



Faktenblatt zum Film

Sanierung Gotthardtunnel – wir fahren besser ohne 2. Röhre

Eine zweite Röhre schadet der Schweiz:

«Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Die Frage ist: Wie soll der Nord-Süd-Verkehr während der Sanierungsarbeiten weiter fließen? Der Vorschlag, dafür eine 2. Strassenröhre zu bauen, ist gefährlich.»



Erläuterungen:

Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden Jahren saniert werden. Die bedeutendsten Abnützungen an der Infrastruktur stammen dabei vom Schwerverkehr: Etwa 820'000 Lastwagen, drei Viertel aller schweren Fahrzeuge, die die Schweiz im Nord-Süd-Verkehr durchqueren, benützen die Gotthard-Route. Ein Lastwagen belastet die Infrastruktur rund 40'000 Mal stärker, als ein normaler Personenwagen.

Der Bundesrat hat 2010 in einem Grundlagenbericht die verschiedenen Sanierungsvarianten dargestellt und kam zum Schluss, dass die Sanierung mittels Bahnverlad die beste Variante ist (1). Der Bau einer 2. Röhre ist nicht notwendig, hätte verfassungsrechtliche Konsequenzen und wäre nicht rechtzeitig bereit (2).

Der Bau einer 2. Röhre würde sich für die Schweiz als schädlicher Bumerang erweisen: Nach Vollendung des Bauwerkes wird der Druck der Strassen- und Lastwagenlobby aus der Schweiz und der EU dazu führen, dass alle vier Spuren der beiden Strassentunnel auch geöffnet werden. Die ersten Reaktionen auf den Entscheid des Bundesrates haben dies sehr deutlich gezeigt: Ein Schweizer Transporteur und Politiker spricht davon, dass „das einzige Nadelöhr zwischen Hamburg und Sizilien“ damit aufgehoben wird (3) und die EU freut sich, dass mit der 2. Röhre „Reservekapazität“ bei künftigen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses entsteht (4).

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010](#)
- (2) [Grundlagenbericht des Bundesrates zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Medienmitteilung vom 17.12.2010](#)
- (3) [Reaktionen auf die zweite Gotthardröhre, Beitrag in der Tagesschau des Schweizer Fernsehens vom 27.06.2012, ab Minute 0:38](#)
- (4) [EU sieht neue Röhre als Ventil für Notfälle, NZZ vom 01.07.2012](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»

Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »

Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»

Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Eine zweite Röhre rollt den roten Teppich für EU-Lastwagen aus:

«Es wäre ein falsches Signal an Europa, das sagt: Die Schweiz setzt auf die Strasse – es gibt keinen Grund, die Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Zahl der Lastwagen am Gotthard würde sich verdoppeln.»



Erläuterungen:

Das Bundesamt für Raumentwicklung schätzt, dass der Strassengüterverkehrs in der Schweiz bis 2030 um 27 Prozent zunehmen wird (1). Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Europa (OECD) kam 2014 in Ihrer Studie „Transport Outlook 2015“ zu einem ähnlichen Ergebnis: Der Gütertransport auf Strasse und Schiene könnte laut diesen Prognosen weltweit um bis zu 420 Prozent bis 2050 zunehmen (2).

Obschon dank erfolgreicher Verlagerungspolitik aktuell mindestens 650'000 alpenquerende Lastwagenfahrten vermieden werden (3), dürfte vor dem Hintergrund dieser Verkehrsprognosen das Verkehrswachstum auf der Strasse eher zu- statt abnehmen.

Die Schweiz würde mit dem Bau der 2. Röhre die Attraktivität der Strasseninfrastruktur immens steigern und die Ampeln für den zunehmenden Lastwagenverkehr auf grün stellen. Das Gesetz, das den Einspurbetrieb in den beiden Röhren sichern soll, lässt sich jederzeit abändern. Eine Verfassungsabstimmung über Artikel 84 (Alpenschutzartikel – Verbot des Kapazitätsausbaus der Transitstrassen durch die Alpen) im Nachhinein ist juristisch äusserst fragwürdig: Ist das Geld schon ausgegeben und die 2. Röhre gebohrt, kann das Stimmvolk nicht mehr freien Willens und unverfälscht darüber abstimmen.

