



## NEIN zu 2 Millionen Lastwagen. NEIN zur 2. Gotthardröhre!





## Nein zur Transithölle!

Am 28. Februar stimmt das Schweizer Volk über folgende Frage ab:

*"Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) annehmen?"*

Nur schon die Formulierung der Abstimmungsfrage durch den Bundesrat ist fragwürdig. Denn: **Egal ob Ja oder Nein, die bestehende Strassenröhre am Gotthard wird saniert.** Mit der Sanierung wird der Tunnel heller, breiter und noch sicherer als heute. **Der Bundesrat und das Parlament möchten die Sanierung als Grund missbrauchen, um endlich eine 2. Röhre bauen zu können.** Das ist absurd. Über 50 Organisationen empfehlen deshalb, die 2. Röhre zum wiederholten Mal abzulehnen.

**NEIN zu 2 Millionen Transit-Lastwagen:** Mit einer 2. Röhre würde der Gotthardtunnel von 2 auf 4 Spuren ausgebaut. Was gebaut und bezahlt ist, wird über kurz oder lang auch genutzt. 2 Millionen statt einer Million Lastwagen werden die **kürzeste 4-spurige Nord-Süd-Achse Europas** nutzen. Die Schweiz wird zur Transithölle. Die Folgen: Verkehrskollaps im Mittelland, in der Romandie und im Tessin, mehr Unfälle von Basel bis Chiasso.

**NEIN zur Verschleuderung von Steuergeld:** Bau und Betrieb einer 2. Röhre kosten 3 Milliarden mehr als die vernünftige Sanierung. Das Geld für die 2. Röhre kommt aus dem gleichen Topf, wie jenes für die Projekte **in den Städten und Agglomerationen. Dort nimmt der Verkehr rasant zu.** Es fehlt das Geld und hunderttausende Pendlerinnen und Pendler stehen weiterhin täglich im Stau oder drücken sich in überfüllte Züge. Mehr Geld für die Strasse gibt es wegen der 2. Röhre nicht – im Gegenteil!

**NEIN zur Demontage der NEAT:** Das Schweizer Volk hat 24 Milliarden in neue Eisenbahn-Alpentunnels investiert. Es will den Güterverkehr auf die Schiene bringen und die Alpen vor dem Transitverkehr schützen. **Im Juni wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet – der längste Eisenbahntunnel der Welt.** Eine 2. Röhre würde diese Investition in die NEAT vernichten.

**NEIN zu noch mehr Umweltverschmutzung:** Mensch und Natur werden in den engen Alpentälern und im Südtessin schon heute stark belastet. Mehr Lastwagen bringen mehr Gefahr, Lärm, Feinstaub und CO<sub>2</sub>. **Die Bevölkerung der Kantone Tessin und Uri hat daher immer NEIN zu einer 2. Röhre gesagt.**



## Inhalt

<b>VERLAD FUNKTIONIERT .....</b>	<b>4</b>
Die Deutschschweiz und das Tessin sind mit einem Verlad immer sehr gut verbunden .....	4
Die Organisation des Verlads für Lastwagen und Autos .....	5
Die Kapazitäten des Autoverlads und der RoLa genügen .....	6
Ist die 2. Röhre erst 2033 fertig? .....	7
Eine 2. Röhre verbraucht mehr Fläche als die Verladeterminale .....	8
Bei einem Verzicht auf die 2. Röhre gibt es keinen Umwegverkehr im Graubünden und Wallis .....	9
Die Machbarkeit des Verlads ist in Fachkreisen unbestritten .....	10
Das Tessin will keine 2. Röhre .....	10
<b>LEERE VERSPRECHEN .....</b>	<b>11</b>
Die Versprechen des Bundesrat sind nicht vertrauenswürdig .....	11
Die EU freut sich über „Reservekapazität“ mit einer 2. Röhre .....	12
Unglaubliche Versprechen der Befürworter .....	13
Das Pro-Komitee: Baulobby sucht Aufträge .....	14
Die Abstimmungsfrage ist irreführend .....	16
<b>2 MIO. LASTWAGEN .....</b>	<b>17</b>
Eine Transithölle wie am Brenner .....	17
Die Prognosen zeigen: Noch mehr Lastwagen! .....	17
Die Wirtschaft investiert Milliarden in Infrastruktur .....	18
<b>FINANZEN .....</b>	<b>19</b>
Eine 2. Röhre kostet vier Milliarden .....	19
Wie würde die 2. Röhre finanziert? .....	22
Die 2. Röhre verunmöglicht Agglomerationsprojekte .....	24
Eine isolierte Maut am Gotthard ist sinnlos .....	25
<b>VERKEHRSPOLITIK .....</b>	<b>27</b>
Verkehrskollaps wegen der 2. Röhre .....	27
Die 2. Röhre sabotiert die NEAT .....	28
Die 2. Röhre: Der teuerste Pannestreifen der Welt .....	29
Eine 2. Röhre passt nicht zum Klima- und Umweltschutz .....	29
<b>SICHERHEIT .....</b>	<b>30</b>
Der Bundesrat sagt: „Der Gotthardtunnel ist schon heute sicher“ .....	30
Die 2. Röhre bringt mehr Unfälle auf Schweizer Strassen .....	31
Sicherheit jetzt und ein Blick in die Zukunft .....	32
Via Sicura und SmartVote zeigen: Die Befürworter sind die falschen Sicherheitsapostel .....	33
Die 2. Röhre macht die Schweiz zum Gigaliner- und Giftkorridor .....	34



### Davon gehen wir aus:

Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden 10 Jahren saniert werden. Dafür muss der Strassentunnel gesperrt werden. **Tunnel-Befürworter möchten diesen Fakt nutzen, um nach zwei erfolglosen Versuchen endlich die 2. Röhre am Volk vorbei zu bringen.**

### Das wollen wir:

Es gibt eine viel einfachere und billigere Lösung für die Sanierung: **Einen Verlad des Verkehrs während der Sanierungszeit auf die Schiene.** Der Bundesrat hat bis 2012 selbst vorgeschlagen, für die Sanierungszeit einen Bahnverlad für Autos und eine Rollenden Landstrasse (RoLa) für Lastwagen zu installieren. Dieser Vorschlag muss im Sinne der betroffenen Regionen optimiert werden.

**Der Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» möchte am Alpenschutz und an der Verlagerungspolitik auch in Zukunft festhalten.** So hat es das Volk 1994 mit der Annahme des Alpenschutzartikels beschlossen. Eine zwingende Voraussetzung dafür ist der Verzicht auf die 2. Röhre. Ein Verzicht fördert eine Umgestaltung der Strassenlogistik zugunsten der Bahn.

### Wir wollen verhindern,...

- ... dass Geld im Gotthard verlockt wird, welches zur Lösung **viel dringenderer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen** und den Randgebieten benötigt wird.
- ... dass die EU wegen dem Vorliegen zweier vollausgebauter Röhren Druck auf die Schweiz ausüben kann, alle vier Spuren für den Verkehr zu öffnen und damit den Alpenschutz zu sabotieren.
- ... dass die Befürworter von vier Spuren davon profitieren, dass die 2. Röhre bereits gebaut und erst im Nachhinein über deren volle Nutzung abgestimmt wird.
- ... dass die Schweiz mit einer 2. Röhre zur Transithölle wird.

## VERLAD FUNKTIONIERT

### Die Deutschschweiz und das Tessin sind mit einem Verlad immer sehr gut verbunden

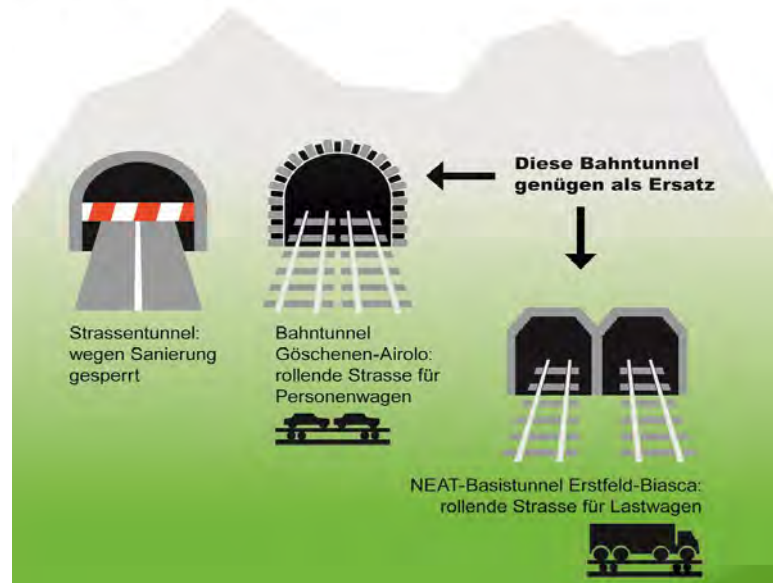
Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden 10 Jahren saniert werden. Dafür muss der Strassentunnel gesperrt werden. Die einfachste und billigste Lösung: Einen Verlad des Verkehrs während der Sanierungszeit auf die Schiene. Die Tunnel, die diesen Verkehr aufnehmen können sind bereits vorhanden: Für den **Verlad des Personenwagen steht der bestehende Eisenbahntunnel zwischen Airolo und Göschenen zur Verfügung.** Die Lastwagen werden per Bahn durch den **neuen Gotthard-Basistunnel**, der im Juni 2016 der eröffnet wird, transportiert.

Das Tessin ist während der Sanierungszeit jederzeit auch für Strassenfahrzeuge bestens erreichbar. Dazu kommt, dass **das Tessin und die Deutschschweiz durch die Ceneri- und Gotthard-Basistunnels besser verbunden sein werden als je zuvor.** Die Basistunnel verkürzen die Fahrt gegenüber heute um fast eine Stunde. Die Klagen des Gewer-



beverbands, dass ihren Mitgliedern der Zugang zum „Wirtschaftsraum Lombardei“ versperrt sei, hat weder Hand noch Fuss! Der Kanton Wallis lebt seit Jahrzehnten mit einem Autoverlad durch den Lötschberg als einzige direkte Strassenverbindung zum Mittelland.

### Das Ersatzangebot



Unser Film zum Verlad auf Youtube: [www.youtube.com/watch?v=FFA9tMirJFO](http://www.youtube.com/watch?v=FFA9tMirJFO)

### Die Organisation des Verlads für Lastwagen und Autos

Die Sanierungsarbeiten werden ausschliesslich im Winterhalbjahr vorgenommen. Während den Sommermonaten bleibt der Strassentunnel offen. Für den **Autoverlad** werden die noch bestehenden alten Verladeanlagen in Göschenen und Airolo ausgebaut und für die Zeiten der Totalsperrung des Gotthard-Strassentunnels wieder in Betrieb genommen. **Der Autoverlad von Göschenen nach Airolo ist für die Benutzer gratis.**

Der **LKW-Verlad** wird, entsprechend den Vorschlägen des Ingenieurbüros SMA (in einer Studie im Auftrag des Bundes), aufgeteilt auf eine **Lang-RoLa** von Grenze zu Grenze für den Transitverkehr (zwei Züge pro Stunde und Richtung) und eine **Kurz-RoLa** vom Kanton Uri ins Tessin für den restlichen Verkehr (zwei Züge pro Stunde und Richtung). Die Aufteilung in Kurz- und Lang-RoLa wurde erst möglich, seit das Parlament 2013 sich für den Bau eines 4-Meter Korridors auf der Gotthardachse entschieden hat. Er ermöglicht, vier Meter hohe Lastwagen auf der ganzen Gotthardachse huckepack zu nehmen. Der Bundesrat hat diesen Fakt in seinen Studien bisher nicht untersucht.



Für die Lang-RoLa werden auf bestehenden Bahnarealen an der Grenze Verladestationen geschaffen. Diese Terminals bleiben nach der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels erhalten und bilden einen Teil der Verlagerungsstrategie. **Da somit ein langfristiger Nutzen für die Verlagerung geschaffen wird, müssten diese Terminals auch nicht aus der Strassenkasse bezahlt werden.** Für die Kurz-RoLa werden im Raum Erstfeld und in Biasca provisorische Terminals eingerichtet.

