

Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri
Herausgeber: Historischer Verein Uri
Band: 106 (2015)

Artikel: Die internationale Bedeutung des Gotthardpasses als Verkehrsweg im 20. Jahrhundert
Autor: Aschwanden, Romed
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842132>

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: 10.12.2025

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

Die internationale Bedeutung des Gotthardpasses als Verkehrsweg im 20. Jahrhundert

von Romed Aschwanden

Es gibt ein beliebtes Gleichnis, um Schülern und Schülerinnen die zeitliche Dimension von «Ewigkeit» zu erklären: Man stelle sich vor, ein kleiner Spatz oder Fink picke jeden Morgen von früh bis spät auf den Gotthard ein. Tag für Tag, jedes Jahr, ob bei Sonne oder Regen, räumt er langsam Steinchen für Steinchen ab. Nach einer unermesslichen Zeit hat er den Gotthard bis auf Meeresniveau abgetragen. Nun, erklärt der wohlgemute Erzähler, ist es so weit und eine Sekunde der Ewigkeit ist vergangen.

Der Gotthard ragt seit Menschengedenken in den Himmel und ist seither Objekt von Projektionen und Projekten geworden. Einst galt er als höchster Berg Europas, in nächster Zukunft wird durch ihn der längste Tunnel Europas führen. Über die Mythen, Legenden und Geschichten, die sich um den Gotthard ranken, wurde viel geschrieben.¹ Auch die historischen Ereignisse, insbesondere der Passverkehr und die frühe Geschichte der Gotthardeisenbahn sind gut erforscht.² Der folgende Text möchte an beide Themenblöcke, den mythologischen als auch den historischen, anknüpfen und die bestehende Forschung als Ausgangspunkt nutzen. Allerdings möchte er den lokalen Kontext verlassen und einen internationalen Blick auf den Untersuchungsgegenstand werfen. Der Text ist ein Versuch, die sich wandelnde Rolle des Gotthards als europäische Verkehrsachse im 20. Jahrhundert nachzuzeichnen. Dabei will ich versuchen, die Bedeutung darzustellen, die dem Gotthard von den Menschen Europas zugeschrieben worden ist. Diesem Versuch liegt die Annahme zugrunde, dass Orte erst durch kulturelle Prozesse ihre Bedeutung erhalten;³ die kulturelle Konstruk-

¹ Stellvertretend MARCHAL, GUY P.: Schweizer Gebrauchsgeschichte. Basel 2006; STALDER, HELMUT: Mythos Gotthard. Was der Pass bedeutet. Zürich 2003; HÄBERLI, HANS PETER (HG.): Hinein in diesen Drachenschlund. Die Gotthardbahn in Literatur und Kunst. Zürich 2007.

² Vgl. ELSASSER: Der direkte Weg in den Süden. Zürich 2007; HÄSLER, ALFRED A.: Gotthard. Als die Technik Weltgeschichte schrieb. Frauenfeld 1982.

³ Grundlegend dazu ELIADE, MIRCEA: Das Heilige und das Profane. Vom Wesen des Religiösen. Frankfurt a.M. 2005 (1998), S. 13–28. Zu Natur und Raum: WHITE, RICHARD: The Nationalization of Nature. In: The Journal of American History, 86 (3) 1999, S. 976–986.

tion von Landschaft findet in einem Wechselspiel von Materialität und Immaterialität statt.⁴ Im Bezug auf den Gotthardpass wird die geographische Lage und geologische Ausprägung zum Angelpunkt für kulturelle Projektionen. Der Gotthard und die Landschaft um ihn wurde durch die Jahrhunderte begangen, beschrieben und bewundert, erzählt, erinnert und ersehnt: Der Pass wurde zum «Erinnerungsort».⁵

Die Bedeutung des Gotthards für Europa ist sowohl kulturell als auch wirtschaftlich bedingt. Kulturell ist die trennende, respektive verbindende Funktion des Passes zwischen den Sprachregionen zentral. Hinzu tritt das «Alpenbild», das dem europäischen Gebirge generell zugeordnet wird: Die Alpen sind ein wichtiges europäisches Identifikationsobjekt, ein Projektionsraum für das Ursprüngliche und Authentische.⁶ Allerdings unterscheidet sich der Gotthard hier nicht von den übrigen Alpenpässen. Allein geografisch lässt sich die überragende Rolle, die der Gotthard unter den Schweizer Pässen, aber auch in der europäischen Passlandschaft im 20. Jahrhundert einnahm, nicht begründen. Verkehrstechnisch waren die Walliser und Bündner Pässe in Mittelalter und Neuzeit mindestens ebenso bedeutend; auch international nahm der Gotthard keine zentrale Rolle ein und war etwa im Vergleich zum Brenner geradezu unbedeutend.⁷ Allerdings galt der Gotthard lange als höchster Berg Europas und erhielt dadurch eine besondere Stellung.⁸ Insbesondere während den zwei Weltkriegen wurde diese Stellung mit einer enormen Bedeutung aufgeladen, die sich im Réduit manifestierte und durch das Bild der Schweiz als sichere Insel in Europa in die kollektive Erinnerung überging. Der Gotthard bot diese Projektionsfläche besonders dank der Bedeutung, die er durch die Eröffnung der Gotthardbahn 1882 erhalten hatte. Diese bildete den eigentlichen Startschuss für das zunehmende wirtschaftliche Gewicht des Gotthards im europäischen Raum.⁹ Bereits der Tunnelbau war eine gesamteuropäische Angelegenheit: Finanzen,

⁴ Vgl. KOSELLECK, REINHART: Raum und Geschichte. In: KOSELLECK, REINHART (Hg.): Zeitschichten. Frankfurt a. M. 2000, S. 83.

⁵ Vgl. MARCHAL, Gebrauchsgeschichte, S. 119–129; KREIS, GEORG: Schweizer Erinnerungsorte. Zürich 2010, S. 179–192.

⁶ Vgl. STALDER, MYTHOS, S. 32–37; MATHIEU, JON; BOSCANI LEONI, SIMONA (Hg.): Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance. Bern 2005, S. 9–96; STREMLow, MATTHIAS: Die Alpen aus der Untersicht – von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena. Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700. Bern 1998.

⁷ Vgl. MATHIEU, JON: Gotthardverkehrswege – Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter? In: ELSASSER, KILIAN T. (Hg.): Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard: Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf. Bern 2014, S. 26.

⁸ Vgl. Historisches Lexikon der Schweiz (HLS): Gotthardpass.

⁹ Für die Gründe, die zur Wahl des Gotthards als Nord-Süd-Verbindung der Eisenbahn führten vgl. MATHIEU: Gotthardverkehrswege.

wie auch Fachwissen, brachten grösstenteils ausländische Investoren respektive Ingenieure in die Schweiz.¹⁰ Bemerkenswerterweise war es dem Gotthard aber nicht vergönnt, seine ruhige Existenz als Durchgangsraum für Reisegäste fortzuführen und als vorbeifahrende Landschaft wie jede andere auch wahrgenommen zu werden. Die Gotthard-Bahngesellschaft unternahm viel, um die Bahnstrecke selbst und das mit ihr verbundene Bild der urschweizerischen Landschaft als einmalige touristische Attraktion zu verkaufen. Bis zum Ersten Weltkrieg gehörte es zum Pflichtprogramm vieler Schweiz-Reisenden, den Gotthard zu befahren.¹¹ Wie bereits der Pass wurde auch der Tunnel mit Geschichten und Mythen beladen, die das Denken an den Gotthard bis ins 21. Jahrhundert prägten.¹² Bald bewarben Schweizer Unternehmer und Politiker den Gotthard als wichtigste transalpine Eisenbahnverbindung Europas.¹³

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen möchte ich mich nun auf einen Aspekt der Bedeutung des Gotthards konzentrieren, nämlich auf den verkehrstechnischen. Ich möchte erörtern, welche Bedeutung dem Gotthard als europäische Verkehrsachse im Laufe der letzten 100 Jahre zugemessen wurde. Der folgende Artikel ist zu grossen Teilen eine Synthese der bisherigen Forschung zur Verkehrsgeschichte und folgt stark den technischen und politischen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts. Die vorgegebene Thematik verlangt auch nach der Betrachtung wirtschafts- und kulturgeschichtlicher Zusammenhänge, welche ergänzend in die Darstellung einfließen. Ein wichtiger Vergleichspunkt der Darstellung bildet Österreich: Einerseits gelten sowohl die Schweiz als auch Österreich als «Alpenländer»¹⁴ und weisen mit dem Gotthard und dem Brenner zwei Alpenpässe auf, die in ihrer historischen Bedeutung verglichen werden können. Andererseits verfolgten beide Staaten zwei gänzlich verschiedene Wege in der Europapolitik, was wiederum erlaubt, die Bedeutung des alpinen Transitverkehrs¹⁵ für die europäische Dimension glaubhaft darzustellen.

