

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Band: 7 (1980)
Heft: 4

Artikel: Gotthard-Strassentunnel eröffnet
Autor: Haldi, Nelly
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909937>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

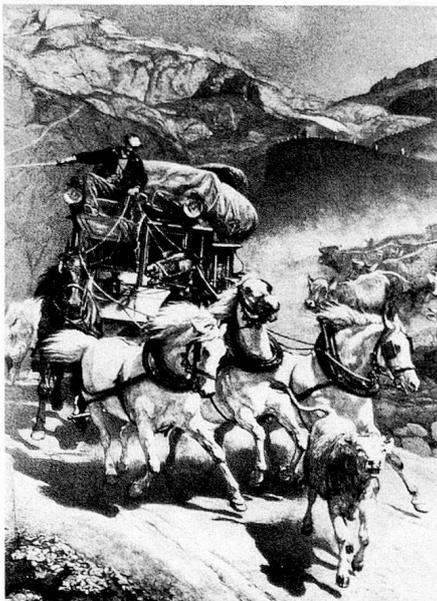
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gotthard-Strassentunnel eröffnet



Die Gotthard-Postkutsche 1873, ein Bild Rudolf Kollers

Seit dem 5. September 1980 ist der Kanton Tessin nur noch 15 Minuten von der übrigen Schweiz entfernt. An diesem Tag wurde der in 11jähriger Bauzeit entstandene Gotthard-Strassentunnel eröffnet, ein technisches Wunderwerk, dessen Bedeutung weit über die Grenzen unseres Landes hinausreicht. Den Anstoss zum Bau dieses mit seinen 16,9 km längsten Strassentunnels der Welt gaben in den fünfziger Jahren die Tessiner Regierung, die Automobilverbände und ein Gotthardkomitee, auf deren Betreiben der Bundesrat 1960 eine «Studiengruppe Gotthardtunnel» einsetzte. Diese kam zum Schluss, dass eine «rollende Strasse», d. h. ein Bahnverlad, am Gotthard zwar wirtschaftlicher wäre, ein Strassentunnel den verkehrspolitischen Gegebenheiten jedoch besser gerecht werde. 1965 gab das Parlament seine Zustimmung, dass ins schweizerische Nationalstrassennetz ein Strassentunnel Göschenen–Airolo aufgenommen werde. Mit dem Bau wurde im Herbst 1969 begonnen. Die eigentlichen Tunnelbauarbeiten bis zur Erstellung des

Rohbaues dauerten rund acht Jahre. Zu Spitzenzeiten waren auf den Tunnelbaustellen bis zu 730 Arbeiter aus Italien, Spanien, der Türkei, Jugoslawien, der Bundesrepublik Deutschland, Österreich und der Schweiz im Einsatz. 19 Arbeiter kamen bei Unfällen ums Leben.

Die Kosten für den Gotthard-Strassentunnel beliefen sich auf 686 Mio. Franken (1969 waren 306 Mio. Franken geplant), von denen über 90 % vom Bund getragen wurden. Die Unterhaltskosten sind auf rund 6 Mio. Franken im Jahr veranschlagt. Die Tunnelröhre unter dem Gotthardmassiv ist 16,3 km lang, dazu kommt ein 600 Meter langer Vortunnel bei Göschenen. Hier liegt das Tunnelportal auf einer Höhe von 1081 m ü. M. Bei Airolo liegt es etwas höher, nämlich auf 1145 m. Der Gotthard-Strassentunnel ist damit der am niedrigsten gelegene Alpendurchgang. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,8 m; die zwei Fahrbahnen haben eine Kapazität von 1800 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung.

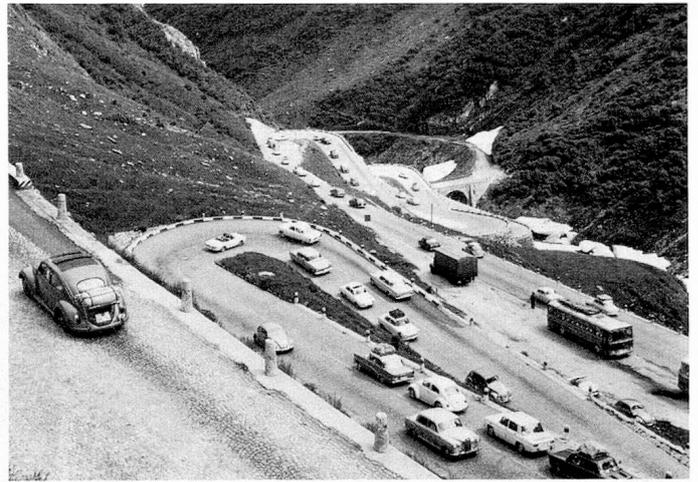
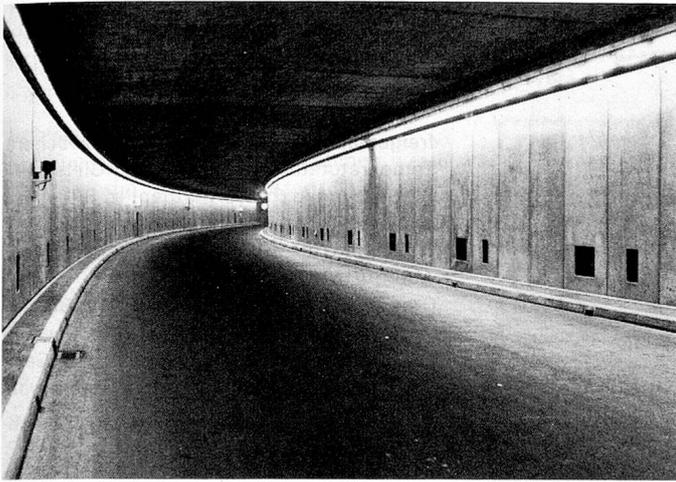
Die Länge des Tunnels und die