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, ARE 2012, S. 34f](#)
- (2) [OECD Transport Outlook 2015 \(Zusammenfassung\)](#)
- (3) [Verlagerungsbericht 2013, Referenzentwicklung ohne Verlagerungspolitik, S. 28](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Das Tessin bleibt jederzeit gut an die restliche Schweiz angebunden:

«Es gibt eine bessere Lösung: den Verlad auf die Schiene. Zum Zeitpunkt der Sanierung gibt es zum einen den bestehenden Eisenbahntunnel Göschenen-Airolo. Und zum anderen den neuen NEAT-Basistunnel zwischen Erstfeld und Biasca.»



Erläuterungen:

Der Gotthard-Strassentunnel ist nicht die einzige Verbindung zwischen dem Kanton Tessin und dem Norden der Schweiz. Neben der saisonal geöffneten Gotthard-Passstrasse und den ganzjährig befahrbaren Strassenverbindungen der San Bernardino- und der Simplonroute gelangt man auch mit der Eisenbahn auf die jeweils andere Seite der Alpen. Zum bestehenden Scheiteltunnel zwischen Airolo und Göschenen wird ab 2016 der leistungsfähige NEAT-Basistunnel von Biasca nach Erstfeld führen (1). Damit ist ein historischer Schritt getan und es gibt eine bedeutende Angebotsverbesserung im Schienenverkehr zwischen Norden und Süden sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr (2).

Auch wenn der Gotthard ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im europäischen Nord-Süd-Verkehr darstellt und mythologisch aufgeladen ist, so ist er aus verkehrstechnischer Perspektive für die Schweiz nicht erstrangig (17'000 Fahrzeuge pro Tag am Gotthard, im Gubristunnel über 100'000). Zahlreiche Strassen in den Agglomerationen des Mittellandes, welche für den alltäglichen Arbeits- und Pendlerverkehr grosse Bedeutung haben, sind um ein Vielfaches stärker belastet (3;4). Im Gotthard-Strassentunnel ist dagegen 86 Prozent des Individualverkehrs Ferien- und Freizeitverkehr. Einzig an Werktagen erreicht der Anteil geschäftlicher Fahrten 32 Prozent (5).

Die Ausgangslage ist also klar: Das Tessin und der Rest der Schweiz sind während der Sanierungszeit jederzeit bestens miteinander verbunden. Dank des NEAT-Basistunnels wird das Tessin sogar besser erschlossen sein als je zuvor in seiner Geschichte.

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Gottardo 2016, Eröffnung des Basistunnels 2016](#)
- (2) [Fahrplankonzept NEAT des BAV](#)
- (3) [Belastungskarte Nationalstrassen 2014 des ASTRA](#)
- (4) [Monats- und Jahresergebnisse des Nationalstrassen-Messnetzes des ASTRA](#)
- (5) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010, S.8](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Der Strassenverkehr kann während der Sanierungszeit über die Bahn abgewickelt werden:

«Die Transitlastwagen werden bereits an den Grenzen der Schweiz auf die Eisenbahn verladen. Rund 820'000 Lastwagen fahren derzeit jährlich durch den Strassentunnel. Und mit dem neuen NEAT-Basistunnel können bis zu 1 Million verladen werden – es bestehen also genügend Kapazitätsreserven bei der Bahn.»



Erläuterungen:

Der Bundesrat präsentierte in seinem Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels aus dem Jahr 2010 verschiedene Möglichkeiten, wie er das Verkehrsmanagement während der sanierungsbedingten Schliessung des Tunnels organisieren möchte. Dabei kam der Bundesrat zum Schluss, dass es zwei „Best-Varianten“ gibt – beide notabene mit Verlad des Strassenverkehrs auf die Schiene. Der vorgängige Bau einer 2. Röhre wurde klar als schlechtere Variante beurteilt (1).

