Fachkreisen unbestritten.
  - Die Sanierung ohne Bau einer 2. Röhre ist laut Berichten des Bundesrats die Optimal-Variante: ein Verlad ist „technisch machbar, leistungsfähig und attraktiv“.
  - Das Tessin ist während der Sanierung jederzeit auf der Strasse erreichbar. Die Kapazitäten für eine Bewältigung des Strassenverkehrs durch die Schiene genügen laut Angaben des Bundes.
- „Erfahrene SBB-Mitarbeiter bezweifeln stark, dass das Verladekonzept funktioniert.“
  - SBB und BLS sagen das genaue Gegenteil! So bestätigt Urs Hochuli, Leiter Autoverlad bei der BLS, dass der am Gotthard geplante Autoverlad realistisch und machbar ist. Auch Peter Jedelhauser, Leiter Nord-Süd-Achse bei den SBB, bestätigt: „Technisch ist eine Verladelösung während der Sanierung machbar.“
  - Der einzige Bähnler, der sich bis jetzt anders geäußert hat, ist Mathias Tromp, ehemaliger Direktor der BLS. Der Wirtschaftswissenschaftler, auch Mitglied der BDP, argumentiert grösstenteils mit falschen Fakten. So spricht er von durchschnittlich rund 20'000 Autos je Tag, die verladen werden

«Nein zur 2. Gotthardröhre»  
Tel. 041 870 97 89  
info@zweite-roehre-nein.ch  
www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »  
Tél. 041 870 97 81  
info@2tunnel-non.ch  
www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»  
Tel. 041 870 97 81  
info@noalraddoppio.ch  
www.noalraddoppio.ch



müssen. Im Winter, wenn die Autos verladen werden, fahren jedoch täglich nur 10'000 PKWs durch den Tunnel.

- *Franz Steinegger: „Mit der Verladerei in Erstfeld würden etwa 15 % der Urner Bevölkerung geschützt, während die restlichen 85% dem vollen Schwerverkehr ausgesetzt bleiben.“*
  - Dass durch einen Verlad mehr Belastung durch den Schwerverkehr entsteht, ist unlogisch. Die Antwort auf den Schwerverkehr ist die Verlagerung, nicht die 2. Röhre!
  - Durch die Verlagerung werden tausende Anwohner der Autobahnen von den Auswirkungen des Lastwagenverkehrs entlastet – vor allem während der Sanierung.
  - Für die Verladestationen in den Kantonen Uri und Tessin muss die bestmögliche Lösung gefunden werden.
- *Behauptung des Gewerbeverbandes in der Zeitung Blick: „5000 Stunden Stau wegen Verlad.“*
  - Der Bundesrat kam 2012 zum Schluss, dass ein Verlad „technisch machbar, leistungsfähig und attraktiv“ ist. Bis jetzt hat der Gewerbeverband (SGV) die Grundlagen der Aussage nicht präsentiert.
- *Bemerkung von Doris Leuthard: „Jährlich können nur rund 600'000 Lastwagen transportiert werden.“*
  - Diese Aussage widerspricht dem vom ASTRA herausgegebenen Synthesebericht vom Februar 2012: „Die Maximalkapazität einer Kurz-RoLa beträgt 1 Mio. Lastwagen pro Jahr.“
  - 2014 fuhren 758'000 Lastwagen über den Gotthard.
- *„Der Verlad von Reiseautos ist eine Utopie. Die Kapazität wird für LKW gebraucht.“*
  - Auch Reiseautos können am Basistunnel verladen werden. Gewisse Autos können zudem auch auf dem PW-Verlad transportiert werden, wie es heute am Lötschberg gemacht wird.
- *„Die 2. Röhre führt zu Umwegverkehr im Wallis und Graubünden.“*
  - Der Bundesrat schrieb 2012, dass eine Umwegfahrt über den San Bernardino oder den Simplon keinen Zeitgewinn bringt.
  - Auch die Kapazität des Verlads genügt. Es muss darum kein Lastwagen ausweichen.
  - Die Fahrt wäre ausserdem wegen der längeren Distanz teurer (Diesel und LSVA).
  - Die Situation ist nicht mit den Vollsperrungen des Strassentunnels von 2001 und 2006 zu vergleichen!
  - Die Walliser Regierung hat geantwortet, dass bei einer Sanierung ohne 2. Röhre keine „kritische Zunahme des Transitverkehrs“ erwartet wird.