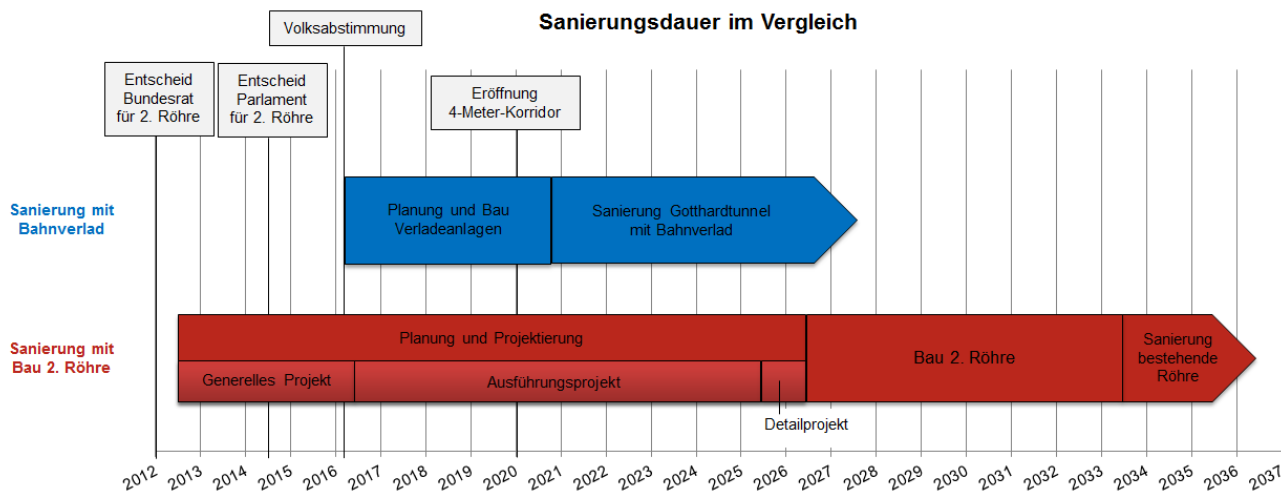
Die Lastwagen bezahlen für die Kurz-LKW-RoLa Gebühren in der Höhe aller eingesparten Kosten für die Fahrt auf der Strasse (rund 210 Franken: LSV, Treibstoff und Fahrzeugabnutzung). Für die Lang-LKW-RoLa gilt ein Tarif wie auf der heute schon bestehenden RoLa durch die Schweiz (ca. 500 Franken).



### Die Kapazitäten des Autoverlads und der RoLa genügen

Die Sanierung des Gotthard Strassentunnels findet im verkehrsarmen Winter statt. Am Gotthard verkehren im Winterhalbjahr durchschnittlich 10'000 Autos pro Tag. Zum Vergleich: am Lötschberg werden heute bis zu 14'000 Fahrzeuge pro Tag transportiert (7,5-Minuten-Takt). **Die Kapazität der Autoverladezüge reicht für den Winterverkehr.** Die BLS hat bestätigt, dass sie die gewünschte Kapazität zur Verfügung stellen könnte.

**Mit der RoLa können bis zu einer Million Lastwagen transportiert werden.** Heute fahren jährlich weniger als 850'000 Lastwagen durch den Tunnel. Ab 2018 hat der Bundesrat den Auftrag, das Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagen zu erreichen. Je näher er diesem Ziel kommt, desto billiger wird auch das Alternativangebot auf der Schiene. Der neue Gotthardbasistunnel sollte genutzt werden, um die Verlagerung voranzutreiben.



Ein Vergleich der Sanierungsvarianten zeigt: Eine Sanierung mit Bahnverlad dauert je nach Variante bis 2027. Eine 2. Röhre wäre allenfalls erst 2033 fertig, dann muss noch die alte Strassenröhre saniert werden. 2036 sollte der Spuk laut Angaben des Bundesrates endgültig vorbei sein.

### Ist die 2. Röhre erst 2033 fertig?

Eine Sanierung mit Bau einer 2. Röhre etwa dauert doppelt so lange, als wenn darauf verzichtet wird. Gemäss Bundesrat könnte die neue Röhre 2027 in Betrieb genommen werden und die Sanierung der bestehenden Röhre bis 2030 fertig sein. Die 2. Röhre würde möglicherweise auch erst nach 2033 fertig. Dann muss noch die alte Röhre saniert werden.

Damit bis dahin die alte Röhre sicher betrieben werden kann, müsste eine provisorische Sanierung vorgenommen werden. Laut Erhaltungskonzept Gotthard von 2010 müsste für diese Notsanierung des Gotthards der Tunnel entweder während **140 Tagen gesperrt werden, oder aber die Anzahl der Sperrnächte müsste massiv vergrössert werden.**

Im September 2015 gab das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plötzlich an, dass aufgrund von „vertieften Untersuchungen“ die Sanierungsarbeiten auch während Sperrnächten ausgeführt werden können. Über Jahre wäre der Gotthard-Strassentunnel während Wochen vom frühen Abend bis am Morgen komplett gesperrt. Die Frage ist, welchen Angaben aus dem ASTRA man überhaupt glauben kann, wenn plötzlich vor der Abstimmung so revolutionäre Änderungen des Projektes möglich sind. **Wäre eventuell sogar eine komplette Sanierung während der Nacht möglich?** Oder nimmt das ASTRA in Kauf, dass uns im Gotthardtunnel plötzlich die Tunneldecke auf den Kopf fällt? Die Aufhängung der Tunneldecke ist der kritische Zeitfaktor für die Dringlichkeit der Sanierung, denn die Aufhängestäbe sind angerostet. Klar ist, dass bei einem Nein



zur 2. Röhre viel früher saniert werden kann und zu jeder Zeit ein Verlad für Autos und Lastwagen zur Verfügung steht.

Gelände	In Quadratmetern	In Fussballfeldern
Verladestation Rynächt	37'000	5,2
Verladestation Biasca	30'000	4,2
Durchschnittlicher Landwirtschaftsbetrieb Kanton Uri	100'000	14,0
Schwerverkehrszentrum Ripshausen, Erstfeld	70'000	9,8
Aldi, Lidl, Manor und Tellpark Uri	38'000	5,3
Installationsplatz der NEAT in Amsteg	100'000	14,0
Terminal Eurotunnel in Calais	6'500'000	910,4

Ausbruchmaterial	6'300'000 Tonnen
Volumen Festform	2'300'000 m <sup>3</sup>
Volumen lose	3'800'000 m <sup>3</sup>
in 40 Tönnern (je 24 m <sup>3</sup> )	158'333 LKW
in Güterzügen von 1'000 t	6'300 Züge
in Güterzügen (à 300 m)	1'890 km
in LKW (à 13 m)	2'058 km
in Volumen des Primetowers (Zürich)	17
in Volumen des Tour de la Télé (Genf)	78

### Eine 2. Röhre verbraucht mehr Fläche als die Verladeterminals

Laut Berechnungen einer Gruppe von Experten der ETH und den SBB wird für die Terminals in Rynächt (Kanton Uri) und in Biasca je eine Fläche von rund 5 Fussballfeldern gebraucht. Eine zeitgerechte Errichtung dieser Anlagen ist unproblematisch, so hat es der Bundesrat in Antworten auf parlamentarische Vorstösse immer festgehalten. Laut neuen Berichten des ASTRA kann die alte Röhre ohne grössere Massnahmen sogar bis 2035 sicher betrieben werden.

Die Befürworter ihrerseits erzählen gerne vom immensen Flächenverbrauch der Verladestationen. Sie verbinden dies mit einem Foto des riesigen Verladeterminals in Calais (Eurotunnel), welches 175 Mal grösser ist, als die Verladestation in Rynächt! Auch Bundesrätin Doris Leuthard braucht bewusst veraltete Angaben aus dem Jahr 2010, vor dem Entscheid des Parlaments zum 4-Meter Korridor. Sie spricht von 19 Fussballfeldern, mehr als doppelt so viele als laut ETH-Experten nötig sind.

In ganz anderen Dimensionen bewegen wir uns bei Bau einer 2. Röhre. Nur schon die Baustellen in Airolo und Göschenen werden laut Bundesrat insgesamt über 8 Fussballfelder gross sein. 7,3 Millionen Tonnen Gestein müssen per Bahn oder per Lastwagen weg transportiert werden. Der grössere Teil des Gesteines soll laut neuen Informationen





im Kanton Tessin abgelagert werden. 6'300 Güterzüge oder **fast 160'000 Lastwagen bräuchte man für den Transport.** zusammenhängt gibt das **einen Lastwagenstau von der Schweiz bis nach Russland!** 17 Mal das Volumen des Primetowers in Zürich muss wiederverwendet oder deponiert werden.



Bilder vom Bau der ersten Röhre in Airolo, der von 1970 bis 1980 dauerte: Der Landverbrauch ist enorm.

**Bei einem Verzicht auf die 2. Röhre gibt es keinen Umwegverkehr im Graubünden und Wallis**

Die Kantone Wallis und Graubünden haben bei den Sperrungen des Gotthard-Strassentunnels nach dem Lastwagenunfall 2001 und dem Felssturz 2006 negative Erfahrungen mit Umwegverkehr gemacht. Diese Ereignisse sind aber nicht mit der geplanten Sanierung ohne 2. Röhre zu vergleichen. Der grosse Unterscheid zu damals: Im verkehrssamen Winter gibt es ein Ersatzangebot auf der Schiene. Im Sommer ist die Gotthardachse jeweils geöffnet. Für den Schwerverkehr bleibt die Fahrt auf der RoLa kürzer und billiger als ein Umweg über das Wallis oder den San Bernardino: Die Nutzung der Kurz-RoLa Rynächt-Biasca dauert maximal 135 Minuten (inkl. Wartezeiten, Verlad und Ablad).

**Eine Umwegfahrt über den San Bernardino oder den Simplon braucht deutlich mehr Zeit und ist wegen der längeren Strecke immer teurer (LSVA, Diesel).** Das bestätigt auch die Walliser Regierung. Sie erwartet kaum Mehrverkehr am Simplon oder am St. Bernhard. Die Routenwahl durch das Wallis sei kaum attraktiv. Beim Schwerverkehr ergebe sich ein potentieller Zuwachs von maximal rund 15-20 Lastwagen pro Werktag.



### Die Machbarkeit des Verlags ist in Fachkreisen unbestritten

Alle Studien des Bundes und von unabhängigen Gremien haben bewiesen, dass die Schiene den Verkehr am Gotthard während der Sanierung aufnehmen kann. **Keine Studie hat bis jetzt das Gegenteil aufgezeigt.** Bis zur Entscheidung des Bundesrates für den Bau einer 2. Röhre, war eine Sanierung mit Bahnverlad in den Berichten die „Optimal-Variante.“ So kam die Untersuchung des Bundesrats 2012 zum Schluss, dass ein Verlad „technisch machbar, leistungsfähig und attraktiv“ sei.

Die Firma SMA und Partner AG hat 2013 den Verlad für das Bundesamt für Verkehr (BAV) untersucht und kommt klar zum Schluss, dass eine Aufteilung in eine rollende Landstrasse zwischen Basel-Chiasso und einer Kurz-RoLa „eine attraktive Kombination aus beherrschbarer Terminalgrösse, Ausnutzung der Trassenkapazität auf dem gesamten Korridor und angebotener Transportkapazität“ bietet. **„Ausserdem besteht in dieser Variante mit der Lang-RoLa Potenzial für ein längerfristiges Angebot.“** Eine Gruppe von renommierten unabhängigen Ingenieuren und Verkehrsexperten hat sich unter dem Namen „Sanieren ohne Verlieren“ ([www.sanierenohneverlieren.ch](http://www.sanierenohneverlieren.ch)) zusammengetan und die grundsätzlichen Aussagen der SMA-Studie unterstützt. Die vorhandene Infrastruktur reicht, um „ohne Verkehrseinschränkung die gegenwärtige und zukünftige Nachfrage auf Schiene und Strasse durch den Gotthard für Personen und Güter mit den bestehenden Infrastrukturen ununterbrochen zu bewältigen.“

Auch SBB und BLS kommen zu den gleichen Schlüssen. So bestätigt Urs Hochuli, Leiter Autoverlad bei der BLS, dass der am Gotthard geplante Autoverlad realistisch und machbar ist. Peter Jedelhauser, Leiter Nord-Süd-Achse bei den SBB: „Technisch ist eine Verladelösung während der Sanierung machbar.“ Das gilt auch für die vorhandenen Kapazitäten im Gotthard Basistunnel.