Voraussetzung, dass neben dem Personen- auch der Güterverkehr verladen werden kann, ist die Inbetriebnahme des NEAT-Basistunnels am Gotthard. Mit der Inbetriebnahme dieses Bauwerkes können die Lastwagen ohne Kapazitätsprobleme auf die Bahn verladen und durch den Gotthard transportiert werden (2). Da mittlerweile der Bau eines 4-Meter-Korridors durch die Schweiz beschlossen worden ist, entsteht zusammen mit dem Ceneri-Basistunnel die Möglichkeit, Lastwagen aller Grössen von Grenze zu Grenze zu transportieren (3). Heute können die Lastwagen mit 4 Meter Eckhöhe nur auf der Lötschbergroute verladen werden.

Dank der beiden NEAT-Basistunnel am Gotthard und Ceneri sowie dem 4-Meter-Korridor können folglich während der Sanierungszeit alpenquerende Transitlastwagen die Schweiz ohne weiteres auf der Eisenbahn via Gotthard passieren.

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010](#)
- (2) [Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Fahrplan- und Kapazitätsprüfungen für eine RoLa im Basistunnel, Studie der Firma sma vom 16.11.2011 im Auftrag des BAV](#)
- (3) [Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Eine Kurz-RoLa für den Binnen-, Export- und Importverkehr:

«Für den Schweizer Lastwagenverkehr lassen sich kostengünstig kleine Verladeterminals in Erstfeld und Biasca installieren.»



Erläuterungen:

Die alpenquerenden Transitlastwagen können wie gezeigt die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Eisenbahn durchqueren. Aufgrund der vorhandenen Kapazitätsreserven, welche mit den NEAT-Bauwerken bereitgestellt werden, kann für den Schweizerischen Ziel- und Quellverkehr (Binnen-, Import- und Exportverkehr), welcher die Alpen überqueren muss, eine Kurz-RoLa zwischen Biasca und Erstfeld durch den Gotthard-Basistunnel eingerichtet werden.

Die Autoren des Berichtes der sma im Auftrag des BAV (1) kommen zu folgendem Schluss: „Die Variante S3-V3 mit je zwei stündlichen RoLa-Verbindungen Rynächt – Biasca und Basel – Chiasso bietet eine attraktive Kombination aus beherrschbarer Terminalgrösse, Ausnutzung der Trassenkapazität auf dem gesamten Korridor und angebotener Transportkapazität.“

Aufgrund der geringen Verkehrsmenge, für welche die Kurz-RoLa eingerichtet werden muss, genügt der Bau kleiner temporärer Verladeanlagen. Der Landverbrauch ist dementsprechend gering, die Einrichtungen sind nur temporär.

Der Betrieb der Kurz-RoLa hätte ausserdem zum Vorteil, dass in den Kantonen Uri und Tessin neue Arbeitsplätze für deren Betrieb entstehen würden und das obere Reusstal sowie die obere Leventina vom Schwerverkehr entlastet werden.

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Fahrplan- und Kapazitätsprüfungen für eine RoLa im Basistunnel, Studie der Firma sma vom 16.11.2011 im Auftrag des BAV](#)
- (2) [Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Synthesebericht Rollende Landstrasse vom 24.01.2012 \(ASTRA / BAV\)](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»

Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »

Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»

Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Eine RoLa für den Personenverkehr zwischen Airolo und Göschenen:

«Aber was ist mit dem Auto-Verkehr? Im Sommer kann man ganz normal durch den Strassentunnel von Göschenen nach Airolo fahren. Die Sanierungsarbeiten finden nur im Winter statt. Für diese verkehrsarme Zeit wird ein Autoverlad eingerichtet. Alle paar Minuten können Sie bequem mit Ihrem Auto durch den Eisenbahntunnel fahren. Diese Kapazität ist mehr als ausreichend.»



