

c/o VCS Wallis  
Ebnetstrasse 21, 3982 Bitsch  
info@vcs-vs.ch



## Nein zur 2. Gotthardröhre

Bundesrat und Parlament wollen einen zweiten Strassentunnel am Gotthard. Die Verfassung verbietet dies. Deshalb greift Bundesbern zu einem gefährlichen Trick: Die Sanierung des alten Tunnels dient als Vorwand für den Bau einer 2. Strassenröhre.



Bundesrat und Parlament wollen in das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet schreiben, dass am Gotthard eine zweite Tunnelröhre für den Strassenverkehr gebaut werden kann. Das widerspricht dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung, der besagt, dass die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Zwar will der Bundesrat auch festschreiben, dass pro Röhre nur eine Fahrspur betrieben werden darf, doch daran glaubt niemand. Früher oder später müsste die Schweiz dem Druck der EU nachgeben und beide Röhren zweispurig befahren lassen.

Anstatt eine 2. Gotthardröhre zu bauen, soll der Bund endlich den Auftrag des Volkes umsetzen: Der alpenquerende Gütertransitverkehr gehört auf die Schiene, und die Alpen sind vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen. Dafür hat die Schweiz viele Milliarden in die NEAT investiert. Diese moderne und leistungsfähige Infrastruktur gilt es nun zu nutzen, insbesondere für die internationalen Güterströme.

«Wir bauen ja kaum zwei Tunnels und lassen je eine Spur leer. Das ist m. E. scheinheilig.»

Zitat von Doris Leuthard in der Verkehrskommission im Januar 2012 (Protokoll)

### Referendum

Der Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre», dem rund 50 nationale und regionale Organisationen angehören, hat das Referendum gegen den Bau einer 2. Gotthardröhre ergriffen.

Wie im Jahr 1994, als das Schweizer Stimmvolk der Alpen-Initiative zustimmte, und wie 2004, als der Avanti-Gegenvorschlag mit 62.3% Nein-Stimmen verworfen wurde, ist unser Engagement gegen die 2. Röhre ein Kampf von David gegen Goliath. Unterstützen Sie uns beim Referendum gegen das unsinnige Projekt, indem Sie

- den Referendumsbogen unterzeichnen und rasch abschicken,
- weitere Unterschriften sammeln,
- mit Verwandten und Bekannten über den Unsinn sprechen,
- Leserbriefe, Mails und Blogs dagegen schreiben,
- mit beiliegendem Einzahlungsschein eine Spende überweisen.

Weitere Informationen und Unterschriftsbogen finden Sie unter

[www.zweite-roehre-nein.ch](http://www.zweite-roehre-nein.ch)

### Danke für Ihre Spende!

Mit dem beiliegenden Einzahlungsschein unterstützen Sie die Oberwalliser Umweltorganisationen im Kampf gegen die 2. Gotthardröhre.

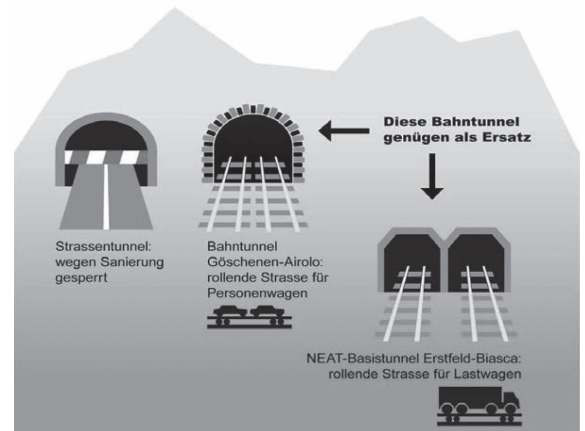
**Herzlichen Dank im Voraus!**

# Es braucht keinen fünften Tunnel am Gotthard

Am Gotthard gibt es bereits vier Tunnels: eine Röhre für die Bahn, eine Röhre für die Autos und ab 2016 zwei Röhren für die NEAT. Das genügt! Nachfolgend einige Argumente, die gegen die 2. Strassenröhre sprechen. Ohne 2. Röhre wird die Verfassung respektiert, der Geldbeutel geschont, der Lastwagenverkehr eingedämmt, die NEAT genutzt und der Schutz der Alpen gewährleistet.

## Falschspiel am Gotthard - NEIN

Verfassung und Gesetz verbieten den Bau einer 2. Röhre am Gotthard. Das hat das Volk wiederholt an der Urne bestätigt. Doch Bundesbern benutzt die Sanierung des bestehenden Strassentunnels als Vorwand, ein zweites Loch durch den Granit zu bohren. Mit dem angeblichen «Sanierungstunnel» wird die Kapazität aber von zwei auf vier Spuren verdoppelt und so der Volkswille ausgetrickst.



