Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 141 (2015)
Heft: 50: Pingpong am Gotthard

Artikel: "Eine verpasste Chance" : Interview
Autor: Menn, Christian / Dietsche, Daniela
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-595593

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

WETTBEWERB FÜR EIN INSTANDSETZUNGSPROJEKT

«Eine verpasste Chance»

Bauingenieur Christian Menn lehnt die derzeit diskutierten Varianten zur Instandsetzung des Gotthard-Strassentunnels ab. Seine Gedanken zum Thema.

TEC21: Herr Menn, in der Volksabstimmung Ende Februar 2016 geht es um das Referendum gegen den Parlamentsbeschluss zur Instandsetzung des Gotthard-Strassentunnels. Auch Sie haben sich dazu Ihre Gedanken gemacht.

Christian Menn: Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat dem Parlament das Zweiröhrenkonzept (ZR) sowie vier Varianten mit monatelanger Vollschliessung des bestehenden Tunnels während mehrerer Jahre zur Abstimmung vorgelegt. Das Konzept des Astra sieht vor, für die eigentlichen Instandsetzungsarbeiten zunächst einen Paralleltunnel zum bestehenden zu erstellen, den Verkehr auf diesen zu verlagern und nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten die Spur einer Fahrrichtung wieder zurückzuverlagern. Das Konzept ist ausserordentlich teuer, aber im Prinzip valabel. Die vier Varianten sind sinnlos, da eine weitgehende Abkoppelung des Kantons Tessin von der Deutschschweiz inakzeptabel ist. Auch andere zur Diskussion gestellte Varianten, z.B. der Umbau des Bahntunnels, Transporte über die Neat, Verkehrsreduktion bzw. -rationierung etc., sind meines Erachtens nicht zielführend.

Welches Vorgehen hätten Sie in dieser Frage begrüsst?

Zuerst sollte man eigentlich wissen, was man will. Will man mit dem teuren ZR-Vorschlag möglichst bald zu einem vierspurigen Autobahntunnel kommen und legt man auch während der eigentlichen zweieinhalb Jahre dauernden Instandsetzung grosses Gewicht auf einen Paralleltunnel, oder will man mit einem Instandsetzungskonzept, das mehrere hundert Millionen Franken weniger kostet, die Gelegenheit nutzen, die Gotthardkantone miteinander zu verbinden, um ihre touristisch/wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu fördern?

Und dann müsste ein Konzeptwettbewerb durchgeführt werden. Bei einem öffentlichen Bauvorhaben von etwa 25 Millionen Franken wird fast immer ein Wettbewerb durchgeführt. Bei einer Tunnelinstandsetzung mit einer 100 Mal höheren Bausumme verzichtete man jedoch darauf. Das ist eine verpasste Chance, die zu einer falschen Information des Parlaments führte und das dortige Abstimmungsergebnis verfälschte. Zudem hat man das ZR-Konzept nur mit deutlich schlechteren, unbrauchbaren Alternativen verglichen und daraus geschlossen, dass die zweite Röhre die beste Lösung sei.

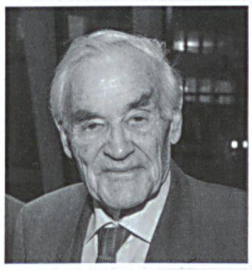
Sie sind überzeugt, dass es bessere Varianten geben würde?

Das Konzept, das ich entwickelte und das möglicherweise nicht einmal das wirtschaftlichste ist, zeigt, dass – mit den Zahlen des Astra gerechnet, ohne die hohen Kosten für Betrieb und Unterhalt beider Röhren – mehrere hundert Millionen eingespart werden könnten. Der Verfassungsartikel des Alpenschutzes würde eingehalten, und die Sicherheit gegen die weitaus gefährlichste Einwirkung, den Fahrzeugbrand im Tunnel, wäre trotz Gegenverkehr wegen der viel kürzeren Tunnellänge etwa gleich gross wie beim Konzept des Astra. Und schliesslich dürfte mit der Verbindung der Gotthardkantone ein markanter, nachhaltiger wirtschaftlich-touristischer Aufschwung zu erwarten sein.

Sie lehnen die derzeit diskutierten Varianten ab. Führt der richtige Weg über den Pass?

Im Prinzip hat mein Konzept eine gewisse Ähnlichkeit mit dem ZR-Vorschlag; nur befindet sich die «zweite Röhre» auf einem höheren Niveau, demselben wie der San-Bernardino-Tunnel. Der vorgesehene sogenannte Scheiteltunnel ist auch gleich lang wie dieser, und die Zufahrten sind wie beim Bernardino-Tunnel «schwarz geräumt». Eine Verkehrsverlagerung auf die Bernardino-Route ist somit ganz bestimmt ausgeschlossen; und in die abwechslungsreiche Gotthardregion lässt sich in moderner Architektur mit relativ kleinem Aufwand eine einzigartige Panoramastrasse, ein künftiges Weltkulturerbe einfügen. Davon sind jedenfalls auch der weltbekannte Architekt Mario Botta und der Direktor der Stiftung für Landschaftsschutz, Dr. Raimund Rodewald, überzeugt. •

Mit Christian Menn sprach *Daniela Dietsche*, Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr.



Christian Menn, Bauingenieur ETH/SIA, emeritierter Professor an der ETH Zürich, heute international als beratender Ingenieur tätig.