

COMMUNIQUE

Dosierungskonzept am Gotthard-Strassentunnel

Verkehrssicherheit wird zum Spielball der Verlagerungspolitik

Indem Stauräume auf der Autobahn dies- und jenseits des Alpenkamms eingerichtet werden, wird die Verkehrssicherheit im Gotthard-Strassentunnel bewusst gegen jene im schweizerischen Mittelland und den übrigen betroffenen Regionen ausgespielt. Die Sicherheit aller Autobahnbenützer als Druckmittel zur Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene einzusetzen, ist nicht nur zynisch, sondern geradezu verantwortungslos. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS fordert die sofortige Anordnung von Stauräumen ausserhalb der Autobahnen.

Die gleiche Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“, die sich in ihrer Problemanalyse vom 29. August 2001 vor allem auf Grund der Sicherheitsprobleme noch deutlich gegen das Konzept der Lastwagenrückhaltung auf der Autobahn ausgesprochen hat, schlägt jetzt vor, genau dort dauerhafte Warteräume für Camions einzurichten. Diese sollen zwar von den befahrbaren Spuren besser abgetrennt sein. Trotzdem wird dadurch die Sicherheit für den Hochleistungsverkehr auf zentralen Strecken des schweizerischen Autobahnnetzes wesentlich verschlechtert.

Der Strassenverkehrsverband FRS akzeptiert nicht, dass mit diesem Rückfall in die „Management-by-Stau-Politik“ der Verkehrssicherheit im Gotthard-Strassentunnel ein höherer Stellenwert beigemessen wird als jener im helvetischen Mittelland und den übrigen betroffenen Regionen. Damit verkommt die Verkehrssicherheit zum Spielball der bundesrätlichen Politik, welche die Güter von der Strasse auf die Schiene verlagern will. Dies ist nicht nur zynisch, sondern auch verantwortungslos.

Mit einem Dosierungskonzept, das an der Medienorientierung mit der Bewirtschaftung von Warteschlangen im Europapark verglichen worden ist, sollen die Lastwagen in einen Taktfahrplan à la SBB gepresst werden. Dies sei ein berechenbares System, das auch von der Wirtschaft honoriert werde, wurde argumentiert. Das ist falsch. Wirtschaft und Bevölkerung der Schweiz wollen keine Warteschlangen und -räume auf den Nationalstrassen, sondern gesamtschweizerisch leistungsfähige und sichere Autobahnen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, wie dies die von den Strassenverkehrsverbänden lancierte „Avanti“-Initiative verlangt.

Die für Europa zuständige UNO-Wirtschaftskommission hat am 18. Dezember 2001 den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard aus Sicherheitsgründen

empfohlen. Diese Empfehlung macht Sinn, werden doch bei der NEAT – nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen – zwei Achsen, namentlich Gotthard und Lötschberg, gebaut. Jede dieser beiden Achsen wiederum verfügt über zwei Röhren. Was für den äusserst sicheren Eisenbahnverkehr recht ist, müsste – dem gesunden Menschenverstand zufolge – zumindest auch für die Hauptachse des alpenquerenden Strassenverkehrs durch den Gotthard billig sein.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération routière suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen.

Bern, den 20. Dezember 2001