## Die Alpen platt fahren? - NEIN

Das Schweizer Volk hat 1994 den Bund beauftragt, die Menschen in den Alpentälern vor dem Strassentransitverkehr zu schützen. Dafür wurden Milliarden in die neuen Eisenbahntunnels (NEAT) am Gotthard und am Lötschberg investiert. Doch nun will Bundesbern die NEAT konkurrenzieren und neue Kapazitäten auf der Strasse schaffen. So donnern bald einmal doppelt so viele Lastwagen wie heute durch die Alpen.

## Investieren am falschen Ort? - NEIN

Dem Wallis bringt der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels viel mehr als eine 2. Röhre am Gotthard. Die Steuermilliarden, die am Gotthard verlockt werden, fehlen in anderen Landesteilen wo die wirklichen Verkehrsprobleme herrschen. Hunderttausende Pendler stehen täglich im Stau und erwarten, dass ihre Verkehrsprobleme gelöst werden. Kommt die 2. Gotthardröhre, reicht das Geld aber nicht, diese wahren Engpässe zu beseitigen.

## Das Tessin isolieren? - NEIN

Auch wenn wir einen zweiten Strassentunnel bauen, muss der Gotthardtunnel schon vor der Eröffnung notdürftig saniert werden. Dann gäbe es keinen Autoverlad und der Tunnel müsste während der Sanierung 140 Tage total gesperrt werden. Autos und Lastwagen könnten das Tessin nur über lange Umwege erreichen. Beim Verzicht auf eine 2. Röhre beginnt die Sanierung früher und ein moderner Auto- und Lastwagenverlad bewältigen den Verkehr (siehe Grafik). Dass dies machbar ist, hat auch der Bundesrat bestätigt.

## 3 Milliarden Franken verlocken? - NEIN

Die Sanierung des Gotthardtunnels und der Bau einer 2. Röhre kosten drei Milliarden Franken mehr, als die Sanierung mit einem provisorischen Auto- und Lastwagenverlad. Mit einer 2. Röhre greift der Staat tief in unsere Taschen – ohne sichtbaren Nutzen: Werden wie versprochen nur zwei Spuren für den Verkehr freigegeben, so bleiben die Staus ganz einfach bestehen. Und die Steuermilliarden sind futsch.

## Impressum

**Mitgliederinformation der Organisationen:** Natur- und Vogelschutzverein Oberwallis NVO | Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr OGU | Pro Natura Oberwallis | VCS Wallis | WWF Oberwallis

**Redaktion und Layout:** Brigitte Wolf, Bitsch

**Druck:** s+z:gutzumdruck, Brig-Glis

**Auflage:** 3300 Exemplare

## Nur gemeinsam bringen wir die Güter auf die Schiene

Wir werden den Transitverkehr am Simplon nur gemeinsam mit den Menschen entlang der anderen Transitachsen Gotthard, San Bernardino und Grosser St. Bernhard bringen. Die Urner sprachen sich übrigens bereits fünfmal gegen eine zweite Röhre aus.

# Befreit den Simplon von den Giftlastwagen!

Jedes Jahr fahren rund 80'000 Lastwagen über den Simplonpass, davon transportieren rund 13'000 gefährliche Güter, weil diese am Gotthard verboten sind. Das macht pro Werktag im Schnitt 43 Giftlastwagen, welche die Simplon-Passstrasse mit ihren erheblichen Steigungen und teils engen Kurven befahren. Jeden Tag 43 Mal Gefahrenalarm am Simplon!

Über den Simplon führen im Jahr 2012 laut Verlagerungsbericht 2013 des Bundesrats 85'000 schwere Güterfahrzeuge (gegenüber 886'000 am Gotthard). Über 80% der Lastwagen am Simplon haben ausländische Kontrollschilder. Die meisten sind Transitlaster, die laut Bundesverfassung eigentlich gar nicht mehr durch die Schweiz fahren dürfen. Doch seit Jahren wird der Alpenschutzartikel von den eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern nicht ernst genommen.

