Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 19 (2004)
Heft: 1: Bulletin

Artikel: Welche Zukunft für die Gotthard-Bergstrecke?
Autor: Bärtschi, Hans-Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727024

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

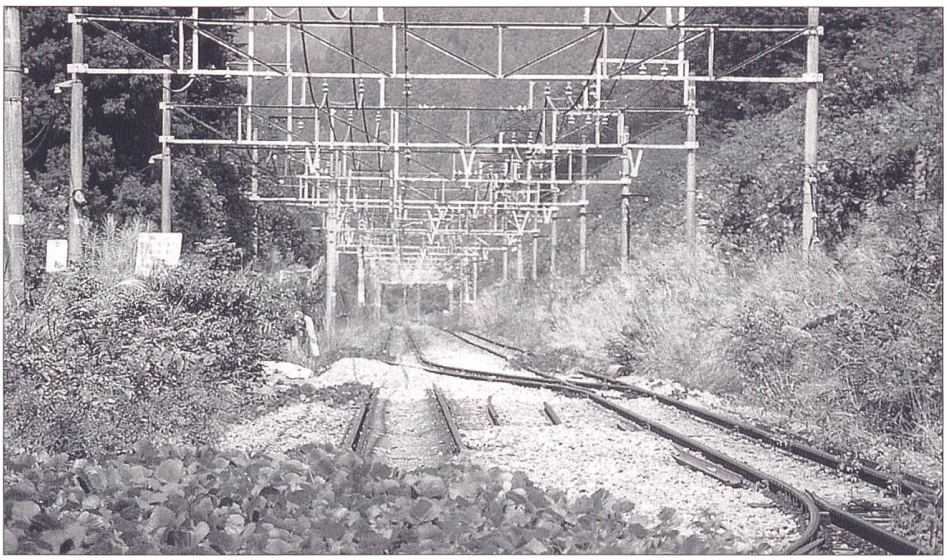
Download PDF: 06.07.2025

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

Welche Zukunft für die Gotthard-Bergstrecke?

Wir schreiben das Jahr 2025: Die Natur hat einen der legendärsten menschlichen Eingriffe zurückerobert. Auf dem von Abortanlagen der alten Wagen gut gedüngten Schotterbett der Gotthard-Berglinie ist ein Dickicht von Gräsern, Sträuchern und jungen Bäumen entstanden. Ein Trampelpfad führt durch das dornenreiche Gestrüpp. Aber nicht durchgehend, denn Geröllkegel niedergegangener Lawinen und Erdrutsche blockieren das ehemalige Bahntrassee alle paar Kilometer. Die Kehrtunnels sind zugesperrt: Steinschlaggefahr! Bergdruck, Frost und warme Tunnelwinde haben das nicht mehr unterhaltene Gewölbe zermürbt.

Wie konnte es mit der von allen Kreisen als «nationales Denkmal» anerkannten Gebirgsstrecke so weit kommen? Hatte nicht 1992 das Schweizer Volk für den 30-Milliarden-Kredit gestimmt (davon die Hälfte für Alptransit), in der Meinung, es würden zwei Basistunnels für den Lastwagenverlad gebaut und man würde die Bergstrecken weiter brauchen? Aber es war anders gekommen. Statt 2012 konnte der 57 Kilometer lange Tunnel durch den Gotthard – der längste der Welt – erst 2015 eröffnet werden, mit fünf Milliarden Franken Alptransit-Zusatzkosten. Eigentlich hatten das Bundesamt für Verkehr und die SBB-Division Personenverkehr die Absicht geäussert, nach der Tunneleröffnung über die Gebirgslinie einen Lokalverkehr aufrecht zu erhalten – falls ein genügendes, rentables Verkehrsaufkommen da wäre. Jenen Lokalverkehr, den die SBB schon vor Tunnelbaubeginn auf die Strasse verlegt hatte. Auch war man lange der Meinung gewesen, die Bergstrecke müsste für Kapazitätsengpässe erhalten bleiben. Doch zu solchen kam es während zehn Jahren nach der Basistunneleröffnung nicht. Die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse und die fünf Möglichkeiten, auf Schienen vom Westen und Norden zum Simplon und ins Tessin zu gelangen (Wallis, Lötschberg-Basis- und -Bergstrecke, Gotthard-Basis- und -Bergstrecke), sowie die in den Nachbarländern ausgebauten Transitachsen haben eine Überkapazität geschaffen, die sich bei anhaltenden Krisenerscheinungen und öffentlichen Sparmassnahmen nicht mehr finanzieren liess. Allein der Betrieb des Gotthard-Basistunnels verursachte jährliche Defizite in zweistelliger Millionen-Franken-Höhe (Richtwert Eurotunnel: 70 Millionen Franken. Betriebsverlust 2003 bei einer Tunnellänge von 50 km), und durch die Stilllegung der Bergstrecke konnten einige Millionen Franken wieder wettgemacht werden.



Japans historische Bergstrecke zweieinhalb Jahre nach der Stilllegung.