### Das Tessin will keine 2. Röhre

**Die Bevölkerung des Tessins hat eine 2. Röhre immer deutlich abgelehnt.** So hat der Kanton 1994 mit 62% der Alpen-Initiative zugestimmt und in 2004 mit 56 Prozent den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt. Schon 2009 hat sich die Koalition sud-nord.ch aus 18 Tessiner und Bündner Vereinen organisiert, welche die Röhre bekämpft. Das Tessin hat schon heute ein stark belastetes Verkehrsnetz. Die Tessiner Luft ist oft stärker belastet als die Grenzwerte eigentlich zulassen. Laut den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz (AefU) hätte **eine 2. Röhre schwerwiegenden Folgen auf die Gesundheit der Tessiner Bevölkerung**, die schon heute sehr stark unter der Luftverschmutzung durch den Transitverkehr leidet.

2016 wird dann der Gotthard-Basistunnel eröffnet: Das Tessin erhält



eine Verbindung mit der Nordschweiz, wie es sie vorher noch nie gegeben hat (2 Stunden zwischen Lugano und Zürich). Es wird deutlich interessanter, für diese Strecke den Zug und nicht das Auto zu nehmen. Die SBB erwartet für die Zukunft praktisch eine Verdoppelung der Passagierzahlen pro Tag. Der Bundesrat hat ausserdem die regionalen Auswirkungen einer 2. Röhre untersucht und kam zum Schluss, dass **die Chancen einer Sanierung mit Bahnverlad für die regionale Wirtschaft im Tessin sowie in Uri grösser sind als die negativen Auswirkungen.**



## LEERE VERSPRECHEN

### Die Versprechen des Bundesrat sind nicht vertrauenswürdig

Am Gotthard haben behördliche Versprechen nie lange gehalten. **Bei der Eröffnung des Gotthardtunnels 1980 sagte Bundesrat Hans Hürlimann „Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.“** Kurz darauf fuhren pro Jahr eine Million Lastwagen durch den Tunnel.

Die Geschichte wiederholt sich: Bundesrätin **Doris Leuthard** sagte im Januar 2012 in der Verkehrskommission: „Insofern kann man verfassungskonform nur eine zweite Röhre bauen, wenn man die alte Röhre behält und beide einspurig betreibt, und das ist ein bisschen Seldwyla. **Wir bauen ja kaum 2 Tunnel und lassen je eine Spur leer. Das ist meines Erachtens scheinheilig.** Das wäre nicht sinnvoll investiertes Geld.“ Nur 5 Monate später schlug der Bundesrat dann genau diese scheinheilige Lösung vor!



Es ist unredlich, etwas zu Versprechen, dass man selbst nicht halten kann! Sobald der Tunnel gebaut ist, lassen sich Gesetz und Verfassung schnell ändern. Man stelle sich vor, es stauen sich in der Ferienzeit Autos vor 2 voll ausgebauten Tunnels, weil laut Gesetz nur 2 Spuren befahren werden dürfen. Sicher wird dann eine Mehrheit der Benutzung der vorhandenen Kapazitäten zustimmen und die Verfassung anpassen wollen. **Fällt jedoch der vom Volk 1994 angenommene Alpenschutzartikel, ist das auch das Ende der Verlagerungspolitik.**



### Die EU freut sich über „Reservekapazität“ mit einer 2. Röhre

Mit einer 2. Röhre wird der Gotthard zur kürzesten 4-spurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Die europäischen Staaten haben ein grosses wirtschaftliches Interesse daran, diese Achse zu nutzen, um die wachsenden Güterströme auf der Strasse aufzunehmen. Vor drei Jahren zeigte sich EU-Verkehrskommissar Siim Kallas begeistert von der 2. Röhre: Sie sei eine „Reservekapazität“, die dazu „beitragen dürfte, Staus bei künftigen Eventualfällen zu vermeiden.“ Seither hält sich die EU auffallend zurück, um das Abstimmungsresultat nicht zu gefährden.

Laut der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) „würde die physische Existenz einer zweiten Röhre **die Schweiz in Transitfragen erpressbar** machen, was angesichts der ungeklärten Zukunft unseres Verhältnisses mit der EU wesentlich ist.“ Auch **Alt-Bundesrat Adolf Ogi** ist aufgrund der EU-Verkehrspolitik der Meinung, es sei „möglicherweise illusorisch zu glauben, die Schweiz könne vier Spuren bauen – und bei grossem Verkehrsaufkommen nur zwei offen haben“. Europarechtler Markus Kern von der Universität Fribourg ist überzeugt, dass die **EU die Öffnung aller Spuren sogar erzwingen kann**, weil das Landverkehrsab-



kommen zwischen der Schweiz und der EU künstliche Begrenzung der Kapazität untersagt. Wollen wir bei zukünftigen EU-Verhandlungen erpressbar sein und die Alpen als Pfand hergeben?



S'Gotthardmärl: [www.facebook.com/alpeninitiative/videos/10153639532279670/](http://www.facebook.com/alpeninitiative/videos/10153639532279670/)

### Unglaubliche Versprechen der Befürworter

Filippo Lombardi, Franz Steinegger, Jean-François Rime, Ulrich Giezendanner: Die gleichen Leute die heute für eine zweite Röhre kämpfen, tun das schon seit Jahrzehnten. Diese Hauptakteure waren schon immer für eine 2. Röhre mit 4 Spuren. Beim Avanti Gegenvorschlag 2004 hatte das Schweizer Volk das letzte Mal die 2. Röhre abgelehnt. **Alle Nationalräte, die vor 10 Jahren für den Avanti-Gegenvorschlag (und für vier Spuren am Gotthard) waren, haben auch dieses Mal im Parlament für eine 2. Röhre gestimmt!** Auch Doris Leuthard war damals für vier Spuren. Die Befürworter sehen die Sanierung als Chance, die 2. Röhre dem Volk schmackhaft zu machen. Übrigens: Alle Parlamentarier, die heute *gegen* eine 2. Röhre sind, haben auch schon den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt.

Seit Jahren weigert sich die Mehrheit von Bundesrat und Parlament den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung umzusetzen. Bundesrat und Parlament haben die **Erreichung des Verlagerungsziels immer wieder hinausgeschoben**. Seit 2011 sagt der Bundesrat, dass auch das Verlagerungsziel 2018 nicht erreicht werden wird. Trotzdem weigert sich Verkehrsministerin Doris Leuthard, weitere Massnahmen zu treffen, um das Ziel endlich zu erreichen. Die Verfassung wird also bereits heute nicht eingehalten. Es stellt sich somit die Frage, warum den Versprechungen, eine 2. Röhre nur zur Hälfte zu brauchen, Glauben geschenkt werden soll.



### Das Pro-Komitee: Baulobby sucht Aufträge

Von den 12 Initianten des Pro-Komitees einer 2. Röhre haben 7 Mandate in Bauunternehmen oder sogar Tunnelbauunternehmen. So ist der ehemalige FDP-Präsident Franz Steinegger Verwaltungsratspräsident der Tunnelbaufirma CSC Impresa Costruzioni SA, FDP Alt-Ständerat Georges Theiler im Verwaltungsrat mehrerer Bauunternehmen und SVP-Nationalrat Hans Killer ist Präsident von bauenschweiz, dem Dachverband der Bauwirtschaft. CVP-Vertreter Filippo Lombardi ist Präsident des Bauzulieferers Spaeter Ticino SA. Sein Vater war übrigens Gründer der Firma Lombardi SA welche die erste Röhre gebaut hat und nun an der Projektierung der 2. Röhre beteiligt ist.

Die **Lobbyisten von furrer.hugi**, welche die Geschäftsstelle der Röhrenturbos führten, vertreten unter anderem die Interessen des Fachverbandes der Kies- und Betonindustrie, von auto-schweiz, von motosuisse und von usic, dem Verband der Planerunternehmen im Bauwesen (bei usic sind wiederum über ein Dutzend Tunnelbauplaner organisiert, unter anderem die Firma von Nationalrat Hans Grunder, Mitglied des Pro-Komitees). Trotz den neuen Vorgaben des Lobbyisten-Verbandes, weigert sich furrer.hugi weiterhin standhaft, all ihre Mandate offen zu legen.

Seit kurzen hat der **Gewerbeverband** des umstrittenen FDP-Repräsentanten Hans-Ulrich Bigler das Steuer der Pro-Kampagne übernommen. Vom Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie, Baumeisterverband, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), bis zu auto-schweiz oder Swissoil: Sie alle lassen ihre Interessen durch den Gewerbeverband vertreten. Eine 2. Röhre bedeutet Bauaufträge in Milliardenhöhe. Es ist offensichtlich, wieso sich diese



Kreise so stark für die sinnlose Geldverschwendung am Gotthard interessieren. Die Sicherheit im Strassenverkehr liegt dem Gewerbeverband wohl kaum am Herzen – es dürfte eher um das Füllen des eigenen Portemonnaies gehen!

Noch ein Fakt: **7 der 12 Initianten des Pro-Komitees haben sich schon bei Avanti (2004) offen für vier Spuren ausgesprochen** – die meisten anderen waren damals politisch gar noch nicht aktiv. Nur Initiator Stefan Engler aus Graubünden hatte sich offen gegen die 2. Röhre ausgesprochen. Zum Nein-Erfolg bei Avanti sagte er damals: „Die Bündnerinnen und Bündner haben wohl gemerkt, dass im Falle eines Baus der zweiten Gotthardröhre der Schwerverkehr auch auf der San Bernardino-Route zunehmen könnte.“



### Achtung: Die falschen Fakten der Befürworter!

Wir haben in den letzten Wochen eine beunruhigende Tendenz festgestellt: **Je näher der Abstimmungstermin kommt, desto mehr falsche Fakten werden von den Befürwortern gebraucht.** Diese Taktik hat der Gewerbeverband schon bei der Abstimmung zur Billag im Juni 2015 gebraucht. Der Gewerbeverband scheint die Strategie der falschen Argumente, die man dann von der Gegenseite dementieren lässt, zu einem Teil der politischen Kultur machen zu wollen. Wir wehren uns entschieden gegen diese Entwicklung.

Dass die Lügenstrategie funktioniert, hat der Schweizer Gewerbeverband mit seiner Kampagne gegen die Billag bewiesen. Übrigens: **Auch die Website des Bundesrats zur 2. Röhre ist voller falscher oder irreführender Anspielungen**, welche zum Teil offiziellen, früheren Antworten des



Bundesrates und der Botschaft des Bundesrats zur 2. Röhre widersprechen. **Wir raten, sich im Notfall auf die Botschaft zum STVG zu beziehen, welche deutlich neutraler und korrekter formuliert ist.**

Einige falsche Argumente, die von den Befürwortern gebraucht werden:

- **Die Lüge:** Das Tessin ist während der Sanierung abgeschlossen, der Verlad wird nicht funktionieren. **Die Wahrheit:** Alle Studien, wie auch die SBB und die BLS bestätigen, dass ein Verlad von Autos und Lastwagen technisch funktioniert. Das Tessin wird zu jeder Zeit per Auto erreichbar bleiben.
- **Die Lüge:** Der Landverbrauch einer Verladelösung ist grösser als jener der 2. Röhre. Der Landverbrauch der Verladestationen ist vergleichbar mit der Verladeanlage in Calais. **Die Wahrheit:** Millionen von Tonnen Ausbruchsmaterial müssen beim Bau einer 2. Röhre transportiert, behandelt und deponiert werden. Die Baustellen in Airola und Göschenen sind alleine schon 8 Fussballfelder gross. Die Flächen werden doppelt so lang besetzt wie die Terminalflächen. Das Terminal in Calais ist 175-mal grösser als jenes im Kanton Uri.
- **Die Lüge:** Die 2. Röhre ist billiger als eine Verladelösung. **Die Wahrheit:** Eine 2. Röhre ist 3 Milliarden teurer als die Verladelösung. Dass eine 2. Röhre auch langfristig (bis 2090) teurer ist, beweist die Helbling Studie im Auftrag des Bundesamts für Strassen.