## Gefahrgüter nur am Simplon erlaubt

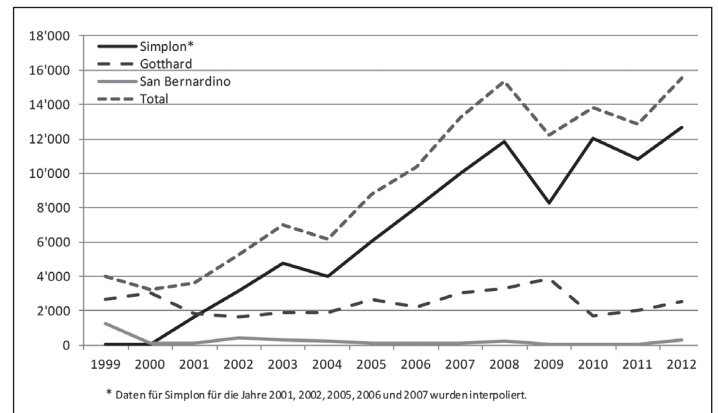
Das Problem am Simplonpass sind vor allem die Gefahrguttransporte. Rund jeder siebte Lastwagen hat gefährliche Güter geladen. Gemäss Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621) dürfen durch die Tunnels am Grossen St. Bernhard, am Gotthard und am San Bernardino grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgewickelt werden (Ausnahmebewilligungen sind für den Gotthard- und San-Bernardino-Tunnel möglich). Diese Bestimmung führt dazu, dass rund 80% der schweren Güterfahrzeuge, welche die Schweizer Alpen auf der Strasse überqueren, über den 2000 Meter hohen Simplonpass fahren! Das sind fast 13'000 Giftlastwagen pro Jahr und über 40 pro Werktag. Wenn das keine tickende Zeitbombe darstellt...

## Gefahrguttransporte auch am Simplon verbieten!

Über die langen Wartezeiten vor den Ampeln am Simplon hört man – im Unterschied zu den Staus am Gotthard – nichts. Die vielen Baustellen hängen zu einem grossen Teil direkt mit dem Lastwagenverkehr zusammen: Sogenannte Sicherheitsrampen werden gebaut, die Fahrbahnen werden abgesenkt, damit höhere Lastwagen passieren können, und die Lastwagen nutzen die Strassen rasch ab, so dass sie immer wieder erneuert werden müssen.



Aktion der Alpeninitiative und der OGUV gegen die Lastwagen am Simplon im September 2011.



Gefahrguttransporte im alpenquerenden Strassengüterverkehr von 1999 bis 2012. Rund vier Fünftel aller Lastwagen, welche die Schweizer Alpen auf der Strasse überqueren, nehmen die Route über den Simplonpaas.

Linke und grüne Walliser Politiker, allen voran SP-Grossrätin Doris Schmidhalter-Näfen, verlangen seit Langem, dass die Gefahrguttransporte auch am Simplon verboten und auf die Schiene verladen werden. Die Kapazitäten im Simplontunnel wären vorhanden. Es bräuchte aber eine Verlademöglichkeit im Wallis und auf der Simplonsüdseite.

## Leuthard und Melly mit tauben Ohren

In einer Resolution forderte die OGUV im Mai Verkehrsministerin Doris Leuthard und Staatsrat Jacques Melly auf, in Zusammenarbeit mit den SBB für Lastwagen endlich einen Autoverlad aus dem Oberwallis in den Raum Domodossola zu realisieren. Die Antworten auf die Resolution sind ernüchternd. Frau Leuthard schreibt: «Die Risiken, die durch den Gefahrguttransport entstehen, liegen alle im tragbaren Bereich. Ich gehe deshalb davon aus, dass – bei einer den alpinen Gegebenheiten angepassten Fahrweise – die Strecke auch von Lastwagen, welche gefährliche Güter transportieren, sicher befahren werden kann.» Bleibt zu hoffen, dass Frau Leuthard Recht behält! Die Antwort von Herrn Melly ist je nach Sichtweise nichts- oder vielsagend: «Nach Prüfung und angesichts des besonderen technischen Charakters Ihrer Resolution war es nötig, mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Kontakt aufzunehmen. Die eingeleiteten Schritte blieben bis heute leider noch teilweise ergebnislos. Es wird sicher noch einige Wochen beanspruchen, bis unsere Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau in Koordination mit dem betroffenen Bundesamt eine entsprechende Antwort geben kann.» Fast könnte der Verdacht aufkommen, Herr Melly würde sich das erste Mal mit dem Anliegen auseinandersetzen...

Quelle: UVEK (2013): Bericht über die Verkehrsverlagerung 2013.

# Die Mär vom Umwegverkehr

*Eines der Walliser Argumente der Befürworter eines zweiten Strassentunnels am Gotthard ist der Umwegverkehr über den Simplonpass während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Doch es gibt keinen Grund für diese Befürchtung.*

Die Strecke Basel–Gondo (via Martigny) ist 40 Kilometer länger als die Strecke Basel–Chiasso. Dementsprechend teurer ist auch die LSVA (für 40 Tonnen rund ein Franken pro Kilometer). Zudem dauert die LKW-Fahrt über den Simplon (bei Zielort Mailand) mindestens zwei Stunden länger als auf der Gotthardstrecke, was sich ebenfalls auf die Kosten auswirkt. Auch wenn die Lastwagen während der Sanierung durch den NEAT-Basistunnel auf die Bahn verladen werden müssen, ist die Fahrt durch den Gotthard deutlich kürzer und schneller als über den Simplon! Kommt dazu, dass die Abnutzung der Fahrzeuge und der Spritverbrauch bei der Fahrt über den 2000 Meter hohen Simplonpass weit höher sind. Kaum ein Speditionsunternehmen wird seine Lastwagen über den Simplon schicken, wenn es am Gotthard eine Verlademöglichkeit gibt. Für Import-, Export- und Binnentransporte ist der Simplon erst recht keine Alternative. Wer fährt schon für einen Transport von Luzern nach Lugano über den Simplon (475 km statt 168 km)?