Tatsache, dass er im Gegenverkehr befahren wird, machten ausserordentliche technische Installationen und Sicherheitsmassnahmen notwendig. Für den Abzug der Abgase und die Zufuhr von Frischluft sorgen 4 Lüftungsschächte und 6 Lüftungszentralen mit 18 Ventilatoren. In Spitzenzeiten verbraucht der Tunnel gleichviel Strom wie eine Stadt mit 30 000 Einwohnern... Von Kommandozentralen in Göschenen und Airolo aus wird der Tunnel über Fernsehkameras überwacht. Wenn nötig, kann über die alle 250 m angebrachten Verkehrsampeln sofort in den Verkehrsablauf eingegriffen werden. Im Falle eines Brandes stehen 67 durch einen Sicherheitsstollen verbundene Schutzräume zur Verfügung, die hermetisch abgeschlossen werden können. Für den Pannenfall sind 200 SOS-Stationen montiert worden.

Mit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels ist die Autobahn Basel–Chiasso – die N2 – zur wichtigsten Alpentransversale geworden. Noch fehlen aber wichtige

Tunneleingang, Tessiner Seite





Im Innern des Tunnels

Über Airolo vor der Tunnel-Eröffnung (Fotos Keystone)

Teilstücke der N2; durchgehend befahrbar wird sie erst 1987 sein. Besondere Sorgen bereitet Politikern, Verkehrsfachleuten und Anwohnern die Lücke zwischen Varenzo (kurz nach Airolo) und Gorduno (vor Bellinzona), wo sich der Gotthardverkehr zum Teil noch während Jahren durch die enge und kurvenreiche Kantonsstrasse der Leventina quälen muss. Vor allem gefürchtet wird der Schwerverkehr, der mit Fahrzeitbeschrän-

kungen und einer Gewichtslimite auf 28 t in Schranken gehalten und zum Bahnverlad veranlasst werden soll. Während der Bahntransport von Personenwagen mit der Eröffnung des Strassentunnels eingestellt wurde, wird das Huckepack-System, d. h. die Beförderung des Schwerverkehrs auf der Schiene, gezielt gefördert.

Auch bei den beiden Anrainer-Kantonen ist die Freude an der Eröffnung des Gotthard-Strassentun-

nels nicht ungetrübt. Der Kanton Uri kann nun in einer knappen halben Stunde durchfahren werden, und viele Talbewohner, die vom Durchgangsverkehr leben, müssen befürchten, ihre Einnahmequellen zu verlieren. Der Kanton Tessin will dieser «Korridorwirkung» entgegentreten, indem er seinen Tourismus individueller und persönlicher gestaltet.

Nelly Haldi



Die Hälfte der kalten Jahreszeit ist um. Man hat sich hier in der Schweiz nun gänzlich vom sommerlichen Baden auf das winterliche Skifahren umgestellt.

Damit auch Du, junger Auslandschweizer, diesen Sport in Deiner Heimat ausüben kannst, organisieren wir vom Jugenddienst des ASS, Alpenstrasse 26, CH-3000 Bern 16, auch dieses Jahr wieder Skilager in Les Crosets, und zwar vom:

**29. 3. 1981 – 7. 4. 1981 als Lager 1, und vom
7. 4. 1981 – 16. 4. 1981 als Lager 2**

Wenn Du – auch als Kind einer Schweizer Mutter und eines ausländischen Vaters – zwischen 15 und 25 Jahren alt bis, kannst Du an unseren Skilagern teilnehmen.

Sollte Dich dieses Angebot interessieren, so sende uns den untenstehenden Talon ausgefüllt zurück.

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ Geburtsdatum: _____

Ort und Land: _____

Lager 1

Lager 2

(Gewünschtes)