#### Landverbrauch Bahnverlad

- *„Der Landverbrauch einer Verladelösung ist grösser als jener der 2. Röhre.“*
  - Stimmt nicht! Je nach Verladevariante werden im Kanton Uri und Tessin rund 50'000 Quadratmeter Fläche gebraucht. Im Kanton Tessin tendenziell etwas mehr. Insgesamt dürften die beiden Terminals je rund 7 Fussballfelder Fläche benötigen.
  - Für den Bau einer 2. Röhre wären es markant mehr: Die Baustelle in Göschenen allein braucht 150'000 Quadratmeter (21 Fussballfelder). Im Tessin kommen noch 220'000 Quadratmeter für Baustellen, Deponien und Installationen dazu (31 Fussballfelder).
  - Es wird also mehr als doppelt so viel Land für die 2. Röhre verbraucht.
  - Dazu kommt, dass diese Flächen auch noch doppelt so lang besetzt wären.

«Nein zur 2. Gotthardröhre»  
Tel. 041 870 97 89  
info@zweite-roehre-nein.ch  
www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »  
Tél. 041 870 97 81  
info@2tunnel-non.ch  
www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»  
Tel. 041 870 97 81  
info@noalraddoppio.ch  
www.noalraddoppio.ch



- „Die Terminals sind ähnlich wie jene des Eurotunnels in Calais, Dover und Folkestone.“
  - Eine unglaubliche Fehlbehauptung: Die Eurotunnel-Terminals sind um ein Vielfaches grösser als jene in der Schweiz.
  - So ist das Terminal in Folkestone 150 Hektaren gross, also 1'500'000 m<sup>2</sup> oder 210 Fussballfelder. Das Terminal in Calais ist sogar 910 Fussballfelder gross.
  - Das Terminal in Calais ist 130 Mal grösser als jenes im Kanton Uri.
- „Die Bauernschaft im Kanton Uri ist nicht bereit, eine weitere Reduktion der Futterbasis im Talboden zu akzeptieren.“
  - Der Landverbrauch wäre beim Bau einer 2. Röhre viel grösser als bei der Variante mit Bahnverlad.
  - Die Baustellen für die 2. Röhre in Airolo und Göschenen sind doppelt so gross und die Flächen dafür würden doppelt so lang besetzt wie die Flächen für einen Bahnverlad.
  - Für die Verladestationen in Uri und Tessin würde hauptsächlich die NEAT-Installationsflächen und das Flächen den alten Bahnlinien gebraucht.
  - Nur ein Teil des für die Baustellen und Deponien benötigten Landes ist im Besitz des Bundes. Der Kanton Uri hat für eine Verladelösung Hand geboten. Die Bürgergemeinde Biasca hat sich ebenfalls offen für einen Verlad gezeigt.
  - Es ist fragwürdig, ob bei der nächsten Sanierung eine Vollsperrung und ein Verlad nötig sind.

#### Sicherheit

- „Durch die 2. Röhre wird die Sicherheit erhöht.“
  - Eine Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zeigt: Nimmt die Verkehrsmenge durch eine 2. Röhre auch nur um 3 Prozent zu, geht der Sicherheitsgewinn im Tunnel durch zusätzliche Unfälle ausserhalb des Tunnels sofort wieder verloren.
  - Die Sicherheit kann und wird auch ohne 2. Röhre verbessert. Zum einen wird der Tunnel nach der Sanierung heller, grösser und sicherer sein.
  - Die effizienteste Sicherheitsmassnahme ist die Verlagerung der Lastwagen auf die Schiene.
- „Der Gotthard ist ein Unfallschwerpunkt der Schweiz.“
  - Der Bundesrat schreibt: „Der Gotthard-Strassentunnel ist einer der sichersten Abschnitte im Nationalstrassennetz.“
  - Nur 2,6 Promille aller Unfälle seit 1980 sind im Gotthard passiert. Das bedeutet, dass im Strassentunnel pro Kilometer nicht mehr Unfälle passieren als auf dem restlichen Schweizer Strassennetz.
- „Es gibt jährlich 250 bis 300 Panneneinsätze im Gotthard. 2013 war der Tunnel 88-mal gesperrt. Mit einer 2. Röhre kann man den Verkehr einfach durch die andere Röhre umleiten.“
  - Eine Umleitung braucht viel Zeit und lohnt sich deshalb bei vielen Panneneinsätzen gar nicht.
  - Ausserdem passieren bei Umleitungen bedeutend mehr Unfälle – dies zeigt die Unfallstatistik des Seelisbergtunnels.
- „Pro Stunde 75'000 Mal Gefahr wegen Gegenverkehr“
  - Durch Spurhaltesysteme, welche schon heute in Neuwagen zur Standardausrüstung gehören, wird die Gefahr von Unfällen im Gotthard bis 2030 praktisch nicht mehr existieren.
  - Mit einer versenkbaren Mittelleitplanke können Unfälle billig verhindert werden.

«Nein zur 2. Gotthardröhre»  
Tel. 041 870 97 89  
info@zweite-roehre-nein.ch  
www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »  
Tél. 041 870 97 81  
info@2tunnel-non.ch  
www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»  
Tel. 041 870 97 81  
info@noalraddoppio.ch  
www.noalraddoppio.ch