Usui-Toge lässt grüssen

Das Worst-case-Scenario für den Gotthard ist auf der berühmtesten Gebirgslinie Japans bereits Realität. Sie ist seit 1997 stillgelegt – seitdem die parallele neue Schnellfahrstrecke mit Tunnel vollendet ist. Das vom Usui-Pass überschrittene Gebirge zählt mit seinen zerrissenen Formationen vulkanischen Ursprungs zu den schönsten Gebieten Japans. Die Usui-Toge-Bahn bildete ab 1893 die direkteste Verbindung von der Metropole Tokio zur Westküste von Japans Hauptinsel Honshu. Zur Überwindung von beträchtlichen 656 Höhenmetern auf nur elf Kilometern Trasseelänge (Gotthard-Süd: 857 Meter auf 40 Kilometern) wurde vorerst auf das Schweizer System gemischter Adhäsions- und Zahnradbahnen zurückgegriffen. Die eingleisige Kapspurstrecke besass 26 Tunnels. Bis 1913 wurde die Linie als eine der ersten Gebirgsbahnen der Welt elektrifiziert. In Etappen erfolgten Linienbegradigungen und der Ausbau auf durchgehende Doppelspur. 1963 baute Japan Rail die Zahnstangen aus und betrieb die maximal 67 Promille steile Strecke bis zur Vollendung der Schnellbahn im Adhäsionsbetrieb. Nach der Stilllegung wurde vorerst in Yokogawa ein

Museum im Lokdepot und im ehemaligen Dienstgebäude mit Geschichtsausstellung und Modellanlage eingerichtet. Eine Freilichtausstellung zeigt 24 weiträumig aufgestellte Fahrzeuge. 2001 ging das National Research Institute for Cultural Properties, die Denkmalpflegestelle des japanischen Bundesamtes für Kultur, das Problem der langsam zuwachsenden Gebirgslinie an. Da sich nur die nördlich gelegene Gemeinde finanziell am Projekt beteiligt, bleibt die Linie im südlichen Bereich überwuchert. Gegen Norden wurde eine Spur zum Bahnwanderweg ausgebaut. Wo das Einspurtrassee der ersten Linienführung keine Schienen mehr aufweist, dient es als Fussweg. Die Tunnelausmauerung wird gegen Frost gesichert, die Feuchtigkeit dauernd gemessen. Wo sich der neue Wanderweg mit der Doppelspurlinie trifft, hat man ein Gleis unverändert liegen gelassen und beim anderen im Schotterbereich einen Belag bündig zur Schienenoberkante eingesetzt. Die Fahrleitung ist durchgängig stehen geblieben. Dieser kreative Umgang mit der Substanz macht das Streckendenkmal schön erlebbar. Auf dem belassenen Gleis ist auf knapp drei Kilometern ein Museumsbetrieb mit Dieselloks geplant, da eine Wiederinbetriebnahme der Fahrleitung zu aufwändig wäre.

Was hätte man 2004 für die Gotthard-Berglinie veranlassen müssen?

2004 hätte man seit der Alptransit-Abstimmung schon zwölf Jahre Zeit gehabt, sich Gedanken über die Zukunft der Berglinie zu machen. Aber die mächtigen Stellen wollten alles offen lassen. Und den ohnmächtigen Stellen fehlten selbst für Recherchen Mittel in der Grössenordnung von 0,00032 Promille des Alptransit-Kredits. Es hätte aber für die nötigen Abklärungen etwas mehr Promilleanteile gebraucht. Denn das Entscheidende wäre gewesen, während zwölf Jahren ein unablässiges Lobbying für die langfristige Finanzierung zur Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs über die Berglinie mit allen teuren Konsequenzen der Streckensicherung gegen Steinschlag, Lawinen usw. zu betreiben. Auch für den idealistisch angedachten Museumsbetrieb zwischen Erstfeld und Biasca hätten Vorsehungen für den Langsamverkehr, gegen den Abbau von Weichen und Ausweichgleisen getroffen werden müssen. Eine diesbezügliche Rückstellung von einem Prozent des SBB-Abbauprojektes «schlanke Infrastruktur», das heisst von fünf Millionen Franken, hätte die Chancen für einen künftigen Lokal- und Museumsbetrieb schon wesentlich verbessern können. Immer noch nicht gelöst gewesen wären weitere Fragen, insbesondere die Deckung des zu erwartenden jährlichen Betriebsdefizits allein für den Lokal- und Museumsbetrieb.

Hans-Peter Bärtschi

Arbeitsgruppe Gotthard-Bergstrecke

Alt-CVP-Nationalrat Remigio Ratti reichte 1999 die Motion «Zukunft der historischen Gotthardbahn» ein, welche die Grosse Kammer 2001 als Postulat überwies. Der Bundesrat bemerkte in seiner Antwort, dass nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels die Bergstrecke weiterhin drei wichtige Funktionen erfüllen wird: als Teil des Interregio-Verkehrs, als Betrieb für den Tourismus und als Entlastungsstrecke für den Basistunnel.

2000 gelangten die Kantone Uri und Tessin mit Gesuchen an den Bund für eine Analyse der Gotthardbahn Erstfeld–Biasca aus denkmalpflegerischer und kulturhistorischer Sicht. 2001 wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich aus Vertretern der beiden Kantone, der SBB AG sowie diverser Bundesstellen zusammensetzt. Die Leitung der Gruppe unterliegt seit 2002 der Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege im Bundesamt für Kultur.

Ziel des Gremiums ist es, eine Bestandesaufnahme der Bergstrecke zu erstellen, welche der kulturhistorischen Bedeutung der Bahnanlage sowie der Natur-, Kultur- und Techniklandschaft Gotthard Rechnung trägt.

Ivo Zemp

Usui-Toge-Bergstrecke nach der Restaurierung eines Teilstücks mit Wanderweg und renoviertem Umformerwerk.