

## DURCH DIE ALPEN

► Die Alpen sind die Barriere zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeerraum. Vor 50 Jahren wurde der **Große St. Bernhard-Tunnel** in Betrieb genommen, die erste schnelle Passage für Autofahrer. Der 5,8 Kilometer

lange Tunnel war seinerzeit der längste Autotunnel der Welt. Eine Dimension, über die man heute lächelt. Der **Gotthard-Basistunnel**, ein Eisenbahntunnel, wird 57 Kilometer lang.



## KRUSCHEL ERKLÄRT'S

## TUNNEL

► Als Tunnel bezeichnet man eine vom Mensch geschaffene **Passage**, die durch Hindernisse (meistens Berge, oft aber auch Gewässer) oder unter ihnen hindurchgeht. Nur die Zufahrten des Tunnels liegen dabei über der Erdoberfläche.

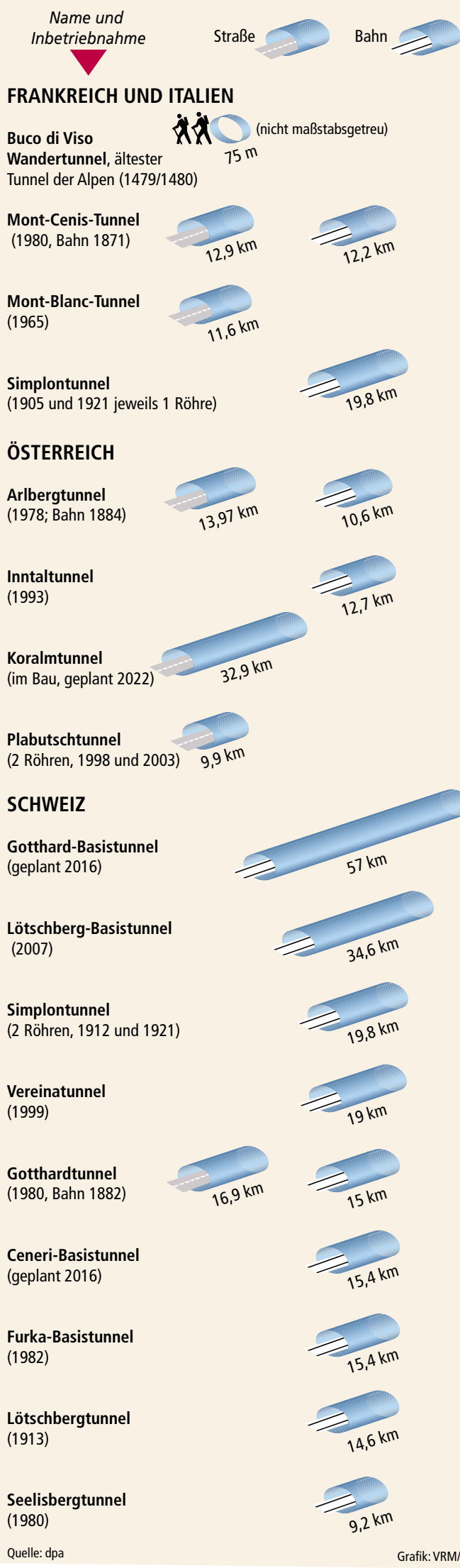
► Der Bau eines Tunnels ist sehr teuer und eine große **Herausforderung** für die Ingenieure. Bei sehr langen Tunneln bohrt man von zwei Seiten aus aufeinander zu und trifft sich dann irgend-

wann. In Deutschland kostet ein Meter Tunnel durchschnittlich 20.000 Euro. Auch der Unterhalt ist nicht billig: Experten sprechen von 180.000 Euro im Jahr – pro Kilometer.

► Der **längste Tunnel der Welt** ist noch der Seikan-Tunnel in Japan. Der Eisenbahntunnel ist 53,9 Kilometer lang. Wenn der Gotthard-Basistunnel, auch ein Eisenbahntunnel, im Jahr 2016 eröffnet wird, ist dieser mit 57 Kilometern der längste Tunnel der Welt.

► Mehr von Kruschel gibt es unter [www.kruschel.de](http://www.kruschel.de)

## DER WEG DURCH DIE ALPEN



Der neue Gotthard-Basistunnel in der Schweiz soll schon 2016 in Betrieb gehen. Am Tag könnten dadurch zusätzlich 150 Züge zusätzlich nach Süden rollen.

Foto: dpa

# Auf die Region rollt einiges zu

**BAHNLÄRM** 2016 soll Gotthard-Basistunnel in der Schweiz eröffnet werden / 150 Züge zusätzlich im Mittelrheintal?

Von Markus Lachmann

**MAINZ/WIESBADEN.** Ein Ereignis für Nostalgiker: Der St. Bernhard-Tunnel in der Schweiz feiert dieser Tage sein 50-jähriges Bestehen. Während mancher Autofahrer angesichts des Jubiläums in Erinnerungen schwelgt, richtet sich der Blick des lärmgeplagten Mittelrheintals sorgenvoll auf ein neues Tunnelprojekt in der Schweiz: Schon Ende 2016 soll der neue Gotthard-Basistunnel für Züge in Betrieb gehen. Der Region am Rhein droht der Lärm-GAU.

## 40 Millionen Tonnen Güter

Willi Pusch, Vorsitzender der Bahnlärm-Initiative im Mittelrheintal, rechnet vor, was auf das Nadelöhr zwischen Mainz, Wiesbaden und Koblenz zukommen wird: So sollen insgesamt 300 Züge am Tag durch den neuen Schweizer Tunnel. Er wird Rotterdam und Antwerpen mit Genua verbinden. Rund 150 Züge werden zusätzlich gen Sü-

den rattern. „Die kommen dann alle durchs Mittelrheintal“, sagt Pusch, der sich im vergangenen Jahr zusammen mit dem rheinland-pfälzischen Innenminister ein Bild von dem Tunnel machte. Auch der Verkehr aus dem „Orient“, wie Pusch sich ausdrückt, dürfte mit dem neuen Tunnel unter dem Bosphorus zwischen Griechenland und der Türkei zunehmen.

Die Transportleistung der Schweizer Nord-Süd-Achse soll durch den neuen Basistunnel mit 40 Millionen Tonnen fast verdoppelt werden. Pusch geht davon aus, dass die Güterzüge künftig deutlich länger sein werden. Das heißt noch mehr, noch länger Krach, auch in der Nacht. Heute seien die Züge 600 bis 750 Meter lang und hätten 44 bis 46 Waggons, berichtet der Anti-Lärm-Aktivist. Damit es keine Engpässe und keinen Rückstau gebe, würden diese wohl um 300 Meter verlängert werden, das heißt, es würden 20 bis 25 Waggons drangehängt. Das wiederum werde Auswir-

kungen auch auf den Verkehr auf der Straße haben, gerade im Rheingau. Denn dadurch seien die Bahnschranken länger unten.

Dabei sei es schon heute zu laut: Am Mittelrhein donnern jeden Tag rund 700 Züge mit Spitzenwerten bis zu 110 Dezibel über die Schienen, weiß Pusch. Gewisse Hoffnung setzt die Region auf mögliche Ausweichstrecken. So hat das Land Rheinland-Pfalz die Eifel-Strecke und die Rhein-Sieg-Strecke als vordringlichen Bedarf für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Die Rhein-Sieg-Stre-

cke beispielsweise würde bis Hahnau führen, muss aber teils noch elektrifiziert werden. Die Eifel-Strecke müsste ebenfalls ertüchtigt werden. Hier könnten die Züge über Antwerpen, Gladbach, Krefeld, Eifel, Zweibrücken, Saarbrücken bis Basel gelangen. Grobe Schätzungen gehen davon aus, dass ein Ausweichen auf diese Strecken die Zahl der täglichen Züge im Mittelrheintal um 70 verringern würde. „Zumindest in den Abendstunden könnte es Entlastung geben“, weiß Pusch.

Noch Zukunftsmusik wäre der Neubau einer Alternativtrasse,

den sich sowohl Hessen als auch Rheinland-Pfalz vorstellen könnten. Auch dieses Projekt, das wohl eher eine Frage von Jahrzehnten ist, wurde zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Eine genaue Trassenführung ist noch nicht herausgearbeitet. Angedacht wurde zum Beispiel eine Strecke entlang der Autobahn 61 links des Rheins.

## Leisere Sohlen

Kurzfristig könnten womöglich Tempolimits und nächtliche Durchfahrtsverbote für laute Güterzüge im Mittelrheintal helfen. Dass dies rechtlich möglich ist, wurde erst unlängst in einem Gutachten dargestellt. Pusch würde solche Betriebsbeschränkungen begrüßen – denn das könnte den Druck auf die Deutsche Bahn sowie die rund 400 Privatbetriebe zum Umrüsten auf leisere Sohlen erhöhen. Die Schweiz hat hier übrigens bereits Nägel mit Köpfen gemacht: 2020 müssen die Züge entsprechend umgerüstet sein.

## DEMO IN RÜDESHEIM

► Mehrere Bürgerinitiativen, Bürgermeister und Landräte haben bis 10. Mai, 13.30 Uhr, an der **Rheinhalle in Rüdesheim** zur Demo aufgerufen. Motto: „Stopp mit dem Bahnwahnsinn!“

► Laut Mitinitiator Willi Pusch werden bis zu 2000 Teilnehmer

erwartet. Das **Mittelrheintal** ist die lauteste Region Deutschlands, heißt es auf dem Flyer zur Demo. Diese unerträgliche Lärm-situation solle nun auch den neuen Ministern in Berlin und Wiesbaden verdeutlicht werden. Infos: [www.bahnlarm-mittelrhein.de](http://www.bahnlarm-mittelrhein.de)

# Da werden bei vielen Urlaubserinnerungen wach

**ST. BERNHARD** Vor 50 Jahren wurde der Autobahntunnel in Richtung Italien für den Verkehr freigegeben / Unmut über hohe Maut

Von Thomas Burmeister

**MARTIGNY.** Er ist nicht der längste und schon gar nicht der billigste Straßentunnel der Alpen. Dafür aber bietet er eine der schnellsten, bequemsten – und schönsten – Möglichkeiten, mit dem Auto von einer Seite des Gebirges auf die andere zu gelangen. So manchem gilt auch der Name als Vorteil: Dass der Große St. Bernhard-Tunnel wie der Schutzheilige der Bergsteiger und Alpenbewohner heißt, könnte auf Fahrzeuginsassen mit Röhrenphobie beruhigend wirken. Vor 50 Jahren wurde der Autotunnel zwischen dem Schweizer Kanton Wallis und dem italienischen Aosta in Betrieb genommen – mit knapp 5800 Metern damals noch als längster der Welt.

Mehr als 25 Millionen Mal haben Fahrzeuge den „Traforo de Gran San Bernardo“, wie er auf italienischer Seite genannt wird, seit März 1964 durchquert. Es war die erste transalpine Verkehrsachse dieser Art. Bereits 1930 hatte es die Idee

gegeben, eine ganzjährig befahrbare, vom Klima weitgehend unabhängige Straße durch den Alpenwall zu bauen. 1958 unterzeichneten Italien und die Schweiz ein entsprechendes Abkommen.

## Gigantische Berglandschaft

Für Millionen Autotouristen – unter ihnen unzählige Deutsche – gehört die St. Bernhard-Durchfahrt auf 1,9 Kilometer über dem Meeresspiegel zu den unvergesslichen Urlaubserlebnissen. Allerdings kaum, weil es plötzlich dunkel und recht eng wurde. Es ist die malerische Anfahrt durch eine gigantische Berglandschaft mit pittoresken uralten Dörfern und Städtchen – egal von welcher Seite –, die in Erinnerung bleibt.

Abstecher jenseits der Autobahn sind lohnend: Die Region um den Großen St. Bernhard-Pass, der rund 600 Meter über dem Tunnel thront, gehört zu den landschaftlich reizvollsten und kulturhistorisch interessantesten Gegenden Europas.

Die schönsten Aussichten bietet freilich die kurvenreiche – im Winter gesperrte – Straße über den fast 2500 Meter hohen Pass.

Den haben schon vor Jahrhunderten berühmte Persönlichkeiten bezwungen: Julius Cäsar überquerte den Berg 58 vor Christus mit seinen Legionen. Manche Historiker vermuten, dass 218 v. Chr. der karthagische Heerführer Hannibal für seine legendäre Alpenüberquerung samt Elefanten diesen Pass wählte.

Vor fast 1000 Jahren gründete dort oben Bernhard von Menthon, der Erzdiakon von Aosta, ein Hospiz. Augustinermonche boten Pilgern in der Einsamkeit der Bergwelt Unterkunft und Nahrung. Mitte des 17. Jahrhunderts begannen sie, Hunde zu halten, die sie von Hirten aus der Umgebung bekamen und kreuzten.

Groß, kräftig und gutmütig sollten sie sein, um auch als

Rettungshund bei Lawinen eingesetzt werden zu können. Natürlich bekam die Rasse den Namen Bernhardiner. Ihr beh-

erhender Vertreter war Barry. Mit einem Schnapsfässchen um den Hals soll er 40 Menschen vor dem Tod in Schnee und Eis bewahrt haben. Zu Ehren Barrys, der vor 200 Jahren starb, wird im Sommer im Naturhistorischen Museum von Bern eine Dauerausstellung eröffnet.

Der Eintrittspreis dafür dürfte weit unter der Gebühr für den privat bewirtschafteten „Tunnel des Großen Sankt Bernhard“ (so die offizielle deutsche Bezeichnung) liegen: 25,10 Euro für eine einfache Pkw-Durchfahrt, 40,20 Euro für Hin- und Rückfahrt. Da wählen viele Autofahrer lieber den mit rund 17 Kilometern deutlich längeren Gotthard-Straßentunnel, der 1980 eröffnet wurde und – abgesehen von der obligatorischen Schweizer Autobahnvignette – gebührenfrei ist. Allerdings bereut das mancher spätestens, wenn er das Pech hat, dort in einen der nicht selten viele Kilometer langen Staus zu geraten.



Foto: dpa

Grafik: VRM/sb