Die Mär vom Umwegverkehr wird von den bürgerlichen Politikern regelmässig verbreitet, ohne dass es Grundlagen dazu gibt. In einer Interpellation haben Grossrat Reinhold Schnyder und Suppleantin Brigitte Wolf Staatsrat Jacques Melly deshalb gefragt, wie gross der Umwegverkehr am Simplon sein wird und welche Faktoren dazu führen. Herr Melly antwortete in der Junisession, dass er dazu erst Abklärungen treffen müsse. In der Septembersession blieb er die Antwort erneut schuldig. Kann es sein, dass Herr Melly den heraufbeschworenen Umwegverkehr einfach nirgends findet und deshalb die heikle Frage lieber erst nach der Volksabstimmung beantwortet?

---

## NO<sub>2</sub>-Grenzwerte werden entlang der A2 generell überschritten

*Auch wenn die Lastwagen «sauberer» geworden sind, leiden die Kantone Uri und Tessin nach wie vor an den Luftschadstoffen.*

Zwar konnte zwischen 2003 und 2010 entlang der Autobahn A2 eine leichte Abnahme bei den Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) festgestellt werden, dennoch werden die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung generell überschritten. Die Hälfte der NO<sub>2</sub>-Emissionen stammt vom Schwerverkehr. Zudem setzt der Verkehr grosse Mengen von gesundheitsschädlichem Feinstaub (PM10) frei. Die abgasbedingten PM10-Emissionen sind zwar zurückgegangen, dafür haben die verkehrsbedingten Feinstaubemissionen durch Abrieb und Aufwirbelung zugenommen.

### Alpenländer besonders betroffen

In den Alpentälern kommt es trotz eines wesentlich geringeren Verkehrsaufkommens als im Mittelland zu vergleichsweise hohen Luftschadstoffbelastungen. Aufgrund von topografischen und meteorologischen Besonderheiten können dort die Luftschadstoffe seitlich nicht entweichen und bleiben bei Inversionslagen, wenn die oberen Luftschichten wärmer sind als die unteren, in der bodennahen Luftmasse «gefangen». Im Kanton Uri ist der Verkehr auf der Autobahn für mehr als die Hälfte der Schadstoffbelastung der Luft verantwortlich.

*Quellen: Bundesamt für Statistik (2013): Mobilität und Verkehr 2013; Bundesamt für Umwelt (2011): Umweltbelastungen des alpenquerenden Güterverkehrs.*

## Tessiner Ärztinnen und Ärzte wehren sich

Auch im Tessin gibt es Widerstand gegen die 2. Gotthardröhre. Unter anderem wehren sich 32 Tessiner Ärztinnen und Ärzte gegen die zweite Strassenröhre am Gotthard. Sie haben vor der Debatte im Parlament einen Brief an die Mitglieder des Nationalrats geschrieben.

Darin schreiben sie unter anderem: «Das Beispiel der PM10-Belastung illustriert die heikle Situation am besten: Die Feinstäube, welche die Bevölkerung einatmet, verursachen häufige und tiefgreifende Pathologien. Die medizinische Literatur ist hier beeindruckend: Feinstäube bewirken eine eindeutige und markante Zunahme von Asthmakrisen, Kinder-Bronchitis, chronischen Bronchitis, Lungenkrebs, Herzinfarkt, Herzrhythmusstörungen, Bluthochdruck und Hirnschlägen. Ausserdem vermutet man, dass die Feinstäube auch verspätetes intrauterines Wachstum und senile Demenz begünstigen.»

Die Ärztinnen und Ärzte halten auch klar fest, dass sie nicht an das bundesrätliche Versprechen glauben: «Beim besten Willen können wir nicht glauben, dass man eine zweite Gotthardröhre <ohne Kapazitätserweiterung> realisieren kann. Eher früher als später wird man bestimmt unter dem Druck Europas diese teure Infrastruktur vollständig ausnutzen, was gravierende Folgen für die Gesundheit der schon überexponierten Bevölkerung entlang der Nord-Südachse mit sich bringen wird.»

Sie forderten deshalb das Parlament auf, keine zweite Strassenröhre am Gotthard zu planen, sondern auf die Lösung mit Verladezügen für Autos und Lastwagen zu setzen, mit der die Zeit der Sanierung nachweislich gut überbrückt werden kann. Leider wurde der Appell der Tessiner Ärztinnen und Ärzte vom Parlament nicht erhört.