Erläuterungen:

Die bestehenden Autoverlade am Lötschberg, an der Furka, dem Oberalp und der Vereina oder auch des Kanaltunnels zwischen England und Frankreich zeigen seit langem, dass Personenwagen (und wie im Fall des Kanaltunnels auch grosse Lastwagen) problemlos auf die Bahn verladen und transportiert werden können. Für die Sanierungszeit kann im alten Gotthard-Bahntunnel ein solcher Autoverlad eingerichtet werden, welcher die notwendigen Kapazitäten bereitstellen kann. Die hat der Bundesrat in seinem Grundlagenbericht aufgezeigt (1), dessen Erkenntnisse später im Synthesebericht bestätigt wurden (2). Die dafür nötigen Verladeanlagen bestehen in Göschenen im Wesentlichen noch so, wie sie bis 1980 betrieben wurde. In Airolo müsste ein zusätzliches Gleis erstellt werden – der Platz für diese Erweiterung steht zur Verfügung.

Urs Hochuli, Leiter Autoverlad BLS, bestätigte in einem Interview mit der Berner Zeitung, dass die BLS die nötigen Kapazitäten für einen Autoverlad im Scheiteltunnel zur Verfügung stellen kann (3). Nach Ende der Sanierungsarbeiten könnte die BLS das Rollmaterial am Lötschberg weiter einsetzen. Damit können die Kosten für die Amortisierung des Rollmaterials wesentlich gesenkt werden.

Also: Das Tessin wird auch während der Zeit der Sanierung sowohl mit der Bahn als auch auf der Strasse (mit kurzer Verladestrecke) stets bestens an den Rest der Schweiz angebunden sein.

Aber Achtung: Wird eine 2. Strassenröhre gebaut, muss der Strassentunnel aus bautechnischen Gründen vor 2025 notsaniert und vollständig gesperrt werden - bevor eine 2. Röhre zur Verfügung stünde. Das heisst: Während 140 Tagen wäre der Tunnel total gesperrt, und das OHNE Alternativangebot auf der Bahn. Das heisst: Wird eine 2. Röhre gebaut, wird das Tessin während 140 Tagen abgeschnitten. (4)

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010, \(S. 39\)](#)
- (2) [Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Synthesebericht Rollende Landstrasse vom 24.01.2012 \(ASTRA / BAV\)](#)
- (3) [BLS könnte den Autoverlad am Gotthard bewältigen, BZ vom 28.02.15](#)
- (4) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010, \(S.60\)](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Verladelösung ist günstiger und besser:

«Die Sanierung mit Verlade-Lösung kostet 3 Milliarden Franken weniger als eine 2. Strassenröhre. Und sie garantiert, dass endlich ein Grossteil des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlagert wird.»



Erläuterungen:

Eine Studie des Bundesamtes für Strassen ASTRA (1) hält fest, dass die Sanierungsvariante ohne 2. Röhre einen deutlichen Kostenvorteil gegenüber der Sanierung mit 2. Röhre aufweist. Zu den Erstellungskosten, welche der Bundesrat auf 2.8 Milliarden Franken beziffert, kommen noch Betriebs- und Unterhaltskosten während 40 Jahren dazu. Diese schlagen mit 1 bis 1.6 Milliarden Franken zu Buche. Allen in allem kostet eine 2. Röhre also 3.8 bis 4.4 Milliarden Franken – rund 3 Milliarden mehr als die Sanierung mit Verladelösung.

Der Personenverkehr kann während der Winterzeit im alten Gotthard-Bahntunnel problemlos bewältigt werden. Dank der NEAT an Lötschberg und Gotthard stehen ab 2016 für den Verlad des Schwerverkehrs ebenfalls genügend Kapazitäten zur Verfügung (2).