### Die Abstimmungsfrage ist irreführend

**Der Bundesrat entscheidet über die Formulierung der Abstimmungsfragen.** Die Frage vom 28. Februar 2016 wird heissen: "Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) annehmen?" Diese Frage suggeriert, dass bei einem Nein der Gotthard-Strassentunnel nicht saniert wird. Das stimmt nicht! Die Sanierung des bestehenden Tunnels ist unbestritten. In der Vorlage geht es nicht um die Sanierung des Tunnels, sondern einzig um den Bau einer 2. Röhre. **Der Bundesrat hat die Aufgabe, Abstimmungsfragen objektiv zu stellen. Sie dürfen weder irreführend sein noch suggestiv wirken.** Das ist bei der jetzigen Formulierung nicht der Fall. Sollte sich nach der Abstimmung zeigen, dass die Frage irreführend war, könnten allfällige Unregelmässigkeiten mit einer Stimmrechtsbeschwerde gerügt werden.





## 2 MIO. LASTWAGEN

### Eine Transithölle wie am Brenner

Mit einer 2. Röhre wird die Schweiz zur Transithölle. Darum hat das Schweizer Volk schon zweimal Nein zur 2. Röhre gesagt. Es gibt mehr als genug Kapazität auf der Schiene: Schon heute sind die Schienenkapazitäten nur mit knapp 60% ausgelastet. **Mit der Eröffnung des Basistunnels stehen am Gotthard zusätzliche 40% zur Verfügung.** Diese Bahn-Kapazität sollte genutzt werden, bevor daran gedacht wird, die Nord-Süd Strassenachse auszubauen.

Wie es mit der 2. Röhre in der Schweiz ausschauen wird, kann man heute schon am Brennerpass zwischen Österreich und Italien beobachten. Der Brenner ist heute die mit Abstand am stärksten belastete Strassenachse der Alpen – Tendenz weiter steigend. **Die Brennerautobahn ist komplett 4-spurig ausgebaut.** Sie hat doppelt so viel Strassengüterverkehr wie alle Schweizer Übergänge zusammen. 2013 haben über 1,9 Millionen Lastwagen den Brenner überquert. Der Transitanteil beträgt 91,3%. Ein Drittel der Lastwagen, die heute über den 4-spurigen Brenner fahren, hätten eigentlich einen kürzeren Weg über den 2-spurigen Gotthard. Untersuchungen von 2007 sprechen von **680'000 Fahrten pro Jahr, die eine um mindestens 60 km kürzere Alternative durch den Gotthard hätten.** Diese Tendenz hat sich nicht geändert. Mit dem 4-spurigen Ausbau einer 2. Röhre droht eine Verschiebung eines grossen Teils dieser Lastwagen auf die Gotthardachse von Basel bis Chiasso. Dieser Verkehr soll auf die Schiene und nicht auf der Strasse bleiben!

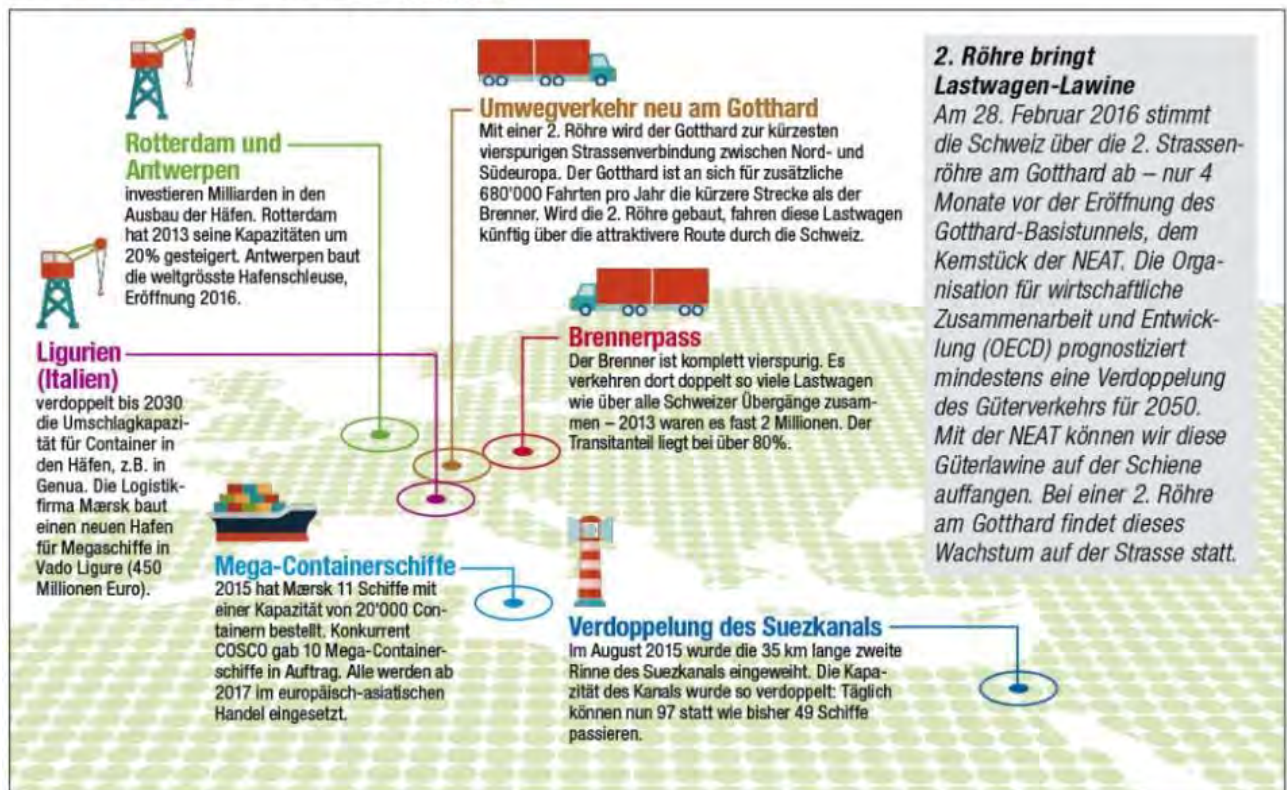
### Die Prognosen zeigen: Noch mehr Lastwagen!

Die Prognosen für den Lastwagenverkehr zeigen alle in eine Richtung: nach oben! **Schon in den letzten 3 Jahrzehnten hat sich der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz verdoppelt.** Laut Prognosen des Bundes setzt sich dieser Trend fort. Wenn keine weiteren Verlagerungsmassnahmen getroffen werden, wird der Güterverkehr auf der Strasse bis 2030 weiter stark wachsen. Laut der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) **wird sich der**



europäische Güterverkehr bis 2050 verdreifachen. Genau um diesen Verkehr aufnehmen zu können, haben wir für 24 Milliarden die NEAT gebaut.

## Welche Güterströme auf uns zukommen



## Die Wirtschaft investiert Milliarden in Infrastruktur

Auch die Wirtschaft bereitet sich auf diese Güterflut vor. **Sie investiert Milliarden in grössere Häfen, grössere Containerschiffe und die Ausweitung des Suezkanals.** So haben Rotterdam und Antwerpen Milliardenbeträge in den Ausbau der Hafenanlagen investiert. Rotterdam hat 2013 seine Kapazitäten mit der „Maasvlakte 2“ bereits um 20% gesteigert. In Antwerpen wird zurzeit die weltgrösste Schleuse für den Hafenzugang gebaut, eröffnet wird diese 2016.

In den **ligurischen Häfen in Italien** wird die **Umschlagkapazität für Container bis 2030 verdoppelt.** In Genua wurden in den letzten Jahren bereits hunderte Millionen Euro investiert. Die Logistikfirma Mærsk baut aktuell einen neuen Tiefwasserhafen für Megacontainerschiffe in Vado Ligure, eine Investition von 450 Millionen Euro. Verkehre von Norden wie von Süden werden sich den kürzesten Weg suchen – und der kürzeste 4-spurige Weg wird über den Gotthard führen. Die Distanz zwischen den beiden Zentren Rotterdam und Genua ist über den Gott-



hardkorridor 300 km kürzer als über den Brennerkorridor. Der Verkehr von diesen Häfen wird darum über kurz oder lang im Norden oder Süden an unseren Grenzen stehen. Wir entscheiden, ob auf der Strasse oder auf der Schiene.

**2015 wurde eine 35 Kilometer lange zweite Rinne des Suezkanals eingeweiht. Die Kapazität des Kanals wurde so verdoppelt.** Im Juni 2015 gab die Firma Mærsk die Bestellung von 11 Containerschiffen mit einer Kapazität von 20'000 Containern bekannt. Kosten: 1,8 Milliarden Dollar. Auch Konkurrent COSCO hat dieses Jahr 10 Megacontainerschiffe bestellt. All diese Schiffe werden ab 2017 im europäisch-asiatischen Handel eingesetzt. **Die ersten Megacontainerschiffe von über 19'000 Containern sind seit 2014 im Einsatz**, dabei hatten 2011 die grössten Schiffe noch eine Kapazität von maximal 14'000 Containern. All diese Investitionen generieren Güterverkehr, welchen wir mit der NEAT aufnehmen können. Beim Bau einer 2. Röhre riskieren wir eine Transithölle von Chiasso bis Basel und Schaffhausen.

Bundesamt für Strassen ASTRA	
Artikel	Total
Neubau 2. Röhre	2'000'000'000
Sanierung 1. Röhre	800'000'000
Unterhalt 40 Jahre	<u>1'600'000'000</u>
<b>Total</b>	<b>4'400'000'000</b>
Vielen Dank für ihren Einkauf!	
Es bediente Sie: Doris Leuthard	
DI 27.10.2015 14:35Uhr Kasse 1	

## FINANZEN

### Eine 2. Röhre kostet vier Milliarden

**Die Sanierung mit 2. Röhre ist unter dem Strich 3 Milliarden Franken teurer als eine Verladelösung.** Laut den offiziellen Angaben des Bundesrates kostet nur schon der Bau eines neuen Strassentunnels 2 Milliarden Franken – Kostengenauigkeit +/-30 %. Dazu kommt die Sanierung des heutigen Tunnels von 800 Millionen Franken. Nicht gerechnet hat der Bundesrat aber die Folgekosten: Betrieb und Unterhalt der zweiten Röhre werden laut Bundesrat jährlich 25 bis 40 Millionen Franken verschlingen, bis zur nächsten Sanierung nach weiteren 40 Jahren



also 1 bis 1,6 Milliarden Franken. Bei der RoLa kann man von den Lastwagen auf der RoLa einen kostendeckenden Preis verlangen. Werden RoLa-Terminals an der Grenze gebaut, könnte diese langfristige Investition in die Verlagerungspolitik zum Beispiel aus der Eisenbahnkasse finanziert werden. Oft wird von Seite der Befürworter behauptet, der Bau einer 2. Röhre sei finanziell nachhaltiger. Dabei zeigt ein Bericht aus dem Bundesamt für Strassen, angefertigt von der Bauplanungsfirma Helbling, dass **die Verladelösung auch auf längere Sicht (bis 2090) und bei einer „dynamischen“ Betrachtung gegenüber einer 2. Röhre einen „relativen Kostenvorteil“** von 1,6 bis 2,3 Milliarden Franken aufweist. Die Lösung mit Bahnverlad ist auch bei einer weiteren Sanierung im Jahr 2090 billiger als die 2. Röhre!

	Variante (ohne Sommeröffnung)	Variante (kurze Sommeröffnung)	Variante (lange Sommeröffnung)	Variante (2. Röhre)
<b>Kosten gemäss BR inkl. Verkehrsmanagement</b>	1,2 – 1,5 Mia.	1,4 – 1,7 Mia.	1,8 – 2,0 Mia.	2,8 Mia.
<b>Betrieb und Unterhalt 2. Röhre während 40 Jahren</b>				1,0 – 1,6 Mia.
<b>Einnahmen aus LKW-RoLa-Gebühren</b>	-0,6 Mia.	-0,6 Mia.	-0,6 Mia.	
<b>Verlust an LSVA-Gebühren</b>	0,2 Mia.	0,2 Mia.	0,2 Mia.	
<b>Total</b>	<b>0,8 – 1,1 Mia.</b>	<b>1,0 – 1,3 Mia.</b>	<b>1,4 – 1,6 Mia.</b>	<b>3,8 – 4,4 Mia.</b>
<b>Differenz zur Variante 2. Röhre</b>	<b>-3,0 bis -3,6 Mia.</b>	<b>-2,8 bis -3,4 Mia.</b>	<b>-2,4 bis -3,0 Mia.</b>	

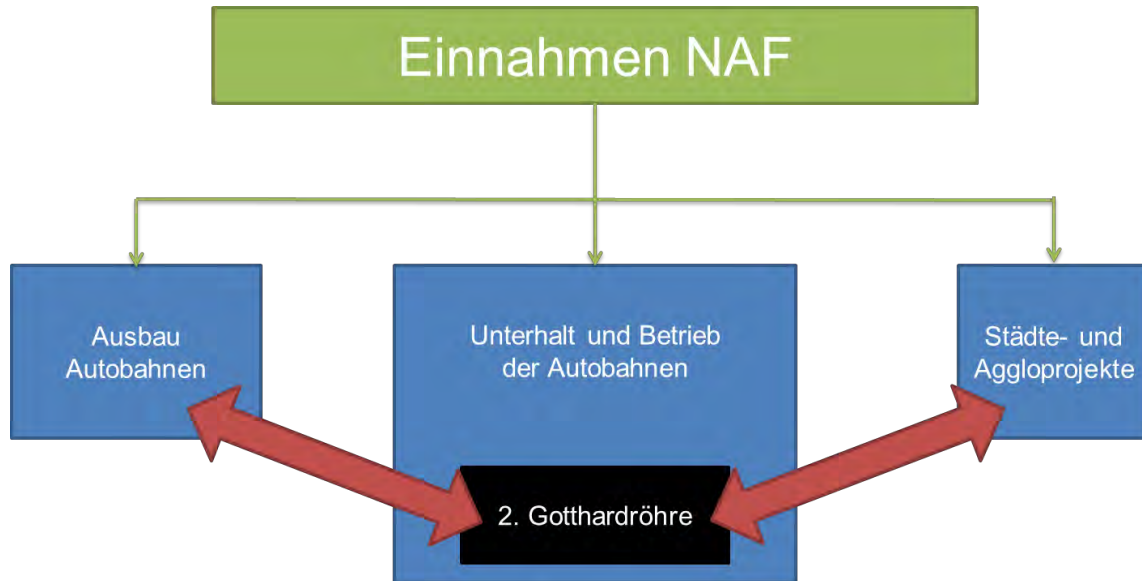
### RailValley-Studie: Ist die Sanierung des Gotthardtunnels massiv überteuert?

RailValley, ein unabhängiger Verein zur Förderung von Bahninnovationen, vergleicht in einer Studie die Kosten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit der Sanierung des Arlberg-Autobahntunnels in Österreich. Beide Tunnels sind ähnlich gebaut, haben eine ähnliche Länge und sind ähnlich lange in Betrieb. **Die Sanierung des Arlberg-Tunnels kostet jedoch mit 160 Millionen Euro deutlich weniger als die geplante 800 Millionen Franken teure Sanierung des Gotthardtunnels.** RailValley kritisiert, dass die Sanierung beim Gotthard die Anpassung an die Normen für neu zu bauende Tunnels vorsieht. Die Sanierung des Arlberg-Tunnels strebt keine Anpassung an die Normen für Neubauten an. Als unnötig sieht RailValley insbesondere die Anhebung der Zwischendecke von 4,5 auf 4,8 Meter und die Anpassung der Fahrbahnquerneigung von 2 auf 2,5



Prozent: Die Anpassung der Höhe ist nicht nötig, da die Maximalhöhe für Fahrzeuge 4 Meter beträgt und es bisher nie zu besonderen Vorfällen gekommen ist, die mit der Höhe der Zwischendecke zu tun hatten. Eine Fahrbahnquerneigung von 2,5 Prozent ist laut RailValley ausserhalb von Tunnels sinnvoll, um den Wasserablauf bei Starkniederschlägen zu gewährleisten. Würde der Gotthardtunnel gleich wie der Arlberg-Tunnel saniert, könnte der grösste Teil der Arbeiten in der Nacht mit Offenhalten einer Fahrspur und maximalen Wartezeiten von 30 Minuten durchgeführt werden. **Der Kostenaufwand für die Sanierung des Gotthards würde etwa 250 Millionen Franken betragen.**

Objekt	Gotthard	Arlberg
<b>Ursprüngliches Projekt:</b>	2 Röhren	2 Röhren
<b>Ausgeführtes Projekt:</b>	1 Röhre	1 Röhre
<b>Eröffnung:</b>	5. September 1980	1. Dezember 1978
<b>Tunnellänge:</b>	16'900 m	13'972 m
<b>Fahrbahnbreite:</b>	7,80 m	7,50 m
<b>Höhe</b>		
vor der Sanierung	4,50 m	4,50 m
nach der Sanierung	4,80 m	4,50 m
<b>Fahrbahnquergefälle</b>		
vor der Sanierung	2 Prozent	2 Prozent
nach der Sanierung	2,5 Prozent	3 Prozent
<b>Breite der seitlichen Bankette</b>		
vor der Sanierung	70 cm	70 cm
nach der Sanierung	100 cm	70 cm
<b>Kosten der Sanierung</b>	250 Mio. Fr.	160 Mio. Euro
<b>Kosten Sanierung und Normanpassung (EU) ohne 2. Röhre</b>	1,2 – 2,0 Mia. Fr.	
<b>Kosten Sanierung und Normanpassung (EU) mit 2. Röhre</b>	2,9 Mia. Fr.	



Die 2. Röhre wird über die Unterhaltskasse finanziert. Fast 300 Millionen CHF kostet die Röhre jährlich während der Bauphase. Dieses Geld fehlt in den Agglomerationen.

### Wie würde die 2. Röhre finanziert?

Doris Leuthard tut gerne so, als ob die 2. Röhre in keinerlei Konkurrenz zu irgendwas stehe. Was die Basler Zeitung in einem Kommentar als äusserst fragwürdiges Vorgehen bezeichnete. Denn **jedes Kind, das schon mal einen Kaugummi gekauft hat, weiss: ein Franken kann nur einmal ausgegeben werden.**

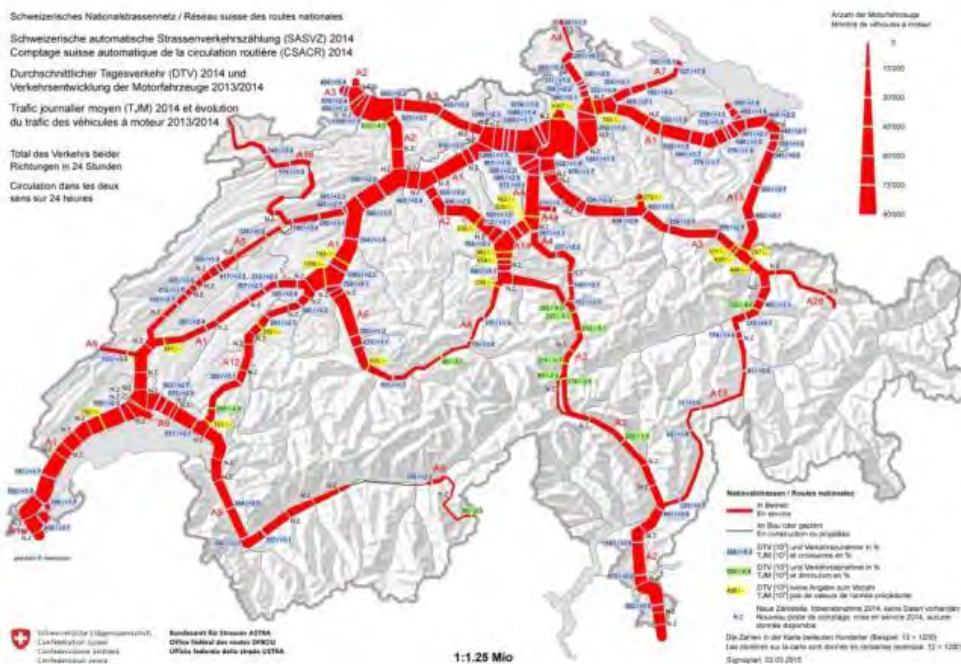
Das Parlament bestimmt jährlich im Budget, wie viel Geld aus dem Strassentopf (Mineralölsteuer und Autobahnvignette) für den Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen gebraucht wird, und wie viel für den Ausbau der Autobahnen und für Agglo-Projekte übrig bleibt. **Die 2. Röhre gilt als Unterhaltsprojekt und wird über die Unterhaltskasse finanziert! Fast 300 Millionen CHF kostet die Röhre jährlich während der Bauphase. Dieses Geld fehlt in den Agglomerationen.**

Schon heute kostet der Unterhalt und Betrieb von jedem Autobahnkilometer 750'000 Franken. Es ist aber wahrscheinlich, dass diese Kosten in den nächsten Jahren massiv steigen werden. Laut Doris Leuthard müssen etwa 140 Tunnels, welche vor 1975 gebaut wurden, saniert werden. „Zudem gibt es etwa 2'300 Brücken, die in die Jahre gekommen sind.“ Werden Unterhalt und Betrieb teuer (bis zu 40 Millionen kostet der Unterhalt der 2. Röhre jedes Jahr), **bleibt weniger Geld für die Engpassbeseitigung und für die wichtigen Agglomerationsprojekte übrig.** Daran ändert sich auch nichts mit der geplanten neuen Finanzierung des Strassenverkehrs (NAF). Doris Leuthard sagte dazu:

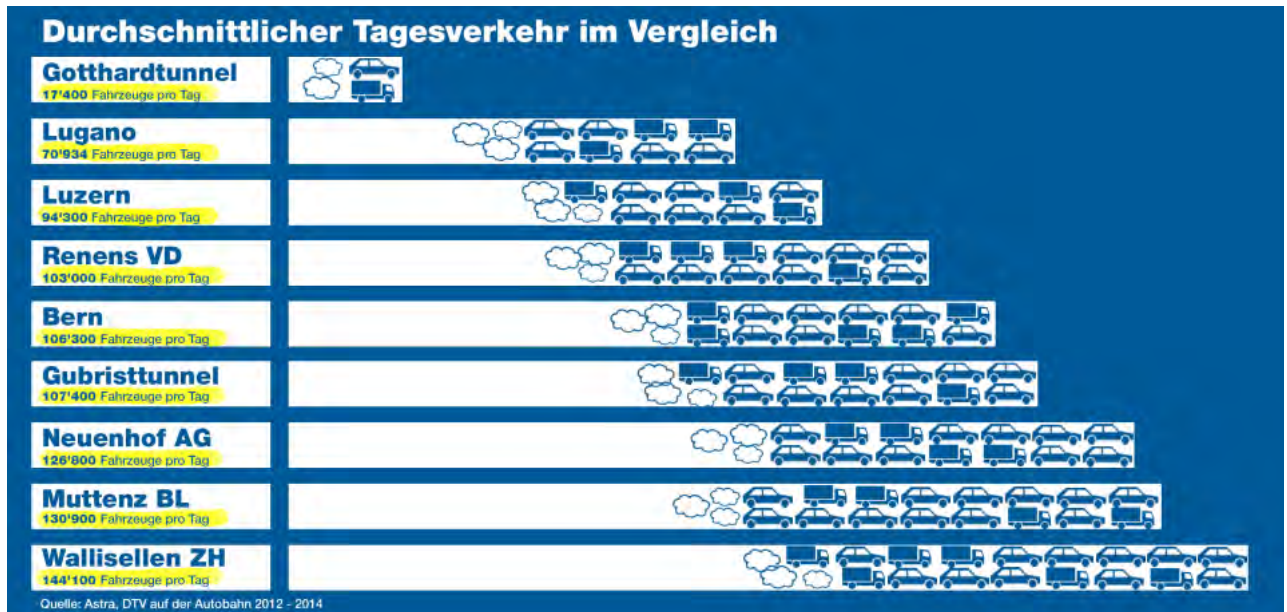


„Auch beim NAF wird dann das Parlament feststellen, was man für Unterhalt und Betrieb braucht und was noch für die Engpässe und die Agglomerationen übrig bleibt.“ In Zukunft werden Strassen so oder so deutlich mehr Geld brauchen. Weder Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ist finanziert, noch der Unterhalt, oder die Beiträge an Berg- und Randregionen. Die Reserven gehen voraussichtlich 2018 zur Neige, weil die Ausgaben steigen, während die Einnahmen zurückgehen. Es droht eine Finanzierungslücke von 1,2 Milliarden Franken pro Jahr. Die 2. Röhre steht vor diesem Hintergrund völlig quer in der Landschaft.

**Wäre es nicht besser, das Geld dort einzusetzen, wo täglich 100'000 und mehr Autos verkehren statt am Gotthard, wo es durchschnittlich nur 17'000 sind? Wäre es nicht sinnvoller, den täglichen Arbeitsverkehr rund um die Zentren von St. Gallen bis Genf und von Basel über Luzern bis Chiasso zu erleichtern, statt das Geld am Gotthard zu verlocken? 80 Prozent des Verkehrs am Gotthard ist Freizeitverkehr. Darum erreicht der Gotthard-Strassentunnel nur zu Ferienzeiten und an einigen Wochenenden Verkehrsspitzen.**



Belastung der Nationalstrassen 2014 - Durchschnittlicher Tagesverkehr und Entwicklung



## Die 2. Röhre verunmöglicht Agglomerationsprojekte

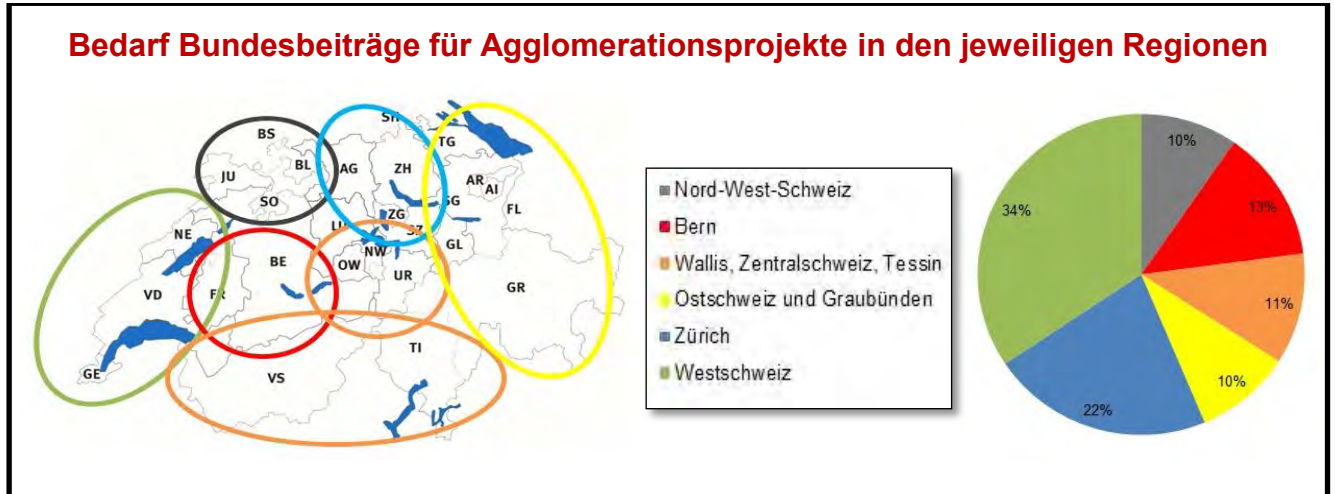
Dem Bund standen 6 Milliarden Franken im jetzigen Agglo-Fonds für die Mitfinanzierung von Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Die Kantone reichen Projekte ein. Der Bund entscheidet dann, welche Projekte mitfinanziert werden können. Das meiste Geld ist verbraucht. In Zukunft soll die Finanzierung darum über den neuen Nationalstrassen und Agglomerationsfonds (NAF) passieren. **Alle Agglomerations-Projekte, die in der letzten Finanzierungsrunde nicht finanziert werden konnten, stehen in direkter Konkurrenz mit der 2. Röhre.** Insgesamt wurden Bundesbeiträge von 1,4 Milliarden CHF gefordert, welche vom Bund noch nicht finanziert werden. Über ein Drittel der gefährdeten Projekte sind in der Romandie und 22 Prozent im Raum Zürich. Die Westschweiz und Zürich benötigen also mehr als die Hälfte aller Bundesbeiträge, welche für die Agglomerationsprojekte eingesetzt werden müssten. Norbert Schmassmann von der CVP meint dazu: „**Eine 2. Gotthardröhre bindet Mittel, die andernorts für die Verkehrspolitik fehlen.** Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz bestehen nicht am Gotthard, sondern tagtäglich in den Agglomerationen.“

**Unter den Projekten, die beim Bau einer 2. Röhre gefährdet werden, befinden sich Autobahnumfahrungen, Tramanschlüsse und Velostationen.** Betroffen wären zum Beispiel die Umfahrung von Morges, die Nouvelle liaison ferroviaire Neuchâtel-Le Locle, die Limmattalbahn, der Autobahnanschluss Wil-West, Expresstram 10 in Basel, die Entlastungsstrasse Münsingen Nord, die Unterführung am Bahnhof Visp, eine Velostation in der Altstadt von Luzern, die Tramlinie Lugano oder auch die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Stadtgebiet Chur... und





dies ist nur eine zufällige Auswahl der gefährdeten Projekte!



Auch die Politik hat gemerkt, dass die Prioritäten anders gesetzt werden müssen. So meinte FDP-Ständerat Ruedi Noser: „Persönlich bin ich der Ansicht, dass wir dringendere Verkehrsprobleme lösen müssen.“ Die gleiche Meinung vertritt auch **Markus Hausamman von der SVP**: Die für die 2. Röhre „benötigten Mittel fehlen für die Bewältigung der Verkehrsaufgaben im Mittelland.“



### Eine isolierte Maut am Gotthard ist sinnlos

Viele Befürworter möchten die 2. Röhre nach dem Vorbild der Brennerautobahn mit einer Maut finanzieren. 24 Spuren hat die Mautstelle Schönberg an der Brennerautobahn. Auf der Fläche von fast fünf Fussballfeldern wird hier das Geld für die Bergautobahn eingetrieben. Bei viel Verkehr bildet sich Stau und die Beschleunigung der gestressten Fahrzeuglenker verursacht Lärm und Emissionen. Wo soll auf der Gott-



hardachse eine solche permanente Anlage gebaut werden?

Wenn es nur am Gotthard Tunnelgebühren gibt, droht den anderen Alpenübergängen Umwegverkehr. Darum wird man gleichzeitig auch am San Bernardino und am Simplon Gebühren verlangen müssen. Warum aber sollen Urner, Tessiner, Walliser und Bündner für die Benutzung „ihrer“ Strassen extra bezahlen, während Zürcher, Basler und Genfer ihre Autobahnen gratis befahren dürfen? Das heisst: **Ohne ein generelles Road Pricing, wo die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz herrschen, macht eine isolierte Maut am Gotthard keinen Sinn.** Zu genau den gleichen Schlüssen kommt übrigens auch der Bundesrat. Der Schweizerische Gewerbeverband und die anderen Befürworter wehren sich übrigens selbst am stärksten gegen eine Tunnelgebühr.

Und noch etwas: **Lastwagen fahren weiterhin gratis durch den Tunnel, weil man wegen der Verträge mit der EU keine zusätzliche Tunnelgebühr verlangen kann.** Nach einer Volksentscheid zur 2. Röhre noch nachträglich bei der EU noch eine Maut heraus zu holen ist wohl mehr als illusorisch. Bei einem Nein zur 2. Röhre ist eine Maut am Gotthard schlicht unnötig, weil über 3 Milliarden gespart wurden.



*Die Mautstelle Schönberg am Brenner: 24 Spuren, fast 5 Fussballfelder gross, Lärm, Stress und Stau.*



### Mit 3 Milliarden Franken könnte man...

- ... 60'000 Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel ausrüsten und sie damit viel sicherer machen – das sind 10'000 Fussgängerstreifen mehr, als dass es heute in der Schweiz hat!
- ... 5 Millionen Kilometer neue und asphaltierte Velowege bauen – oder auch 13 Velowege bis zum Mond.
- ... alle momentan in der Schweiz in Verkehr gesetzten Personenwagen mit einem Spurhalteassistenten ausrüsten.
- ... die ganze Bevölkerung der Schweiz ein Jahr lang alle zwei Wochen ins Kino schicken.
- ... 500 Karibikinseln kaufen.
- ... in jeder Gemeinde der Schweiz 21 neue Spielplätze bauen.
- ... jedem Kind auf der Welt eine Tafel Schokolade schenken.
- ... auf einer Fläche neue Solarpanels installieren, die viermal so gross ist wie der Bodensee.
- ... 15 Jahre lang einen zweiwöchigen Vaterschaftsurlaub bezahlen.
- ... 70 Prozent aller Rentnerinnen und Rentner ein GA schenken.

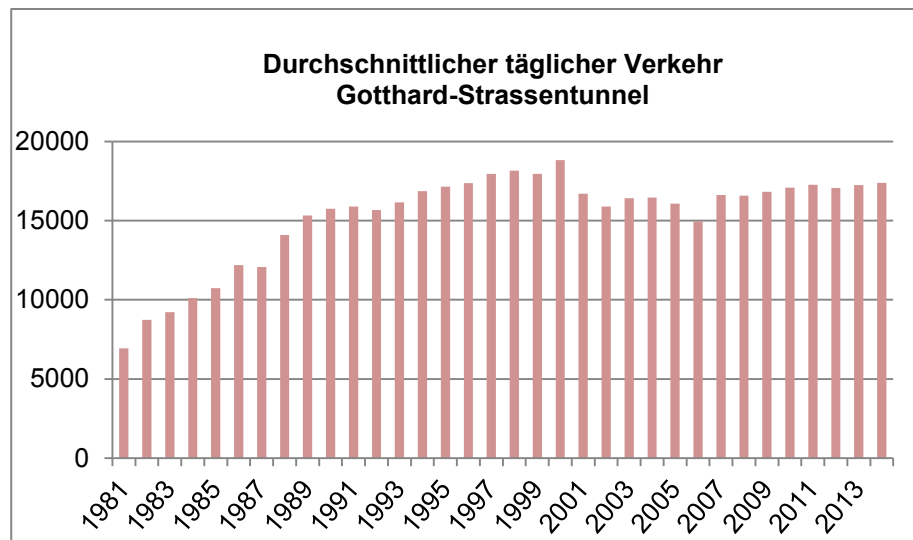
## VERKEHRSPOLITIK

**Verkehrskollaps wegen der 2. Röhre** Seit 2001 stagniert der Verkehr am Gotthard – im Unterschied zu fast allen andern Nationalstrassen. Trotzdem werden im Sommer regelmässig schon kürzeste Staus am Gotthard im Radio gemeldet. Die Kantonspolizei Uri sagt dazu: „Das sind sehr viele Staus, die sich kurz bilden, weil ein Fahrzeug nicht anfahren konnte, und sich 10 Minuten später wieder auflösen. Auf solche Meldungen könnten wir verzichten.“ Werden die Staumeldungen gebraucht, um Politik zu machen? Seit sich der Bundesrat für die 2. Röhre entschieden hat, ist die Zahl der Staumeldungen von kürzesten Staus stark gestiegen! Noch 2012 vermeldete das ASTRA ganze vier Kürzest-Staus von einem Kilometer am Gotthard-Nordportal – 2014 Jahr waren es bereits 195 Staus mit einem Kilometer.

Mehr Strassen bauen, um den Stau zu verhindern, so sagte Forscher Lewis Mumford 1955, sei genauso wie „seinen Hosengürtel öffnen, um Übergewicht loszuwerden.“ Die Staustunden auf den Autobahnen haben sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt. Im Gegensatz zum Gotthard sind die Agglomerationen von Zürich, Genf, Lausanne und Basel sowie der Abschnitt zwischen Härkingen (Solothurn) und dem Aargauer Wiggertal besonders betroffen. An der Umfahrung von Genf staut sich der Verkehr an 270 Tagen im Jahr, am Gubristtunnel sowie auf der Nordumfahrung der Stadt Zürich wurde an nur 20 Tagen kein Stau registriert. Eine 2. Röhre bedeutet noch doppelt so viele Transitlastwagen auf Schweizer Strassen. **Die 2. Röhre wäre der Tropfen, welcher das Fass zum Überlaufen bringt!**



Einen viel besseren direkten Effekt auf die Staulänge als eine 2. Röhre hätte die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Am Freitag und Samstag sind viele Lastwagen unterwegs. Die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene würde die Zahl der (Ferien-)Staus am Gotthard um rund einen Drittel vermindern.



## Die 2. Röhre sabotiert die NEAT

1992 hat das Schweizer Volk der NEAT mit den Basistunnels am Gotthard, am Lötschberg und am Ceneri (Eröffnung 2020) zugestimmt. Mit dieser grössten Investition in der Geschichte des Landes – 24 Milliarden – sollte der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden. Die neuen Basistunnel am Gotthard und am Ceneri werden die Fahrt in den Süden gegenüber heute um eine Stunde verkürzen. Für Markus Hausamman von der SVP ist klar: **Es sei absolut sinnlos, über eine 2. Röhre zu diskutieren „vorher muss die NEAT wirtschaftlich betrieben werden.“** Das gleiche sagte übrigens auch Befürworter Franz Steinegger in Vergangenheit. Eine 2. Röhre macht die Schweizer Verlagerungspolitik unglaubwürdig.

Je höher die Auslastung des Gotthardbasistunnel durch den Güterverkehr, zum Beispiel durch eine stärkere Verlagerungspolitik, oder durch eine rollende Landstrasse während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, desto besser die Wirtschaftlichkeit der NEAT. Laut einer **offiziellen Studie im Auftrag des Bundes führt eine 2. Röhre zu einem „verminderten NEAT-Attraktivitätseffekt“**. Wird der Basistunnel nicht genutzt, riskieren wird laut der Studie Verluste in Milliardenhöhe. Das ist der wahre Preis der 2. Röhre!

Mit dem Verzicht auf eine 2. Röhre könnte die Schweiz beweisen, dass sie die EU-Transporte durch die Schweiz auf der Bahn abwickeln kann



– wie dies das Schweizer Volk seit zwanzig Jahren fordert.

## Die 2. Röhre: Der teuerste Pannestreifen der Welt

Ständerat Thomas Minder redet Klartext: **Es sei doch eine „Weltpremiere des Blödsinns“ so viele Milliarden für einen Pannestreifen auszugeben.** Ähnlich äusserte sich CVP-Ständerat Konrad Graber: “Wer glaubt, dass das Ausland, ja nur schon das Inland auf Dauer akzeptieren werde, dass sich ein Stau vor einer Tunnelröhre bildet, in welcher der Pannestreifen nicht befahren wird, der glaubt gleichzeitig an den Storch, den Osterhasen und das Christkind.“

**Der Bundesrat hat im September 2015 beschlossen, auf 16 Autobahnabschnitten bei Stau den Pannestreifen frei zu geben.** Eine solche Umnutzung von Pannestreifen soll laut Bundesrat lokale Verkehrsbehinderungen verringern. Auch am Gotthard genügt allenfalls ein einfacher Entscheid des Bundesrats, um temporär die vorhandenen 4 Spuren zu öffnen. Warum soll das am Gotthard nicht angewendet werden, wenn vier Spuren zur Verfügung stehen und sich der Ferienverkehr staut?

## Eine 2. Röhre passt nicht zum Klima- und Umweltschutz

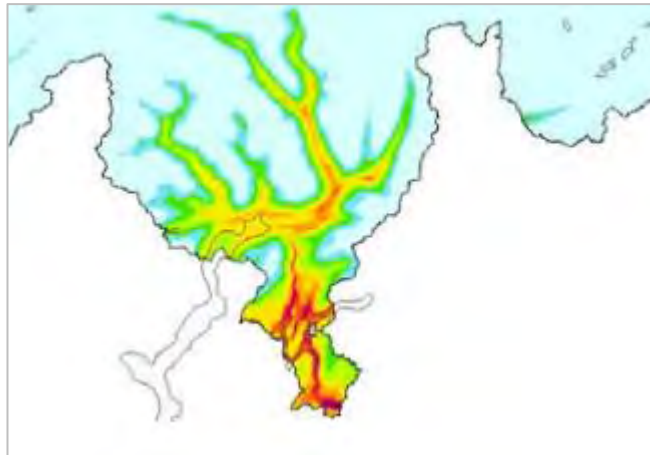
Wer durchatmen und Natur erleben will, findet nichts Vergleichbares mit den Alpen. Mit 35'000 Tierarten und rund 13'000 verschiedenen Pflanzen gehört der Alpenbogen zu den artenreichsten Regionen der Welt. Wer in die Gotthardregion fährt, erlebt aber eine andere Realität. Zwischen den Bergen konzentrieren sich Luftschadstoffe stärker als im Flachland, vor allem im Winter. Die Luftgrenzwerte werden in den Kantonen Tessin und Uri nicht eingehalten. **Der Strassenverkehr und insbesondere die Lastwagen sind die bedeutendste Quelle der allgemeinen Luftverschmutzung.** Die Menschen leben in den engen Tälern viel näher an der Autobahn. Dabei sind besonders jene betroffen, welche in naher Distanz von der Transitachse leben. Vor allem ältere Menschen und Kinder leiden unter schlechter Luft. Für Kinder, die weniger als 100 Meter von einer stark befahrenen Strasse entfernt wohnen, wurde ein um rund 50 Prozent erhöhtes Risiko für Leukämie gefunden im Vergleich zu Kindern, die mehr als 500 Meter zur nächsten Autobahn wohnen. Laut der europäischen Umweltagentur ist Luftverschmutzung durch Stickstoff für geschätzte 75,000 verfrühte Todesfälle in Europa verantwortlich. Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) wird vor vor allem durch Dieselmotoren verursacht freigesetzt.

Nicht nur die Luft beeinträchtigt die Gesundheit und die Lebensqualität: Jede fünfte Person in der Schweiz ist von schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm betroffen. Lärmbelastungen sind vor allem während der nächtlichen Ruhephase gesundheitsschädlich und verursachen Stress, Nervosität, Müdigkeit, Bluthochdruck und Anfälligkeit für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. **Eine 2. Röhre wird noch mehr Verkehr**



in die engen Täler bringen. Die Lebensqualität der Bevölkerung in der Leventina und dem Reusstal würde weiter sinken.

Die 2. Röhre widerspricht auch der Energiewende. In Europa sind Lastwagen beispielsweise für einen Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs verantwortlich – Tendenz stark steigend. **Während in der Schweiz die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Brennstoffbereich seit 1990 pro Jahr um etwa 190'000 Tonnen reduziert werden konnten, haben jene des Verkehrs jährlich um 85'000 Tonnen zugenommen.** Laut Bundesrat könnten durch die Umsetzung des Verlagerungsziels pro Jahr 175'000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.



Das Südtessin ist heute schon die am stärksten mit Feinstaub belastete Region der Schweiz (Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU).

## SICHERHEIT

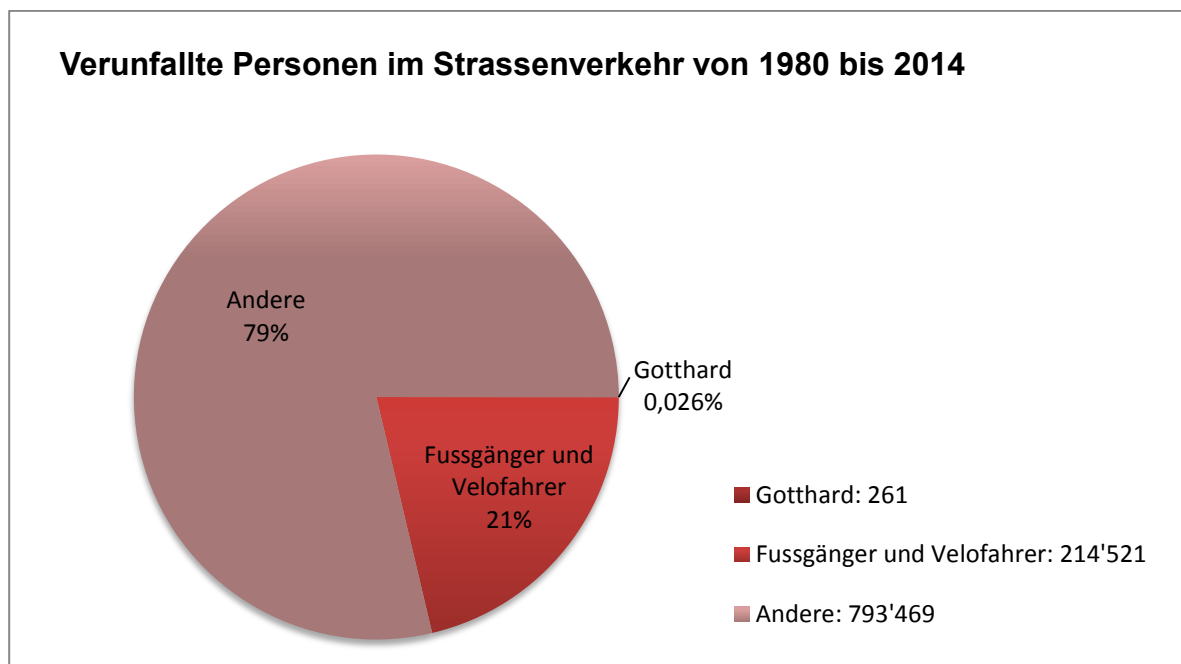
**Der Bundesrat sagt: „Der Gotthardtunnel ist schon heute sicher“**

Der Bundesrat schreibt: „**Der Gotthard-Strassentunnel ist einer der sichersten Abschnitte im Nationalstrassennetz.**“ Er geht sogar noch weiter: „Die auf der Nationalstrasse vorhandenen Tunnel sind die sichersten Streckenabschnitte überhaupt.“ Das Risiko, im Gotthard in einen Unfall verwickelt zu werden, ist geringer als auf offener Strasse. Die Statistiken reflektieren dies: Nur 0,26 Promille aller Unfälle seit 1980 sind im Gotthard passiert. Oder anders herum: **99,97 Prozent aller Unfälle in der Schweiz geschehen nicht im Gotthard.** Auf den 17 Kilometern im Gotthard passieren nicht mehr Unfälle als auf den andern Strassenabschnitten der Schweiz (der Gotthard repräsentiert 0,24 Promille des Verkehrsnetzes). Nach dem verheerenden Lastwagenbrand von 2001 wurden im Gotthard-Strassentunnel zudem umfangreiche Massnahmen ergriffen. **Die Zahl der Unfälle ist seither fast auf einen Viertel der früheren Werte zurückgegangen.** Mit dem neuen Lüftungssystem wäre eine Katastrophe wie 2001 heute nicht mehr möglich,



auch wenn die Befürworter der 2. Röhre und auch das ASTRA heute gerne mit den schrecklichen Bildern des brennenden Lastwagens Werbung für ihr Infrastrukturprojekt machen.

Die Probleme im Strassenverkehr liegen nicht am Gotthard: Während sich das Sicherheitsniveau für Personenwagen-Insassen markant verbessert hat, stagniert die Zahl der schweren Unfälle von Fussgängern und Radfahrern seit Jahren auf hohem Niveau. Dies schreibt die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) SINUS-Report vom November 2015. Um Fussgänger und Velofahrer besser zu schützen, braucht es laut bfu unbedingt eine Optimierung des Netzes und Verbesserungen an der Infrastruktur. Genau dort fehlt bei einem Bau der 2. Röhre aber das Geld! **Rund die Hälfte der 50'000 Fussgängerstreifen in der Schweiz sind sanierungsbedürftig.** Geschätzte Kosten, um alle sicher zu machen: 1,5 Milliarden Franken. Eine 2. Röhre kostet 3 Milliarden mehr als die Sanierung ohne 2. Röhre.



Mit 3 Milliarden könnte man einen grossen Teil der dringenden Sicherheitsprobleme auf dem Schweizer Strassennetz lösen. 2,6 Promille der Unfälle in der Schweiz passieren im Gotthard. Das bedeutet, dass im Strassentunnel pro Kilometer gleich viele Personen verunfallen wie auf dem restlichen Schweizer Strassennetz.

### Die 2. Röhre bringt mehr Unfälle auf Schweizer Strassen

Eine 2. Röhre macht die Strassen in der Schweiz unsicherer. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat berechnet, dass 3 Prozent mehr Verkehr am Gotthard zusätzliche Unfälle ausserhalb des Tunnels bedeuten. Die effizienteste Massnahme zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit ist die vom Volk verlangte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Denn zwei Drittel der tödlichen



Unglücke seit 2002 sind auf Kollisionen mit Lastwagen zurückzuführen. Gemäss bfu trägt der Schwerverkehr sogar noch mehr Schuld: Zwischen 1992 und 2012 sind im Gotthard 91 Prozent der Personen bei Unfällen mit Lastwagen gestorben.

### Sicherheit jetzt und ein Blick in die Zukunft

Ein richtungsgetrennter Gotthardtunnel ist mit 2. Röhre allenfalls erst 2037 betriebsbereit. **Die Sicherheit im Gotthard könnte man aber schon heute erhöhen.** Urner Ständerat Markus Stadler und die Waadtländer Ständerätin Géraldine Savary haben zum Beispiel gefordert, die Geschwindigkeit im Tunnel zu senken oder im Norden ein Thermoportal zu errichten, welches Lastwagenbrände verhindert. Der Bundesrat und die Stimmen der Befürworter der 2. Röhre haben diese einfachen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit abgelehnt. Die Scheinheiligkeit der Röhrenbefürworter ist offenkundig.

Schon heute verfügt der Gotthard-Strassentunnel über einen parallel verlaufenden Sicherheitsstollen. Mit der Sanierung wird **die Decke des Strassentunnels höher, die Bankette auf der Seite breiter und die Farbe heller.** Mit einer absenkbaren Mittelleitplanke, welche nur ein Dreissigstel einer 2. Röhre kosten würde, würden frontale Unfälle im besten Fall schon ab 2025 verhindert.

Schon heute könnten Autos der neusten Generation autonom auf der Autobahn fahren. Fast jedes Modell hat schon Notbremssysteme, Überhol-Assistenten, adaptive Tempomaten und Spurhaltesysteme – bis 2035 wird etwas anderes absolut undenkbar sein. Seit 2015 müssen ausserdem alle in Verkehr gesetzten Lastwagen mit technischem Sicherheitssystem wie Spurhalteassistenten oder Schnellbremsassistenten ausgerüstet sein. **Die Gefahr von Frontalkollisionen durch menschliches Versagen (der Grund 90 Prozent aller Unfälle) ist in 20 Jahren praktisch ausgeschlossen.** Das Bundesamt für Strassen ist übrigens selbst überzeugt, dass Fahrroboter bald besser fahren werden als jeder Mensch. Unsere Frage an das Bundesamt: Wofür denn dann noch eine 2. Röhre?





**Via Sicura und SmartVote zeigen: Die Befürworter sind die falschen Sicherheitsapostel**

Es ist schon erstaunlich, wer nun vor der Abstimmung zu 2. Röhre plötzlich zum Sicherheitsapostel wird. Die wichtigste Massnahme zur Verbesserung der Strassensicherheit war das Gesetz Via Sicura. Das Parlament hat 2012 Via Sicura angenommen. Vergleicht man die Abstimmungen zwischen 2. Röhre und Via Sicura sieht man, dass **fast 50 Prozent der Röhren-Befürworter gegen Via Sicura und damit gegen mehr Sicherheit gestimmt hat**. Von den Initianten des Pro-Komitees haben sich drei offen gegen Via Sicura ausgesprochen. Alle, die im Parlament gegen eine 2. Röhre sind, waren für Via Sicura.

Eine Analyse der SmartVote-Befragung vor den Wahlen zeigt die gleiche Tendenz: **Fast die Hälfte der Kandidaten, welche den Sanierungstunnel befürworten, will auch die „Raser“-Gesetzgebung abschwächen**. Diejenigen, die sich tatsächlich für die Sicherheit im Strassenverkehr einsetzen, sind die Gegner eines Sanierungstunnels: Über 90% von ihnen wollen keine Lockerung der Gesetzgebung bei Geschwindigkeitsübertretungen. Vom Komitee für eine 2. Röhre sind zum Beispiel Olivier Français, Ulrich Giezendanner, Fabio Regazzi, Jean-François Rime, Albert Rösti, oder Christian Wasserfallen für weniger Strassensicherheit.

Ein gutes Beispiel für einen scheinheiligen Sicherheitsapostel ist Röhrenturbo Fabio Regazzi: Er hat eine parlamentarische Initiative eingereicht, die Via Sicura abschwächen möchte (Jean-François Rime hat diese ebenfalls unterschrieben). **Gleichzeitig möchte Fabio Regazzi mit einer Motion das Nachtfahrverbot für Lastwagen verkürzen – unterschrieben haben ausschliesslich Befürworter einer 2. Röhre.**



SmartVote Umfrage 2015: Anteil der Befürworter und Gegner der Lockerung der "Raser"-Gesetzgebung

	Lockerung der „Raser“- Gesetzgebung	Keine Lockerung der „Raser“- Gesetzgebung
<b>2. Röhre Ja/eher Ja</b>	47,7%	52,3%
<b>2. Röhre Nein/eher Nein</b>	9,8%	90,2%

### Die 2. Röhre macht die Schweiz zum Gigaliner- und Giftkorridor

Heute sind Gefahrguttransporte im Gotthard nur mit Sonderbewilligung erlaubt. Das wird mit der 2. Röhre wohl nicht so bleiben. Der Bundesrat hat schon 2013 angekündigt, dass **er nach dem Bau einer 2. Gotthardröhre eine Freigabe des Tunnels für Gifttransporte prüfen wird**. Mit der Freigabe des Seelisbergtunnels sind seit 2014 alle zwei-röhrigen Tunnels für den Transport von Gefahrgut freigegeben. Der Lastwagenverband ASTAG macht schon heute Druck, den Gotthardtunnel für Gifttransporte freizugeben. Heute fährt das Gefahrgut auf der Schiene, oder auf der Strasse über den Simplon oder den Brenner zwischen Österreich und Italien. **Nach dem Bau einer 2. Röhre gäbe es auch aus technischer Sicht keinen Grund, um die Beschränkung für Gefahrgut auf der Strasse aufrecht zu erhalten.** Fällt die Beschränkung, löst die Schweiz den Brenner als Gefahrgutkorridor auf der Strasse ab. Eine Welle von Gifttransportern wird zwischen Basel und Chiasso verkehren.

Die gleiche Gefahr gilt bei den Gigalinern. Dies sind 60 Tonnen schwere und 25 Meter lange Megatrucks, die in einer Vielzahl europäischer Länder bereits fahren dürfen. **Je stärker sich das Gigaliner Netz in Europa ausweitet, desto mehr könnte laut ASTRA auch die Schweiz unter Druck geraten, ihre „Gigaliner ganz oder teilweise auch in der Schweiz zuzulassen“.** Als wahrscheinlichstes Szenario wird in Studien im Auftrag des Bundes eine Öffnung der „Autobahn A2 zwischen Basel und Chiasso“ angesehen. **Nach dem Bau einer 2. Röhre, stünde aus technischer Sicht einer Zulassung von 60-Tönnern auf den Schweizer Transitstrecken nicht viel im Wege.** Mit der 2. Röhre öffnet die Schweiz alle Schleusen für eine massive Lastwagenflut.





## Spendenkonto:

Raiffeisenbank Urner Unterland, 6460 Altdorf  
 CH22 8143 1000 0068 1918 3  
 z. G. Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, 6460 Altdorf

## Mehr Informationen auf:

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

[www.2tunnel-non.ch](http://www.2tunnel-non.ch)

[www.noalraddoppio.ch](http://www.noalraddoppio.ch)

[www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch)

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

[www.sanierenohneverlieren.ch](http://www.sanierenohneverlieren.ch), (unabhängige Verkehrsexperten der ETH und der SBB).

[www.sud-nord.ch](http://www.sud-nord.ch) (Tessiner Komitee)

[www.uri-gegen-zweite-roehre.ch](http://www.uri-gegen-zweite-roehre.ch) (Urner Komitee)

Und die Tunnelfreude:

[www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen](http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen)

[www.gotthard-sanierungstunnel.ch](http://www.gotthard-sanierungstunnel.ch)

## Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre»

**Nationale Organisationen:** Alpen-Initiative | Aqua Viva | Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz | BirdLife Schweiz | Décroissance Bern | Evangelische Volkspartei der Schweiz | Fussverkehr Schweiz | Greenpeace | Grüne Partei der Schweiz | Grünliberale Partei Schweiz | IGöV Schweiz | Junge Grüne Schweiz | JUSO Schweiz | Lärmliga Schweiz | Mitte Links – CSP Schweiz | Mountain Wilderness Schweiz | oeku Kirche und Umwelt | Pro Bahn Schweiz | Pro Natura | Pro Velo Schweiz | SES – Schweizerische Energiestiftung | SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals | SP Schweiz | Stiftung Pusch | umverkehr | VCS Verkehrs-Club der Schweiz | WWF Schweiz

**Regionale Organisationen:** ACSI – Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana | Alpeninitiativen Uri | ALRA – Associazione Liberale Radicale per l’Ambiente | Associazione AMICA per il miglioramento ambientale di Castione | ASTUTI Sezione Ticino di Pro Rail Svizzera | ATA Svizzera italiana | Capriasca ambiente | CITRAP Vaud | Cittadini per il Territorio | Coalizione per un collegamento sud-nord | Comitato contro la superstrada Stabio est-Gaggiolo | Ficedula – Società per lo studio e la conservazione degli Uccelli della Svizzera italiana | Greenpeace Ticino | Grünliberale Graubünden | I Giovani Verdi del Ticino | I Verdi del Ticino | JUSO Graubünden | Leventina Vivibile | Medici per l’ambiente Ticino | Moesano vivibile | OGUV Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr | Partito Socialista PS Ticino | POP Vaudois & Gauche en mouvement | Pro Natura Ticino | Sindacato SEV Ticino | solidarités | SOS ambiente mendrisiotto | SP Graubünden | Umweltfreisinnige St.Gallen | Urner Komitee Nein zur zweiten Röhre am Gotthard | Verdi Liberali Ticino | Vereinigung Bündner Umweltorganisationen | VivaGandria | WWF Svizzera italiana

«Nein zur 2. Gotthardröhre»  
 Tel. 041 870 97 81  
[info@zweite-roehre-nein.ch](mailto:info@zweite-roehre-nein.ch)  
[www.zweite-roehre-nein.ch](http://www.zweite-roehre-nein.ch)

« Non au 2e tunnel au Gotthard »  
 Tél. 041 870 97 81  
[info@2tunnel-non.ch](mailto:info@2tunnel-non.ch)  
[www.2tunnel-non.ch](http://www.2tunnel-non.ch)

«No al raddoppio del Gottardo»  
 Tel. 041 870 97 81  
[info@noalraddoppio.ch](mailto:info@noalraddoppio.ch)  
[www.noalraddoppio.ch](http://www.noalraddoppio.ch)