Dieser Vorsatz bedingt eine spezifische Perspektive auf die Geschichte des Gegenstandes. Da ich die gesamteuropäische Bedeu-

¹⁰ Vgl. SCHUELER, JUDITH; ELSASSER, KILIAN T.: «Materialising identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity». In: ELSASSER, KILIAN T. (HG.): Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard: Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf. Bern 2014, S. 42–43.

¹¹ Vgl. SCHUELER & ELSASSER, S. 44.

¹² Vgl. dazu STALDER, Mythos.

¹³ Vgl. STADEL, CHRISTOPH: The Brenner Freeway. In: Mountain Research and Development, 13 (1) 1993, S. 1–17.

¹⁴ Vgl. MATHIEU, JON: Zwei Staaten, ein Gebirge. Schweizerische und Österreichische Alpenrezeption im Vergleich (18.–20. Jahrhundert). In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 15 (2), 2004, S. 92–105.

¹⁵ Als Alpen transitverkehr gelten Warentransporte, die ihren Ausgangs- und Endpunkt ausserhalb des Alpenraums haben.

tungsebene erfassen möchte, scheint die transnationale Perspektive der geeignete Ansatz zu sein. Diese hat sich in der Geschichtswissenschaft als wichtiger Forschungsansatz etabliert und verschiedene Modi der Umsetzung hervorgebracht.¹⁶ Was heisst «transnational» in diesem Kontext? Die Bedeutung des Gotthardpasses wird nicht (nur) innerhalb der Schweiz betrachtet, sondern über die Nationalgrenze hinaus. Sie wird als Verknüpfung verschiedener Rollen verstanden, die dem Pass in anderen Nationen beigemessen werden. Der Gotthardpass ist in ein europäisches Netzwerk von Alpenpässen eingebettet, dessen Teile je nach geografischer Lage, geologischer Besonderheiten und politischer Umstände einem steten Interessen- und Bedeutungswandel unterworfen waren und in ihrem Angebot konkurrierten. Die Alpenpässe lassen sich nicht ausserhalb dieses transnationalen Kontextes verstehen, denn gerade durch ihren Charakter, ihre Nationen, Regionen und Kulturen zu verbinden, gewinnen sie ihre Bedeutung.¹⁷ Die folgenden Betrachtungen konzentrieren sich in erster Linie auf die Diskussionen von Verkehrsexperten (Unternehmer, Planer, Ingenieure), auf politische Entscheidungsprozesse und, wo die Quellenlage dies erlaubt, auf die Nutzung der Alpenübergänge durch Verkehrsteilnehmer. Daraus entsteht ein Querschnitt durch das 20. Jahrhundert, der vieles aufgreift, vieles antönt und vieles auslässt. Den Lesenden soll bewusst sein, dass hier eine Auswahl aus diesem grossen Themenfeld herausgegriffen wird und dass diese Auswahl auch durch eine subjektive Perspektive geprägt ist.

Das Zeitalter der Eisenbahn?

Mit seiner Betriebsaufnahme am 1. Juni 1882 galt der Gotthard-Eisenbahntunnel als technische Meisterleistung. Die Berge waren durch Menschenhand bewältigt, der technische Fortschritt hatte die Natur besiegt.¹⁸ Der Gotthardtunnel lief sogar dem 1871 eröffneten Mont-Cenis-Tunnel den Rang als längsten Tunnel der Welt ab. Allerdings machte der Fortschritt auch vor seinen eigenen Kindern nicht halt: Schon kurz nach ihrer Eröffnung war die Gotthard-Bergstrecke technisch überholt. Deshalb wurden, nachdem sich die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Linie 1909 einverleibt hatten, bald

¹⁶ Vgl. CLAVIN, PATRICIA: Time, manner, place: writing modern European history in global, transnational and international contexts, in: *European History Quarterly* 40 (4), 2010, S. 624–640. Stellvertretend für die Alpenraumforschung MATHIEU, JON: *Die Alpen: Raum – Kultur – Geschichte*. Stuttgart 2015.

¹⁷ Vgl. HLS Gotthardpass.

¹⁸ Vgl. STALDER, Mythos, S. 117 ff.

Überlegungen zur Modernisierung der Strecke nötig. Die geplanten Innovationen wurden aber durch den Ersten Weltkrieg und die darauf folgende Wirtschaftskrise verzögert, sodass die Herausforderungen erst in den 1920er-Jahren angegangen wurden. Die vernachlässigte Elektrifizierung und der Ausbau des Streckennetzes auf mehr Spuren wurden schleunigst nachgeholt. Mit dem rasch voranschreitenden Wiederaufbau nach dem Krieg wuchs das internationale Handelsaufkommen, der Gotthard blieb eine der führenden Transportachsen durch die Alpen. Um die schweren Gütertransporte die gewundene Gotthardroute hochzuführen, wurden ab den 1920er-Jahren neue Zuglokomotiven eingesetzt, die mit einem Zugvolumen von 500 Tonnen Last ein dichteres Befahren der Strecke erlaubten.¹⁹

Die Eisenbahn war zu Beginn des 20. Jahrhunderts zwar bewährt, aber nicht frei von Konkurrenz. Neue bautechnische Möglichkeiten erlaubten den kostengünstigen Ausbau von fahrbaren Gewässern, was als Alternative für den Eisenbahngütertransport gehandelt wurde. Besonders im Deutschen Reich wurden Flussverbindungen ausgebaut (1899 Dortmund-Ems-Kanal, 1914 Rhein-Herne-Kanal), was die Nutzlastkapazität von Kanalschiffen von 600 auf 1200 Tonnen anhob.²⁰ Die Hoffnung auf einen Anschluss an dieses Transportnetz packte auch Schweizer Ingenieure, so etwa die ETH-Absolventen Rudolf Gelpke (1873–1940) und Fridolin Becker (1854–1922). Ausgehend vom florierenden Rheinhafen in Basel planten sie den Ausbau des schweizerischen Flussfahrnetzwerkes bis hin zu einer schiffbaren Verbindung ins Mittelmeer.²¹ Die Rolle des Gotthards in diesen Plänen war unterschiedlich: Während Gelpke in einem Entwurf eine Alpenüberquerung via Gotthardpass vorsah, welche die bereits bestehende Bahn miteinbezog,²² sahen andere Ingenieure Alternativen zum Gotthard. Pietro Caminada plante eine Verbindung des Bodensees mit Genua, wobei die Alpen über ein ausgeklügeltes Kanalsystem über den Splügenpass überquert werden sollten.²³ Caminada, der sich als begabter Ingenieur international einen Namen gemacht hatte, wurde 1908 in der «New York Times» als grosser Pioniergeist gefeiert.²⁴ Die Schiff-

¹⁹ Vgl. ELSASSER, KILIAN T.; VOGEL, LUKAS (HG.): Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn. Zürich 2007, S. 132.