Im Abstimmungsbüchlein des Bundes wurde 1992 beim Stimmvolk folgendermassen für das Jahrhundertprojekt NEAT geworben (3): „Mit neuen Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg sollen im Interesse der Umwelt und unserer Wirtschaft Fahrzeiten der Bahnen verkürzt und der Transitverkehr auf die Schiene verlagert werden.“

Eine 2. Röhre beeinträchtigt nicht nur die Rentabilität des Jahrhundertprojekts NEAT, sie gefährdet auch dringende Verkehrsprojekte in den Agglomerationen. Jeder Franken, der zusätzlich am Gotthard ausgegeben wird, fehlt mittelbar oder unmittelbar für die Finanzierung anderer Verkehrsprojekte des Agglomerationsverkehrs: Allein für die Realisierung der B-Projekte fehlen 1.4 Milliarden Franken (4).

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Dynamische Investitionsrechnung, Studie im Auftrag des ASTRA vom 16.01.2014](#)
- (2) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Grundlagenbericht des Bundesrates, MM vom 17.12.2010](#)
- (3) [Abstimmungsbüchlein vom 27.09.1992](#)
- (4) [Übersicht und Prüfberichte Agglomerationsprogramme 2. Generation](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Der Tunnel wird sicherer – so oder so:

«Und übrigens: Nach der Sanierung wird der Strassentunnel im Durchmesser grösser sein, heller und dank der versenkbaren Mittelleitplanke so sicher wie zwei getrennte Röhren.»



Erläuterungen:

In seinem 2010 veröffentlichten Grundlagenbericht (1) erwähnt der Bundesrat, dass die auf den Nationalstrassen vorhandenen Tunnel, inklusive desjenigen am Gotthard, die sichersten Streckenabschnitte überhaupt sind: „Statistisch gesehen ist das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, sogar geringer als auf offener Strecke.“ Im jüngsten Test des deutschen Automobilclubs ADAC erhält der Gotthardtunnel die Note „gut“(2). Vergleiche dazu auch die Studie der bfu (3).

Die Decke im Tunnel wird angehoben und die Nutzbreite des Tunnels vergrössert. Somit wird der sanierte Tunnel angenehmer zu durchfahren sein und das Gefühl der Enge wird abnehmen. Ebenfalls vergrössert wird der bereits vorhandene Sicherheits- und Rettungstunnel. Zusätzlich werden mehr Ausstellbuchten sowie Hydranten gebaut, sodass im Pannen- oder Ereignisfall besser auf die aktuelle Situation reagiert werden kann. Nach der Sanierung wird der Tunnel grösser, heller, besser belüftet und insgesamt noch sicherer sein (4). Zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Massnahmen und Verbesserungen im Zuge der Sanierung kann eine versenkbare Mittelleitplanke eingebaut werden, welche vor Frontalkollisionen schützt. Die versenkbare Mittelleitplanke ist eine wirkungsvolle Sicherheitsmassnahme, denn sie kann bei Bedarf abschnittsweise und flexibel versenkt werden. Somit werden, Rettungs- und oder Polizeifahrzeuge, Unterhaltsdienste oder Verkehrsteilnehmer nicht behindert (5).

Zukünftig werden auch Fahrassistenzsysteme in Fahrzeugen für mehr Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel sorgen; gerade in Tunnels haben Systeme wie der Abstandhalter, Spurhalte- und Spurwechselassistent grosses Potenzial (6). Die Sicherheit im Gotthardtunnel wird also weiter zunehmen – auch ohne eine zweite Röhre!

Quellen und weiterführende Informationen:

- (1) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Grundlagenbericht des Bundesrates, MM vom 17.12.2010](#)
- (2) [ADAC Tunneltest 2015](#)
- (3) [Gotthard-Strassentunnel: Auswirkungen eines Ausbaus auf zwei Röhren auf die Verkehrssicherheit. bfu-Positionspapier, 2012](#)
- (4) [Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates vom 17.12.2010](#)
- (5) [Dossier zum neuen Fahrzeug-Rückhalte-System JUPROFILE 101](#)
- (6) [Dank moderner Technologie sicherer und billiger durch den Gotthard als mit einer 2. Röhre. MM VCS 14.07.2015](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch