

Wo das Leben dem Verkehr geopfert wird : Gotthardstrasse im Sog des Völkerrechts

Autor(en): **Munz, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **96 (2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175954>

Nutzungsbedingungen

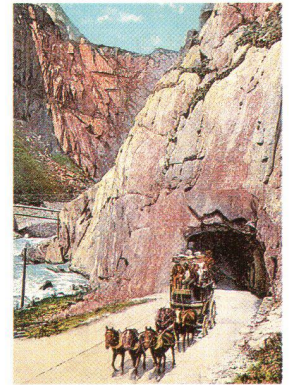
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Gotthardstrasse im Sog des Völkerrechts

Wo das Leben dem Verkehr geopfert wird

Die Entwicklung des Strassenverkehrs am Gotthard zeigt es mit aller Schärfe: In diesem Gebiet droht der Lebensraum der Einheimischen zum europäischen Verkehrsraum zu entarten. Was und wie hier gebaut und befahren werden darf, beeinflussen zusehends nationale Entscheidungsträger und internationale Abkommen, während die ortsansässige Bevölkerung kaum mehr etwas zu sagen hat. Das widerspiegelt markante Wertverschiebungen, denn Globalisierung gilt alles, Heimat immer weniger.

Die Urner erkannten früh den heute noch gültigen Grundsatz, dass nur die Sattelposition, das heisst die Herrschaft über die beidseitigen Zugänge zu einem Passübergang, dessen langfristigen Besitz und wirtschaftlichen Ertrag zu gewährleisten vermag. Die Sattelposition am Gotthard, wie sie am Ofenpass, Bernina, Maloja und Simplon ebenfalls besteht, ging 1948 an den Bundesstaat über; die örtlichen Zollrechte wurden durch alljährliche Leistungen des Bundes an die Passkantone abgelöst.

Als die Bahn die Strasse bedrängte

Eine fahrbare Strasse über den Gotthardpass hatte ab 1830 bestanden. Die Transportleistung des Wetter- und Jahreszeit ausgelieferten Postkutschendienstes betrug um 1840 laut Landesmuseum jährlich rund 10'000 Personen. Die 1882 in Betrieb genommene Eisenbahn, bewundernswert, aber mit grossem Verlust an Menschenleben erbaut, schuf eine erste ganzjährig benützbare Verbindung zwischen Norden und Süden. Von Anfang an wurden jährlich 250'000 Passagiere befördert. Von Flüelen bis Biasca benötigte der Zug drei Stunden. «In jeder Richtung verkehren täglich drei internationale Schnellzüge... Diese Einrichtung ist als eine vortreffliche zu bezeichnen» (Heinrich Rüegg, Die Wirkungen der Sankt Gotthardbahn, Leipzig 1891, Seite 23).

Die Bahn brachte einen vorübergehenden Einbruch in die Sattelposition der Eidgenossenschaft: Bau und Betrieb des Werkes erfolgten durch internationale Unternehmungen. Neben der Schweiz leisteten Italien und Deutschland

bedeutende Beiträge und sicherten sich Mitspracherechte. Als die 1898 beschlossene Verstaatlichung der Eisenbahnen die Gotthardbahn erfasste, rief dies Widerstand bei den mitbeteiligten Staaten hervor. Der Bundesrat blieb indessen hart und vermochte sogar die Rückforderung der vom Ausland geleisteten Beiträge abzuwenden. Die Bahngesellschaft erhielt jedoch Anspruch auf Entschädigung. Das Verhältnis mit Deutschland und Italien wurde in einem Vertrag vom 13. Oktober 1909 neu geregelt. Darin verpflichtete sich die Schweiz, die Gotthardbahn auf dem Stand «einer grossen internationalen Linie» zu halten.

Von der PW- zur Laster-Plage

Die auf Pferdefuhrwerke ausgerichtete Fahrstrasse sank nach Eröffnung der Eisenbahn in einen Dornröschenschlaf. Aus diesem erweckt wurde sie um 1920 von Lärm und Abgasen des aufkommenden touristischen Individualverkehrs, deswegen laufend ausgebaut, streckenweise neu angelegt. Doch im Winterhalbjahr mussten die Fahrzeuge in Göschenen und Airolo auf die Bahn verladen werden. Mit der Eröffnung des Strassentunnels wurden die Verladeanlagen beseitigt. Der Strassentunnel wurde wegen der verkehrsmässigen Gleichbehandlung des Tessins erforderlich, von der Schweiz allein finanziert, am 5. September 1980 eröffnet und war in erster Linie als landesinterne Verbindung, zusätzlich für Touristenverkehr, nicht aber für den internationalen Gütertransport gedacht. Entsprechend wurde er nur zweispurig gebaut, jedoch mit mehrspurigen zuführenden

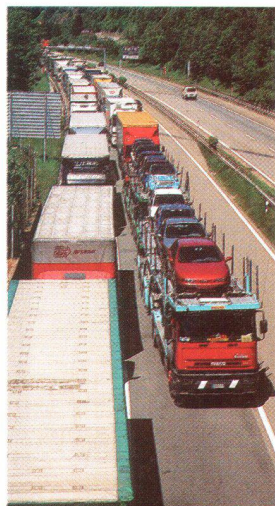
Dr.iur. Robert Munz,
Rechtsanwalt, Winterthur

Oben links: Bahn- und Autotunnel erleichtern zwar das Reisen am Gotthard, fordern aber ihren Preis an Landschafts- und Lebensqualität, zum Beispiel in Airolo (Bild Stähli).

Die Zeit der Gotthardpost, im Bild rechts beim Urnerloch, mutet daneben idyllisch an (Bild Goetz).

En haut à gauche: les tunnels ferroviaires et routiers facilitent certes le passage du Gothard, mais ont leur prix en matière de paysage et de qualité de la vie, p. ex. à Airolo (photo Stähli).

Le temps de la poste du St-Gothard, sur la photo de droite vers Urnerloch, semble idyllique à côté (photo Goetz).



Statt sich auf die Schiene zu verlagern, hat der Güterverkehr am Gotthard in den letzten Jahren massiv zugenommen und macht die betroffenen Talschaften zusehends zum lufthygienischen Notstandsgebiet (Bild Stähli).

Au lieu de se déplacer vers le rail, le trafic marchandises transitant par le Gotthard via la route a connu une augmentation fulgurante ces dernières années. Les vallées traversées sont au bord de l'asphyxie (photo Stähli).

Autobahnen (N2). Für die Durchlüftung bedurfte es Ventilatoren von insgesamt 23'000 Kilowatt, was der Leistung von vier Lokomotiven entspricht. Die Freiheit, das Fahrzeug selber durch den Tunnel steuern zu dürfen, kostete also zusätzlich Energie.

Die bei uns geltende Beschränkung des Höchstgewichts für Lastfahrzeuge auf 28 Tonnen (auch Richtmass für die Konstruktion von Strassen und Brücken) vermochte lange den Transitverkehr von der Schweiz abzuhalten, so dass um 1990, also zehn Jahre nach Eröffnung des Strassentunnels, von den durch die Schweiz über die Alpen geleiteten Transitgütern erst rund 5 Mio Tonnen auf der Strasse, hingegen etwa 17 Mio Tonnen (mehr als durch Frankreich und Österreich zusammen) auf der Schiene transportiert wurden. Von den auf der Strasse über die Alpen beförderten Transitgütern gingen etwa 50 Prozent durch Frankreich, 40 Prozent durch Österreich und nur 10 Prozent durch die Schweiz. Zwar wurde unsere 28-Tonnen-Grenze kritisiert, von Umweltschutzkreisen hingegen gelobt. So forderte 1988 die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA «die tendenzielle Verlagerung des unvermeidbaren alpenquerenden Gesamtverkehrs von der Strasse auf die Schiene».

Warten auf die Verlagerung

Hier sei auch hingewiesen auf das Übereinkommen vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), welcher die Schweiz neben den anderen Alpenstaaten sowie der EU angehört. Trotz ablehnender Empfehlung von Bundesrat und Parlament wurde 1993 sogar ein Artikel zum Schutz des Alpengebietes in die Bundesverfassung aufgenommen. Er findet sich in Artikel 84 der neuen Bundesverfassung und schreibt die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs bis 2003 von Grenze zu Grenze auf die Schiene vor.

Im Rückenwind der verbreiteten Überzeugung, der Güterverkehr über die Alpen sei auf die umweltfreundlichere Schiene zu verweisen, segelten die beiden Vorlagen für je einen Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg, die 1992 und 1998 eine Stimmenmehrheit fanden. Noch vor der Abstimmung von 1992 erklärte der Bundesrat, die beiden Basislinien hätten die EG (heute EU) veranlasst, die 28-Tonnen-Limite zu akzeptieren, was denn auch tatsächlich vertraglich festgelegt wurde, und zwar im Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU vom 2. Mai 1992. Der Vollständigkeit halber sei noch auf eine vom ETH-Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung am 6. November 1996 veranstaltete Fachtagung hinge-

wiesen, wo vor möglichen Überkapazitäten an Basislinien gewarnt wurde.

Wendepunkt Landverkehrsabkommen

Das Landverkehrsabkommen ist eine der sieben bilateralen Vereinbarungen zwischen der Schweiz einerseits und der EU sowie ihren Mitgliedstaaten andererseits, denen das Schweizer Volk im Jahr 2000 zugestimmt hat. Eine befürwortende Mehrheit der Kantone war nicht erforderlich. Immerhin haben das Tessin sehr deutlich und Schwyz eher knapp abgelehnt, Uri jedoch zugestimmt. Das Abkommen bedeutet:

• Preisgabe der 28-Tonnen-Limite trotz NEAT

Man darf nun nicht annehmen, dass Lasten, die bisher auf 28-Tonnen-Fahrzeugen transportiert wurden, künftig auf einer entsprechend geringeren Zahl von 40-Tönnern Platz finden. Zum überwiegenden Teil reihen sich nämlich die 40-Tönnner zusätzlich in den bisherigen Verkehr ein, indem sie von andern Routen abwandern. Zudem wächst der Verkehr ständig: Angebot schafft Nachfrage. Geht man davon aus, der für eine erste Übergangszeit zugelassene begrenzte 40-Tönnner-Verkehr bewege sich gesamthaft über die Gotthard-Autobahn, so ergäbe sich dort eine Verdoppelung des jährlich transportierten Gesamtgewichtes (Fahrzeuggewicht und Transportgut sämtlicher Fahrzeuge zusammengerechnet), dementsprechend auch eine Verdoppelung der Umweltbelastung. Dabei gehören die Alpen-Transit-Strecken schon jetzt zu den «lufthygienischen Notstandsgebieten» (BUWAL 2/2000, Seite 13).

• Freie Wahl des Verkehrsmittels

Dieser Grundsatz verbietet, den Güterverkehr auf die Schiene zu zwingen. Der Einfluss von Schwerverkehrsabgabe und Transitgebühr ist schwierig abzuschätzen. Der Vertrag verpflichtet jedoch die Schweiz, die Strassen so zu bauen und zu unterhalten, dass der freie Wettbewerb wirklich zu funktionieren vermag. Über eine allfällige zweite Strassenröhre durch den Gotthard wird deshalb die Schweiz kaum noch allein befinden können.

Völkerrecht gegen Alpenschutz?

Das Landverkehrsabkommen wird nach allseitiger Genehmigung zu Völkerrecht. Als solches geht es gemäss Artikel 5 Buchstabe 4 der neuen Bundesverfassung dem eidgenössischen und kantonalen Recht vor. Auch der Alpenschutzartikel wird toter Buchstabe. Das schweizerische Alpengebiet ist nicht mehr in erster Linie Lebensraum, sondern ohne Zustimmung der ansässigen Bevölkerung zum europäischen Verkehrsraum geworden.

La route du Saint-Gothard dans la spirale du droit international

La vie sacrifiée sur l'autel des transports

Le développement du trafic routier au Saint-Gothard le démontre bien: cette région va perdre sa qualité de vie si on la fait dégénérer en un couloir de transit européen. De plus en plus, les décideurs nationaux et les accords internationaux dictent les aménagements à effectuer et les véhicules admis sur cet itinéraire. La population locale n'a plus grand-chose à dire...une constatation qui reflète un profond changement de valeurs. La mondialisation n'épargne rien, mais l'environnement et le patrimoine ne sont pas épargnés.

Très tôt, les Uranais ont compris l'importance de garder la maîtrise des deux versants du col du Saint-Gothard. Ils construisent en 1830 une route carrossable empruntée, selon les archives du musée national, par 10'000 personnes par année. Le chemin de fer exploité à partir de 1882 permet de remédier à l'interruption hivernale du passage. Chaque année dès lors, 250'000 voyageurs en moyenne franchissent le col du Saint-Gothard. La ligne ferroviaire est réalisée grâce à une union regroupant des entreprises suisses, italiennes et allemandes. Après la nationalisation des chemins de fer suisses, en 1898, un accord est conclu en 1909 entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie par lequel la Suisse s'engage à ce que le Saint-Gothard soit une grande ligne internationale.

Le cauchemar autoroutier

Avec l'essor de la ligne ferroviaire, la route carrossable sombre dans l'oubli. En 1920, les automobilistes commencent à s'intéresser à cet itinéraire touristique. Suivront des aménagements incessants. En hiver, on charge les voitures sur le train. Le tunnel routier dont la vocation initiale est de relier les différentes régions de Suisse est inauguré le 5 septembre 1980. Un seul tube bidirectionnel est prévu car on estime, à l'époque, que le Saint-Gothard n'est pas destiné au trafic marchandises. Grâce à la limite de poids, fixée à 28 tonnes, des camions circulant sur le territoire suisse, les marchandises transitant par la Suisse empruntent surtout le rail.

La protection des Alpes prend une dimension internationale. La Suisse signe la Convention alpine du 7 novembre 1991 et le peuple accepte en 1993 l'article constitutionnel sur la protection des Alpes prévoyant que la capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée et

que le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par le rail. La volonté populaire se traduit ensuite par l'acceptation des projets de NLFA.

L'article constitutionnel violé

L'accord sur les transports terrestres, l'un des 7 accords bilatéraux avec l'UE acceptés en votation populaire en 2000, remet aujourd'hui en question la qualité de vie sur les grands axes alpins. En effet, il porte graduellement la limite de poids des camions à 40 tonnes d'ici à 2005. De plus, il laisse le libre choix entre le rail et la route, empêchant de rendre obligatoire le transfert du trafic marchandises de la route au rail. Il oblige par contre la Suisse à construire et à entretenir les routes de façon à permettre le fonctionnement de la libre concurrence internationale. Par ailleurs, cet accord relève du droit international qui a la préséance sur le droit suisse et cantonal et donc sur l'article sur la protection des Alpes. Les régions proches des grands axes de transit alpin deviendront des couloirs de circulation des camions à travers l'Europe sans que leur population puisse s'y opposer.

Bis zur Eröffnung des Autotunnels im Jahre 1980 (kleines Bild Tunnelausfahrt Airolo, Stähli) wälzte sich der gesamte Autoverkehr durch die Schöllenen und über den Gotthardpass (grosses Bild bei Göschenen, Borelli).

Jusqu'à l'ouverture du tunnel routier en 1980 (petite photo, sortie du Tunnel à Airolo, Stähli) le trafic s'est déversé par la gorge des Schöllenen et le col du Gotthard (grande photo, près de Göschenen)