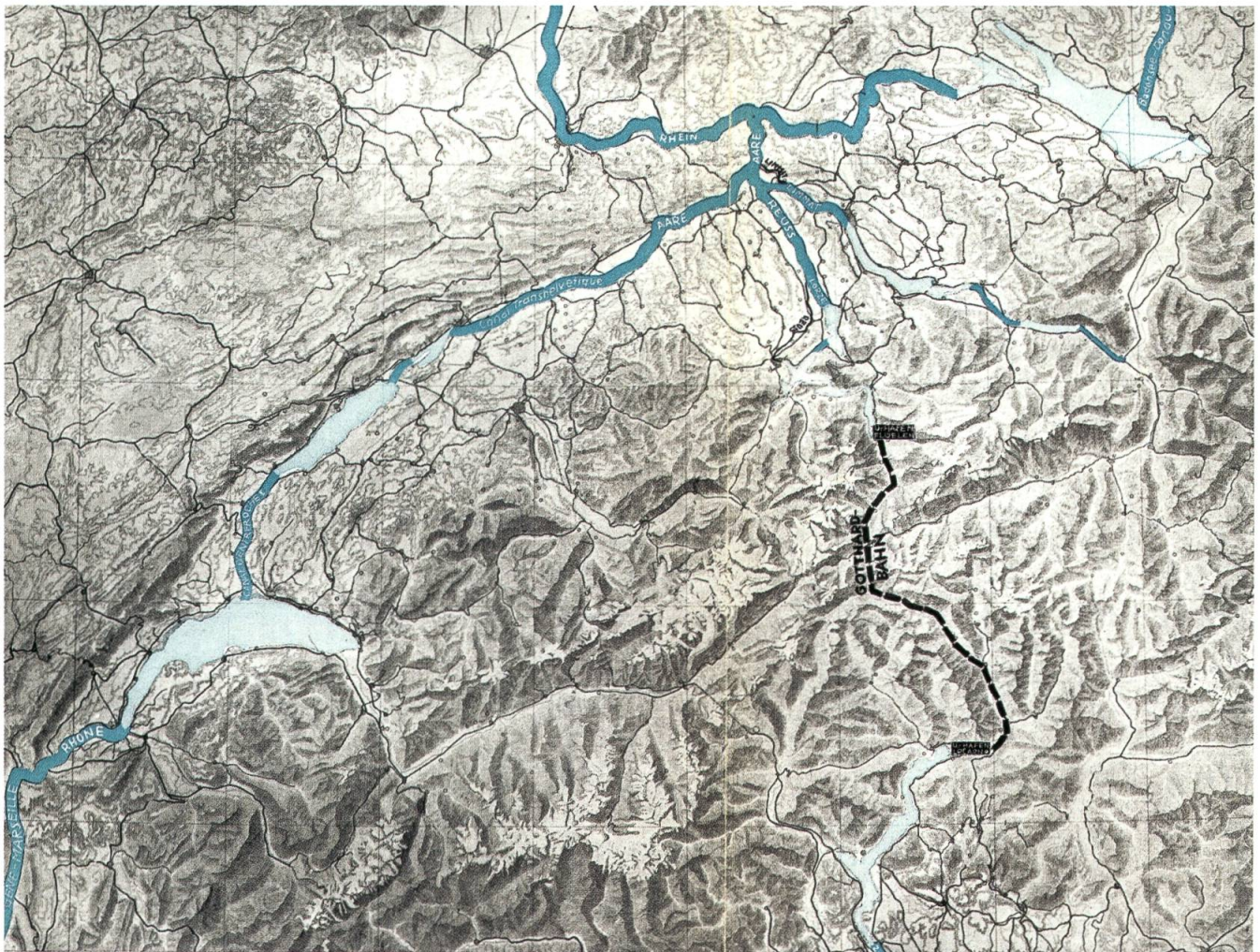
²⁰ Vgl. HASCHER, MICHAEL: Verkehrspolitik in der historischen Rückschau. In: SCHWEDES, OLIVER (HG.): Verkehrspolitik. Wiesbaden 2011, S. 143–160, hier S. 153.

²¹ Vgl. TEUSCHER, ANDREAS: Schweiz am Meer: Pläne für den «Central-Hafen» Europas inklusive Alpenüberquerung mit Schiffen im 20. Jahrhundert. Zürich 2014, S. 9–36.

²² Der Plan wurde 1916 in der Zeitschrift «Die Rheinquelle» veröffentlicht.

²³ Besonders im Zusammenhang mit der bevorstehenden Neat-Eröffnung erlebt dieses Projekt aus heutiger Sicht ein Kuriosum, grosse Popularität: Das Kulturforum Andermatt plant eine Theaterinszenierung (vgl. «Urner Wochenblatt», 16. März 2016) und Anita Sigfried verarbeitete das Thema literarisch (Steigende Pegel, 2016).

²⁴ Vgl. TEUSCHER, Schweiz am Meer, S. 23–33.



Die projizierten Wasserstrassen der Schweiz

fahrt galt europaweit als ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle Ausbaumöglichkeit für die internationalen Verkehrswege und wurde während des ganzen 20. Jahrhunderts rege diskutiert. Unter dem nationalsozialistischem Regime baute Deutschland seine Wasserstrassen stark aus und auch in der Schweiz erhofften sich viele Organisationen bis in die 1970er-Jahre einen «Transhelvetischen Kanal» und den breiten Anschluss des Mittellandes an die internationalen Wasserstrassen.

Neben Eisenbahn und Wasserstrassen gewannen in der Zwischenkriegszeit auch Überlegungen zu einem europäischen Strassennetz an Bedeutung. Der italienische Bauingenieur Piero Puricelli gründete 1922 eine private Baugesellschaft, um eine erste, nur für den motorisierten Strassenverkehr zugelassene Autostrasse am Fusse der Alpen zu bauen. Bald riss das faschistische Regime unter Mussolini die Autostrassen an sich und führte deren Ausbau fort.²⁵ Der internatio-

Eine Darstellung des Transhelvetischen Kanals von Gottlieb Lüscher. Die Gotthardbahn dient als Verbindungsstück zwischen Rhein und Po, wodurch eine «schiffbare» Verbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer entstehen würde.

Quelle: G. Lüscher: Die Schweizerischen Binnenschiffahrts-Projekte. Aarau 1942, S. 64.

²⁵ Vgl. ACKERMANN, MICHAEL: Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961. Bern 1992, S. 44–47.

nalistische Zeitgeist der Zwischenkriegsjahre führte insbesondere bei Technikerberufen zu einer Konjunktur an grenzübergreifenden Infrastrukturprojekten.²⁶ Neben der rein nationalstaatlichen Planung von Autostrassen traten rasch paneuropäische Ideen auf den Plan, die beispielsweise in der Studiengesellschaft *Bureau International des Auto-routes* (BIAR) mit Sitz in Genf ab Sommer 1931 diskutiert wurden. Das sich aus verschiedenen internationalen Vertretern zusammensetzende Gremium debattierte dabei über die Schweiz als wichtige Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa wie auch zwischen Ost und West. Interessant ist hierbei, dass als Alpenquerung ein Tunnel am Mont-Blanc geplant wurde.²⁷ Ganz andere Pläne hatte der deutsche «Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hansestädte–Frankfurt–Basel (HAFRABA)» 1926 gehegt: Dieser nämlich sah eine Autobahn vor, die von Bremen über den Gotthard bis nach Genua verlaufen sollte.²⁸ Zur Durchführung dieser hochstrebenden Autobahnpläne, die nicht weniger als zum Frieden zwischen den Nationen hätten beitragen sollen, kam es nicht. Der erstarkende Nationalismus der 1930er-Jahre hatte kein Interesse an offenen Grenzen und frei zirkulierendem Verkehr, geschweige denn an Frieden.

Symbole und Mythen in den Krisenjahren

Modernisiert und nur theoretisch bedroht durch die Konkurrenz der Binnenschifffahrt nahm die Gotthardverbindung zwischen 1930 und 1945 eine sowohl wichtige als auch ambivalente Stellung ein. Sie behielt ihre zentrale Bedeutung als Transitachse zwischen Norden und Süden, geriet aber gerade dadurch zwischen die Fronten. Als strikt neutrales Land²⁹ verweigerte die Schweiz trotz internationalem Druck einen Transportstopp für die Achsenstaaten Deutschland und Italien. Sie ermöglichte so den Warenverkehr zwischen den beiden Allianzpartnern, wurde aber von den Alliierten aufs höchste kritisiert. Diese Politik war ausschlaggebend für die Réduit-Strategie der Kriegsjahre: Die Konzentration der militärischen Verteidigung im Gotthardgebiet und den Schweizer Alpen war als Warnsignal für

²⁶ Vgl. LAAK, DIRK VAN: Pioniere des Politischen? Infrastruktur als Europäisches Integrationsmedium. In: NEUBERT, CHRISTOPH; SCHABACHER, GABRIELE (HG.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Bielefeld 2013, S. 165–188, hier S. 171–181.

²⁷ Vgl. HECKMANN-STROHKARK, INGRID: Der Traum von einer Europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932. In: HELLER, MARTIN; VOLK, ANDREAS (HG.): Die Schweizer Autobahn. Zürich 1999, S. 32–45, hier S. 38.

²⁸ Vgl. HECKMANN-STROHKARK, S. 33.

²⁹ Zum Neutralitätsbegriff dieser Jahre siehe BONJOUR, EDGAR: Geschichte der schweizerischen Neutralität. Basel 1978.

mögliche Invasionspläne zu verstehen. Denn als wichtiges Element der Verteidigungsstrategie hatte der Armeestab die Zerstörung der Gotthard- und Lötschbergbahn eingeplant, was den sofortigen und langfristigen Unterbruch der Verkehrsinfrastruktur zwischen Deutschland und Italien bedeutet hätte. Der Gotthard wurde so zum Identifikationsmythos für die Widerstand leistende Schweiz.³⁰ Dies aber nicht von ungefähr: Bereits um 1900 hatten Historiker wie Karl Meyer (*Über die Einwirkung des Gotthardpasses auf die Anfänge der Eidgenossenschaft*, 1919) und Aloys Schulte (*Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 1900) den Gotthard als Wiege der Eidgenossenschaft beschrieben und ihn in das mythologische Umfeld von Rütli und Tell gestellt. Dass dieser Mythos auch heute noch Aktualität besitzt, ist nicht zu bestreiten, wie etwa der Titel der verkehrsgeschichtlichen Überschau des Direktors des Verkehrshauses Luzern «Es begann am Gotthard – eine Verkehrsgeschichte mit Pioniercharakter» illustriert.³¹ Der Pass hatte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg im Verteidigungsdispositiv der Schweiz zunehmend an Bedeutung gewonnen und die «Wacht am Gotthard», d.h. die Grenzbesetzung während des Ersten Weltkriegs, behielt man als Behauptung der nationalen Unabhängigkeit in Erinnerung.³² Nicht zuletzt war auch von Bedeutung, dass die Gotthardlinie mit «Weisser Kohle», also mit Strom aus einheimischer Wasserkraft betrieben wurde, ein Element dieser Wahrnehmung. Durchaus berechtigt erscheint also die These der Historikerin Judith Schueler, den Gotthard als Konstruktionselement der schweizerischen Nationalidentität und als *symbolic landscape* zu beschreiben.³³ In den 1930er- und 1940er-Jahren nahm die Produktion von Theaterstücken, Hörspielen und Romanen, die den Bau der Gotthardeisenbahn als technische Meisterleistung verarbeiteten, markant zu.³⁴ Spätestens mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war der Gotthard zum Symbol der schweizerischen Identität geworden, zur Verkörperung von Idealen wie Neutralität, Naturverbundenheit und Demokratie.

An dieser Stelle scheint ein vergleichender Blick auf den Brenner angemessen, dessen Bedeutung als Symbol der Trennung und Verbin-

³⁰ Vgl. MARCHAL, Gebrauchsgeschichte.

³¹ WALDIS, ALFRED: Es begann am Gotthard: eine Verkehrsgeschichte mit Pionierleistungen. Luzern 2002.

³² Vgl. RUTSCHMANN, WERNER: Gotthardbefestigung: die Forts am Achsenkreuz der Heerstrassen: Planung und Bau 1885–1914. Zürich 1992, 11–30.

³³ SCHUELER, JUDITH: Travelling towards the «Mountain that has born a State». The Swiss Gotthard Railways. In: VAN DER VLEUTEN, ERIK (HG.): Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850–2000. Sagamore Beach, MA 2006, S. 71–96, hier S. 91–93.

³⁴ SCHUELER & ELSASSER, S. 46.

derung einer Sprach- und Kulturgemeinschaft eine äusserst spannende historische Entwicklung hinter sich hat.³⁵ Die Diskussion um den Grenzverlauf zwischen Italien und Österreich-Ungarn war bereits 1848 im Gange. Die Meinungen, ob Kultur und Sprache oder geographische Begebenheiten die Nationenzugehörigkeit des Südtirols bestimmen sollten, gingen weit auseinander. Nach der Restauration 1815 war die deutschsprachige Region südlich des Brenners der Habsburgermonarchie zugesprochen worden, wurde aber vor dem Hintergrund der Nationalisierung und insbesondere des italienischen *Risorgimento* stark hinterfragt. Nach dem Ersten Weltkrieg und der Niederlage der Mittelmächte wurde das Südtirol am 10. Oktober 1920 vom Königreich Italien annektiert. Auch nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurden diese Verhältnisse bestätigt, um damit die freundschaftliche Beziehung zwischen den faschistischen Regimes in Deutschland und Italien zu stärken. Die Folge für die deutschsprachigen Italiener war die «Heimsiedelung» von rund 75'000 Personen. Nach Kriegsende blieben die Grenzen am Brenner unverändert, trotz der grossen Bemühungen vieler Südtiroler für eine Rückkehr ihrer Region nach Österreich. Symbolisch wurde der Brenner zu einem Ort der Trennung. Ganz im Gegensatz zum Gotthard, der die Sprachregionen nördlich und südlich der Alpen innerhalb einer Nation verbindet, trennte der Brenner eine historisch gewachsene und sprachlich einheitliche Region entzwei. Laut dem österreichischen Historiker Michael Gehler war der Brenner «ein wirkmächtiger Ort von negativen Erfahrungen, der das kulturelle Gedächtnis und die kollektive Erinnerung der Tiroler im Norden wie im Süden des Landes formte und prägte.»³⁶ Die «Brennergrenze» wurde zum Mittel des italienischen Staates, die Südtiroler Kultur mehr in den Zentralstaat hineinzuzwingen. Diese Politik rief harsche Reaktionen hervor, die in den 1960er-Jahren in Bombenanschlägen gipfelten. Es ging den Aufständischen dabei primär um die Loslösung von Rom und nicht um eine Autonomie für Südtirol. Die erhoffte Lösung des Konflikts durch Gewalt zog aber eine noch härtere Kontrolle der Grenze nach sich. 1972 gelang es der italienischen Regierung, den Konflikt mit einem Autonomiestatut für die Provinz Bozen zu entschärfen.

³⁵ Die folgenden Ausführungen stützen sich primär auf GEHLER, MICHAEL: Der Brenner: Vom Ort negativer Erfahrung zum historischen Gedächtnisort oder zur Entstehung und Überwindung einer Grenze in der Mitte Europas. In: GEHLER, MICHAEL; PUDLAT, ANDREAS (HG.): Grenzen in Europa. Hildesheim 2009, S. 145–182.

³⁶ GEHLER, Grenzen, S. 145.

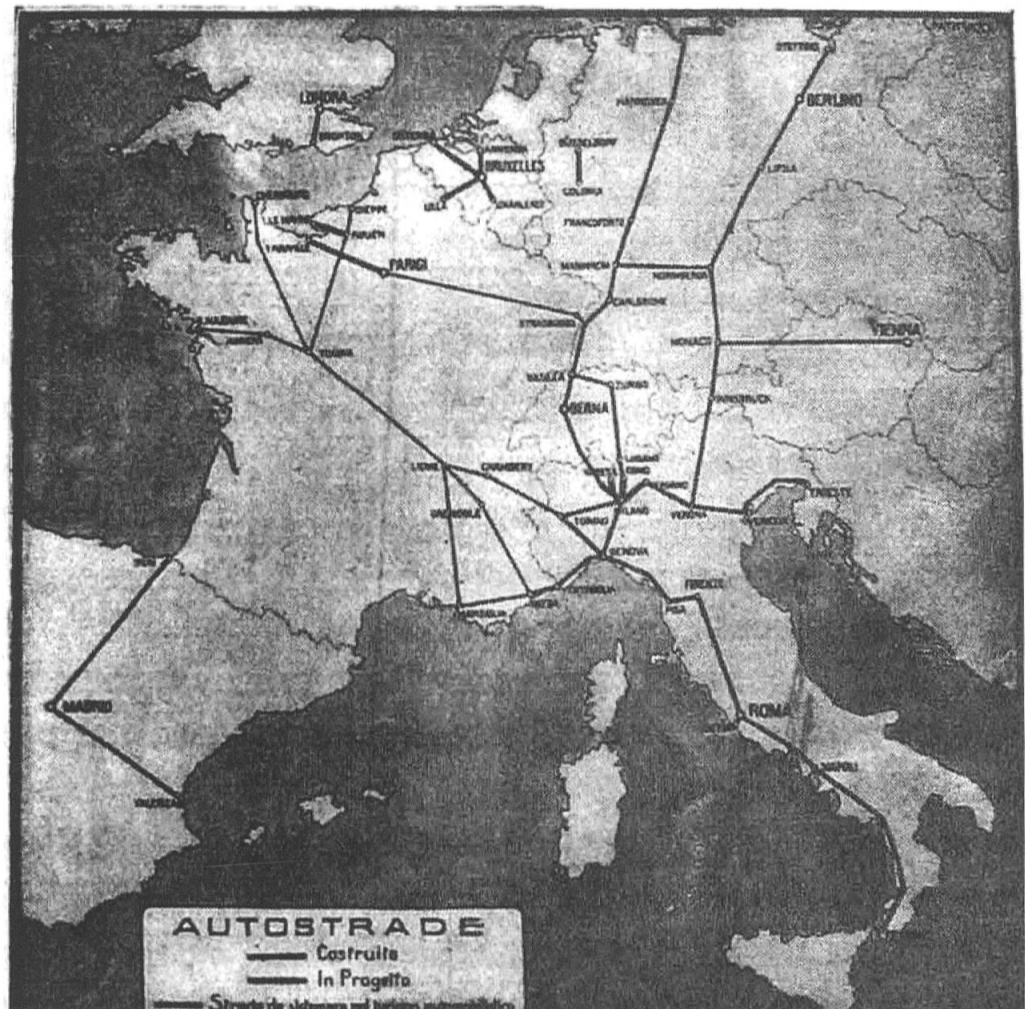
Europäischer Wiederaufbau und politische Lage nach dem Krieg

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg brach der Transitverkehr über die Alpen zusammen. Während der ersten Phase des Wiederaufbaus Europas waren die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien überaus schwach und der transalpine Warenverkehr dementsprechend gering. Zwischen 1946 und 1950 verringerte sich das Transitvolumen durch den Gotthard um rund 80 Prozent auf 250 Millionen Transittonnen jährlich.³⁷ Die Nachkriegsjahre waren wesentlich durch die Aufbaustrategie des *Marshall-Plans* geprägt, in dessen Zusammenhang auch die europäische Integration diskutiert wurde.³⁸ Dieses Projekt eines vereinten und befriedeten Europas wurde innerhalb der *Organisation for European Economic Co-Operation* (OEEC) und der UNO, aber auch in transnationalen Netzwerken, die aus der Zwischenkriegszeit stammten, diskutierte. Zentrale Forderungen galten dem Wachstum und der Stabilität der europäischen Wirtschaft, die insbesondere durch eine Integration des europäischen Marktes erreicht werden sollten. Dies beinhaltete die Angleichung und Liberalisierung der nationalen Märkte und den Abbau von Zöllen. Die Schweiz verhielt sich aus Neutralitätspolitischen Gründen gegenüber jeglicher Integration zurückhaltend, wirkte aber doch in der OEEC mit. Gestützt wurde ihre skeptische Haltung durch die Furcht vor möglichen Einschränkungen der direktdemokratischen Rechte durch supranationale Organisationen. Letztgenannten Vorbehalt teilten weitere europäische Staaten, allen voran England, Finnland und Norwegen, die den Verlust ihrer staatlichen Souveränität fürchteten. Die wirtschaftliche Integration war weitgehend von einer funktionierenden grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur und politikabhängig, die Koordination solcher Projekte misslang aber lange Zeit: Innerhalb des Europarates, in dem das Thema ab 1950 diskutiert wurde, war man der Meinung, dass ohne supranationale Institution keine verkehrstechnischen Massnahmen durchzusetzen seien. Supranationalität galt als Voraussetzung, um eine gemeinsame Transportpolitik zu generieren und gleichzeitig die rigiden nationalprotektionistischen Transportmonopole aufzubrechen. Schliesslich scheiterten diese Bemühungen an den nationalen Interessen. Die Transportministerien der europäischen Staaten wehrten sich zudem gegen eine politische Verfügung, die ihr Expertentum nicht gebührend gewürdigt hätte. Auf diesen beiden Konfliktfeldern (generelle

³⁷ Vgl. ELSASSER, KILIAN T.; VOGEL, LUKAS (HG.): Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn. Zürich 2007, S. 132.

³⁸ Vgl. CLEMENS ET AL.: Geschichte der Europäischen Integration. Paderborn 2008, S. 72–96.

Konzeptzeichnung der Europäischen Autobahnen nach Piero Puricelli. Die Alpen werden via Gotthard und Simplon überquert.
 Quelle: P. Puricelli: *Autostrada Bergamo–Milano*. Bergamo 1927, S. 7.



Frage nach den Prinzipien der Integration, d.h. supranational vs. intergouvernemental, und die Diskussion über die Rolle der Experten) konnte kurzfristig keine Einigung erreicht werden.³⁹

Während in dieser Anfangsphase der Europäischen Einigung die politische und wirtschaftliche Integration eher stockend voranschritt, fand eine «versteckte Integration» statt:⁴⁰ Infrastrukturprojekte wie Strassen-, Eisenbahn- und Elektrizitätsnetze erforderten eine gesamt-europäische Koordination, welche lange Zeit nicht von der Politik, sondern von Expertengremien (Verkehrsplaner, Unternehmer usw.) getätigt wurde. Beispielsweise tagte die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT, unter den Teilnehmern auch die Schweiz), ein intergouvernementales Expertenkomitee, ab 1953 regelmässig. Obwohl es nur Empfehlungen, aber keine verbindlichen Massnahmen

³⁹ Vgl. HENRICH-FRANKE: Mobility and European integration. Politicians, professionals and the foundation of the ECMT. In: *The Journal of Transport History* 29 (2008), Nr. 1, S. 64–82.

⁴⁰ Vgl. MISA, THOMAS; SCHOT, JOHAN: Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe. In: *History and Technology* 21 (1), 2005, S. 1–19.

verabschieden konnte, darf ihre Wirkung nicht unterschätzt werden. Diese «versteckte Integration» der Verkehrswege kontrastiert das Bild, das die «offensichtliche» europäische Integration bot: Die 1957 gegründete Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) zeigte sich lange inaktiv bezüglich der Verkehrspolitik, die nationalen Transportmärkte blieben starr und die nationalen Politiken protektionistisch.⁴¹ Der kaum mit Entscheidungsmacht ausgestattete Ministerrat der EWG erwirkte nur minime Fortschritte zur Liberalisierung des Transportwesens.⁴² Innerhalb von Expertenkreisen, insbesondere der Verkehrsminister, wurde der internationale Austausch stark gepflegt, etwa in der Arbeitsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes zum Ausbau der Achse Basel–Mailand. In einer Sitzung 1973 wurde dort festgehalten, dass ein neuer Basistunnel durch den Gotthard ein zentraler Abschnitt im zukünftigen Netz der europäischen Hochleistungsstrecken sein sollte.⁴³ Die Wirtschaftskrise der 1970er-Jahre blockierte aber diesbezügliches Weiterdenken.

Etwas dynamischer gestalteten sich die Verhandlungen um den Abbau von nationalen Schranken auf dem Transportmarkt. Kurz nach Kriegsende hatte die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) einen Ausschuss für Binnenverkehr eingerichtet, der 1949 die «Convention on Road Traffic» lancierte und damit den LKW-Güterverkehr in Europa massgeblich vereinfachte. Aus Angst vor zu starker Konkurrenz für die nationalen Transportunternehmen (vor allem die Eisenbahnen waren meist staatliche Betriebe) hatten es bis anhin alle Nationalstaaten für notwendig gehalten, grenzüberschreitende LKW-Fracht auf inländische Fahrzeuge umzuladen, um die inländischen Unternehmen zu beschäftigen. Mit der «Convention on Road Traffic» entfiel diese Praxis, was den grenzüberschreitenden Warentransport massgeblich erleichterte.⁴⁴ Im transalpinen Verkehr zeigte die «Convention» allerdings kaum Auswirkungen. Mangels gut befahrbarer und wintersicherer Strassen über die Alpen war der LKW-Transit noch lange keine Konkurrenz für den Schienentransport.

Mit dem Wirtschaftsboom der 1950er-Jahre nahm der Transitverkehr über die Gotthardbahn wieder zu. 1960 erwirtschaftete die Strecke 30 Prozent der Bruttotransportleistung des SBB-Schienennetzes, dies obwohl sie nur 13 Prozent der Gesamtlänge ausmachte.⁴⁵ Die SBB, und allgemein die Bahngesellschaften, unterschätzten angesichts die-

⁴¹ Vgl. BERGER, HANS-ULRICH (HG.): Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz: die letzten 50 Jahre. Zürich 2009, S. 73 ff.

⁴² Vgl. VAHRENKAMP, RICHARD: Die logistische Revolution: der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumentengesellschaft. Frankfurt a. M. 2011, S. 306.

⁴³ Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 165.

⁴⁴ Vgl. VAHRENKAMP, Die logistische Revolution, S. 303 ff.

⁴⁵ Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 142.

ser Situation in ihren Prognosen die neue Konkurrenz durch die Strasse, wähten sich in sicherer Position und vernachlässigten den Ausbau ihrer Infrastruktur.⁴⁶

In Sicherheit wiegten sich die SBB nicht ohne Grund. Für den Individualverkehr hatte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ein Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo bestanden, der ca. 10'000 Motorfahrzeuge jährlich transportierte. Nach dem überstandenen Zwischentief der Nachkriegszeit stieg die Verlademenge für 1954 auf 55'000 Autos pro Jahr – der Ansturm über Ostern war bereits damals berücksichtigt, einen Sechstel der Jahresleistung erbrachte der Verlad alleine an diesen Tagen. Bis zur Eröffnung des San-Bernardino-Strassentunnels 1967 profitierten die SBB vom zunehmenden Individualverkehr. 550'000 verladene Fahrzeuge im Jahr 1967 zeugen von der Beliebtheit dieser Route zur Alpenüberquerung.⁴⁷ Wieviel davon allerdings grenzüberschreitender Verkehr war, lässt sich aufgrund der Datenlage nur schwer eruieren. Eine Verkehrszählung von 1971 ergab, dass werktags knapp 50 Prozent der den Gotthard überquerenden Fahrzeuge ausländische Besitzer hatten, an den Wochenenden 60 Prozent.⁴⁸

Neue Strassen über die Pässe

Im Juli 1954 diskutierte man im Eidgenössischen Departement des Inneren (EDI) den Bau eines zweiten Eisenbahntunnels, der als «rollendes Transportband», d. h. als Autoverlad, gedacht wurde.⁴⁹ Die Bedeutung des Autoverlads wird offensichtlich, bedenkt man die rasche Zunahme des Strassenverkehrs in den 1950er-Jahren und die Abkommen innerhalb der UN-Wirtschaftskommission zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs.⁵⁰ Die 1950er-Jahre waren geprägt durch immer günstiger werdende Autos und billiges Öl, was den Weg zur Konsumgesellschaft ebnete. Zum mittelständischen Ideal der individuellen Freiheit gehörte fortan auch, mit dem eigenen

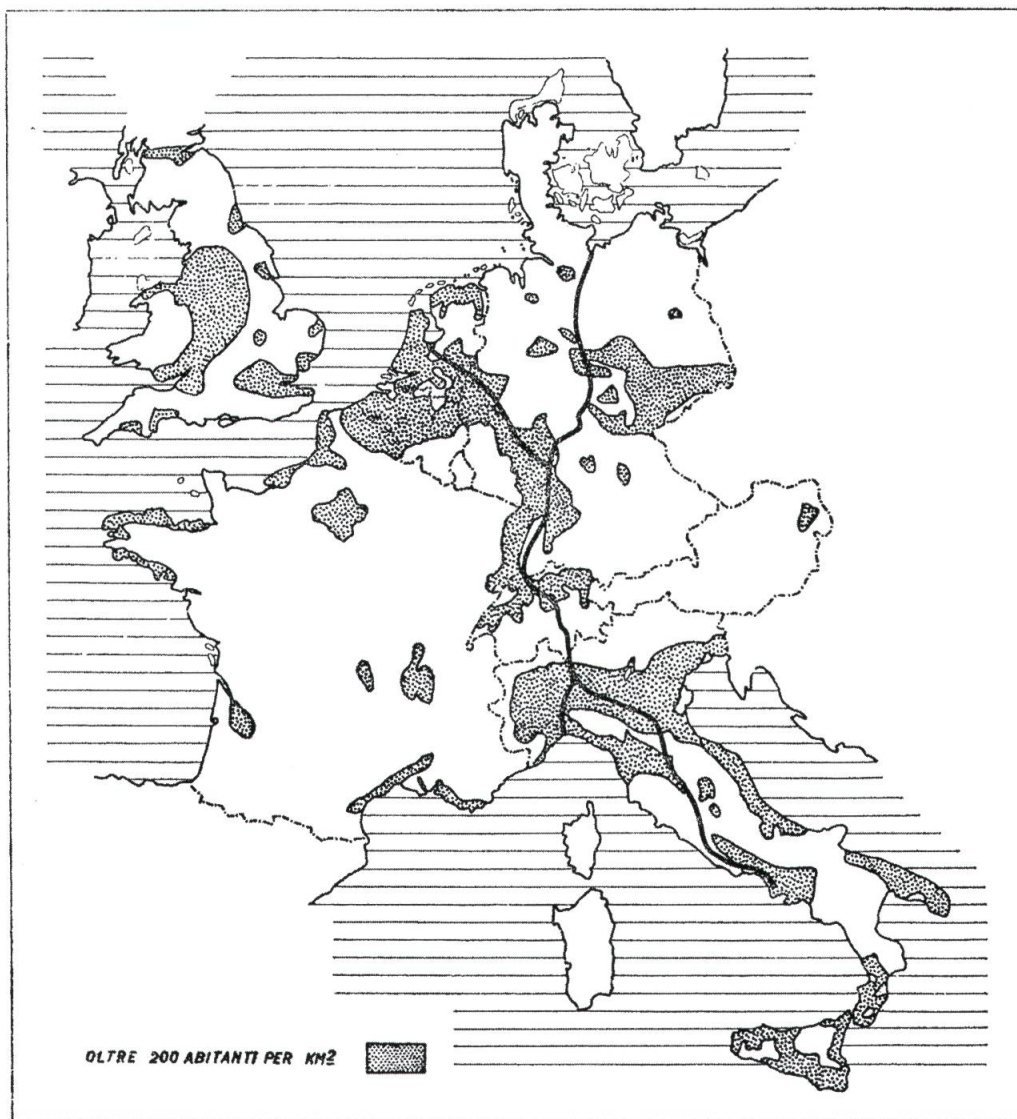
⁴⁶ Vgl. HÖSCHEN, MARKUS: Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert. München 2008, S. 112.

⁴⁷ Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 142.

⁴⁸ Vgl. FRYBERG, STEFAN; BAUMANN, HEINZ: Strube Zeiten: Uri 1900–2000. Altdorf 2003, S. 169.

⁴⁹ EDI Studiengruppe Gotthardtunnel 1963, Schlussbericht. Schweizerisches Bundesarchiv (BAR): E5560D#1996/188#758*.

⁵⁰ Vgl. SCHOT, JOHAN: Transnational Infrastructures and the Origins of European Integration. In Badenoch, Alexander; Fickers, Andreas: Materializing Europe. Transnational infrastructures and the project of Europe. Basingstoke 2010, S. 82–109, hier S. 87.



Konzeptzeichnung des Autobahnverlaufs über die Alpen nach Basilio M. Biucchi. «Es ist offensichtlich, dass der St. Gotthard das <Rückgrad> für die kürzeste Strasse bildet, um die am dichtesten bevölkerten Zonen Europas in Verbindung zu setzen.» Quelle: Jean-Louis Biermann, Basilio M. Biucchi, Bruno Legobbe: *San Gottardo strada d'Europa*. Bellinzona 1959, S. 11.

Fig 2. È evidente che la "dorsale", del S. Gottardo costituisca la strada più breve che mette in comunicazione le zone più popolate d'Europa.

Auto in den Süden zu fahren.⁵¹ Angesichts dieser Entwicklung war es notwendig, die Infrastruktur für den Individualverkehr, das Strassennetz, auszubauen. In den 1960er-Jahren wurden die Passübergänge beim Mont-Blanc, über den Grossen St. Bernhard, den San Bernardino und den Brenner für Autos eröffnet.⁵² Ferienstaus an den Alpenpässen wurden zum Normalfall, wenn sich jeweils der Touristenstrom über die Alpen «ergoss».⁵³ Auf dem Gotthardweg war die alte, für Fuhrwerke gebaute Strasse bereits 1939 für den schnelleren Verkehr ausgebaut

⁵¹ Pointiert bezeichnet der Historiker Christian Pfister diesen Wandel als «1950er Syndrom». Vgl. PFISTER, CHRISTIAN: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*. Bern 1995, S. 51–95.

⁵² Vgl. HÖSCHEN, *Starrsinn*, S. 112.

⁵³ Vgl. GEHLER, *Pässe*, S. 148.

worden und 1964 begann der Bau der Autobahn-Zufahrtsstrecke. Für eine Autobahn über den Pass gab es allerdings niemals ernsthafte Pläne. Früh war in der Schweiz klar, dass man einen Tunnel bauen wollte.⁵⁴ Ganz anders am Brennerpass, wo der Bau der Autobahn über den Pass in den 1960er-Jahren vorangetrieben wurde und 1972 die erste transalpine Autobahn als Verbindung zwischen italienischem und österreichischem Autobahnnetz eröffnet wurde.⁵⁵

Angesichts dessen veränderte sich die komfortable Lage der Eisenbahnen ab 1960 zusehends. Es kam zu einer Interessenverschiebung in der Verkehrspolitik. In ganz Europa boomte der Strassenbau, billiges Erdöl überschwemmte den Markt und machte Energie kostengünstig verfügbar.⁵⁶ Diese neuen Voraussetzungen hatten auch auf den Verkehr mit Transitgütern Auswirkungen. Die Rolle der Strasse als Gütertransitstrecke über die Alpen wuchs rasant. 1965 wurden 88 Prozent des gesamten alpinen Transitverkehrs auf Schienen befördert, 1970 war der Schienenanteil auf 78 Prozent gesunken und bereits 1980 war die Parität zwischen den Transportvarianten erreicht. Gleichzeitig vervielfachte sich das gesamte Transportvolumen⁵⁷ von 18 Tonnen (1965) auf 27 (1970) und 53 Tonnen (1980).⁵⁸ Obwohl das schweizerische Schienennetz im Vergleich zum französischen und österreichischen nicht überproportional an Verkehrsanteilen verlor, relativierte sich doch die internationale Bedeutung des Gotthardpasses. Gegenüber den österreichischen und französischen Alpenpässen, die mit dem LKW befahren werden konnten, fiel das Verkehrsaufkommen über die Gotthardbahn ab. Während 1970 noch mehr als die Hälfte aller Gütertransporte über die Alpen durch die Schweiz geführt worden waren, waren es 1989 nur noch 31 Prozent.⁵⁹ Zwar blieb die transportierte Gütermenge relativ konstant, konnte aber kein Wachstum verzeichnen.

Diesen internationalen Tendenzen folgend entschied sich der Bundesrat 1964 gegen den Bau eines Basistunnels für die Eisenbahn und förderte stattdessen die Planung eines Strassentunnels am Gotthard.⁶⁰ Trotzdem sahen sich die SBB auch in der Folge als wichtige Partner für den europäischen Gütertransport und wollten ihre Position halten. Im SBB-Nachrichtenblatt las man 1968 den Titel «Die

⁵⁴ Vgl. BAUMANN, HEINZ; FRYBERG, STEFAN: Der Gotthardpass. Schattdorf 2001, S. 48–58.

⁵⁵ Vgl. STADEL, Brenner, S. 6.

⁵⁶ Vgl. PFISTER, Syndrom, S. 51–95.

⁵⁷ D.h. auch Binnentransit. Daten zum grenzüberschreitenden Transitverkehr standen separat nicht zur Verfügung.

⁵⁸ Vgl. Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990. In: Bundesblatt 1990 II, Anhang S. 1163.

⁵⁹ Durch Frankreich 40 Prozent und Österreich 29 Prozent. Vgl. STADEL, Brenner, S. 4.

⁶⁰ Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 147.

Bundesbahn im Dienste des europäischen Gütertransits»⁶¹ – die Bedeutung der Transitachse blieb für die SBB aus betriebswirtschaftlicher Sicht enorm, während ihre relative Bedeutung für Europa abnahm. Vorausssehbar waren die Dimensionen der Reduktion der Lagerhaltung durch die «just in time production», des Effizienzgewinns von LKW-Transporten und der steigenden Kapazität der Nachbarpässe noch nicht. Deshalb standen die SBB in den 1960er-Jahren zuversichtlich vor «ihrem» Gotthard.⁶² Allerdings war sie mit dieser Zuversicht nicht allein: Die florierende europäische Wirtschaft generierte gewaltige Warenflüsse, die zu einem Grossteil durch die Schweiz rollten. Zeitungskommentare aus diesen Jahren interessieren sich nur für den Transitverkehr per Schiene und zeigen damit, wie marginal der Transport auf den Strassen noch war und wie wenig man dem Strassentransport zutraute. Bereits 1971 wurden erste Befürchtungen geäussert, die Schweizer Bahnen hätten ihre Kapazitätsgrenze erreicht und der Bund hätte durch seine mangelnde Voraussicht deren notwendigen Ausbau verpasst. Unverhofft brachte die Wirtschaftskrise der 1970er-Jahre den Transitverkehr zum Zusammenbrechen. Unabhängig von Infrastruktur und Transportmittelwahl sanken die Umsätze der SBB und das Unternehmen schrieb tiefrote Zahlen. Zwischen 1975 und 1979 erholte sich das Transportvolumen der Eisenbahn wieder, stagnierte aber auf dem Niveau von 1973. Ende der 1970er-Jahre waren die Marktanteilseinbussen der SBB gegenüber dem Strassenverkehr markant.⁶³

Noch vor der Wirtschaftskrise begann der Bund mit Überlegungen zu einem gesamtschweizerischen Verkehrskonzept, wofür er im Januar 1972 eine Kommission einsetzte. Diese Kommission verlangte unter anderem einen staatlich koordinierten Ausbau des Verkehrsnetzes und die politische Koordination des Verkehrs. Aufgrund föderalistischer Interessen nahm man das Konzept auch nach zahlreichen Anpassungen und Kompromissen nicht an: 1988 beschloss das Volk die Ablehnung des Gesamtverkehrskonzeptes des Bundesrates.⁶⁴ Dieser Entscheid erschwerte den gesamthaft koordinierten Ausbau von Strasse und Schiene, wie er im Konzept vorgesehen gewesen war und erforderte neue, kleinräumigere Konzepte. Dies hatte auch Auswirkungen auf den alpinen Transitverkehr, für den das Gesamtverkehrskonzept eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene intendiert hatte. Die Forderung für den Verlad von Transitgütern auf

⁶¹ SBB-Nachrichtenblatt Nr. 12, 1968.

⁶² Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 158.

⁶³ Vgl. ELSASSER & VOGEL, S. 160.

⁶⁴ Vgl. HAEFELI, UELI: Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung: die Gesamtverkehrskonzeption 1972-1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56 (1), 2006, S. 86–95, hier S. 90–92.

die Schiene tauchte in den 1970er-Jahren neu auf, nachdem insbesondere die Bevölkerung in den vom Transitverkehr betroffenen Regionen die negativen Auswirkungen des Verkehrs erfahren hatte. Die Anliegen der Parlamentsvertreter wurden von einem gesteigerten gesellschaftlichen Umweltbewusstsein getragen, das sich auch darin äusserte, dass die Europäische Verkehrsministerkonferenz von der Zukunft und der Notwendigkeit der Verlagerungspolitik überzeugt war.⁶⁵ Die föderalistischen Bestrebungen lokaler Interessenvertreter zeigten sich allgemein als hinderlich für die gezielte Verkehrsplanung, auch bezüglich einer Alpentransversale, wie sie in der Schweiz schon ab 1961 angedacht wurde. Massgeblich waren dabei die Kontroversen um die Wahl des Streckenverlaufs, namentlich des «Ostalpenbahnversprechens»: Im Zusammenhang mit dem Bau der Gotthardstrecke im 19. Jahrhundert hatte der Bundesrat den Ostschweizer Kantonen einen besseren Anschluss an die Nord-Süd-Achse versprochen. Diskutiert wurde der Bau einer neuen Verkehrsachse in der Ostschweiz, die über den Splügenpass die Anbindung an die Linie Bellinzona–Milano ermöglicht hätte. Nationale wie internationale Experten sprachen sich aber bald für den Ausbau des Gotthards und gegen den Neubau am Splügen aus. Das bundesrätliche Transitkonzept von 1972 schlug dann auch den Bau einer Basislinie von Erstfeld nach Biasca und den Ausbau der Linie Brig–Domodossola vor, und erst als dritten Punkt die Variante Ostalpen.⁶⁶ Obwohl sich der SBB-Verwaltungsrat im September 1980 zur Gotthard-Simplon-Idee bekannte und auch der Bundesrat an einer neuen Verkehrsachse in der Ostschweiz zweifelte, stockte die Planung. Etwas Aufwind bekam sie allerdings ab 1984, als das Europäische Parlament dem Ausbau der Bahnverbindungen im Alpenraum Priorität einräumte und ein Mitfinanzierungsangebot unterbreitete. Die anschliessende Konferenz der Verkehrsminister der Alpenländer in Zürich 1986 versuchte, gemeinsame Verlagerungsziele zu formulieren und brachte neue Impulse für den Ausbau der Lötschbergstrecke. Der internationale Druck nahm ab Mitte der 1980er-Jahre generell zu. Angesichts der Integrationsbestrebungen für den Europäischen Binnenmarkt drängte das Parlament der Europäischen Union auf den Bau der Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard und Brenner – trotzdem beharrte die Schweizer Politik auf Diskussionen über regionale Interessen.⁶⁷ Weiter wuchs auch der

⁶⁵ Zum Begriff Umwelt in den 1970er-Jahren vgl.: UEKÖTTER, FRANK: Eine ökologische Ära? Perspektiven einer neuen Geschichte der Umweltbewegungen. In: *Zeithistorische Forschung* 9 (2012), S. 108–114. Zur Europäischen Verkehrspolitik: HÖSCHEN, Starrsinn, S. 80.

⁶⁶ Vgl. HÖSCHEN, Starrsinn, S. 40.

⁶⁷ Zum lokalen Widerstand gegen die Neat siehe Beitrag von Peter Püntener im selben Heft.

Druck auf einen Durchfahrtskorridor für 40-Tonnen-LKW durch die Schweiz. Die 28-Tonnen-Limite provozierte laut EG-Vertretern viel Umfahrvverkehr durch Österreich und hemmte so den Warenfluss innerhalb der Europäischen Gemeinschaften.⁶⁸

Der Gotthard-Strassentunnel

Nach einer langen Planungs- und Bauphase eröffnete Bundesrat Hans Hürlimann am 5. September 1980 den Gotthard-Strassentunnel, die erste wintersichere Strassenverbindung durch die Schweizer Alpen. In seiner Rede rekurrierte Hürlimann dabei auf bewährte Schweizer Mythen und betonte die europäische Bedeutung des längsten Strassentunnels der Welt: «Mit Schienen und Strassen erfüllen wir unsere uralte Sendung als Transitland und Drehscheibe europäischer Verkehrsachsen.»⁶⁹ Der Erfolg des Tunnels gab Hürlimann Recht: Die Verkehrsfrequenz stieg in den Jahren nach der Eröffnung rasant an. Im Jahr 1981 durchfuhren 2'894'546 Fahrzeuge den Tunnel, 1989 bereits 5'660'347 – was allerdings angesichts des Verkehrs am Brenner, wo 1988 mehr als 11 Millionen Fahrzeuge den Pass überquerten, geradezu mickrig erscheint.⁷⁰

Nicht nur für den Individualverkehr, auch für den internationalen Warentransport wurde der Gotthard durch den Tunnel attraktiver. 1990 querten rund 1'800 Transitlastwagen pro Tag den Gotthard – eine Entwicklung, die man mit Sorge beobachtete. Zeitgenössische Kommentatoren rechneten mit einer Verzehnfachung des Transitvolumens auf 18'500 Lastwagen pro Tag für das Jahr 2000.⁷¹ Tatsächlich stieg der Verkehr durch die inneren Alpen enorm (die Prognosen erwiesen sich aber als überzeichnet): 1994 überquerte eine Gesamttonnage von 132.8 Millionen Tonnen die Alpen, wobei das Transitvolumen, also das Volumen des Verkehrs, der nicht dem Alpenraum entsprang, bei 53.9 Millionen Tonnen lag. Darüber hinaus hatte die Verbindung über die Alpen im dynamischen Prozess der Europäischen Integration nebst der rein wirtschaftlichen Bedeutung auch eine soziale Dimension entfaltet. Für die gemeinsame Identifikation von Nord- und Südeuropa war diese Verbindung unabdingbar.⁷² Betrachtet man die Rolle

⁶⁸ Vgl. HÖSCHEN, Starrsinn, S. 112–150.

⁶⁹ Zit. nach STALDER, Mythos, 144.

⁷⁰ Vgl. ZURFLUH, KURT: Steinige Pfade. 160 Jahre Urner Wirtschaftsgeschichte. Altdorf 1990, S. 342; STADEL, Brenner, S. 8.

⁷¹ Basler Zeitung, 1. September 1990, Nr. 204.

⁷² Vgl. EPINEY, ASTRID; GRUBER, RETO: Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs. Freiburg i. Ü. 1997, S. 163–164.

der gesamten Schweiz im transalpinen Güterverkehr zwischen 1980 bis 2000, lässt sich feststellen, dass sie an relativer Bedeutung verlor: 1980 betrug der Anteil am gesamten Transitverkehr (Schiene und Strasse) 35.6 Prozent, 2000 noch 34.3 Prozent.⁷³ In der Schweiz blieb der Gotthardpass der bedeutendste Alpenübergang. Im Jahr 2000 wurden 18.6 Millionen Tonnen an Transitgütern über diese Verbindung verfrachtet, über den Simplon, den zweitwichtigsten Pass, 3 Millionen Tonnen; alleine über den Brennerpass wurden hingegen 31.3 Millionen Tonnen transportiert.⁷⁴

Angesichts der Verkehrszunahme am Gotthard überrascht es nicht, dass Verkehrsverbände heftig nach dem Ausbau dieser Strasse verlangten. Bereits 1987 wurde über den Bau einer zweiten Röhre für den Strassentunnel verhandelt, deren Bau angesichts der hohen Kosten und der ungelösten ökologischen Probleme aber kaum realisierbar erschien. Zwischen 1994 und 1999 nahmen die Diskussionen darüber jedoch zu. Die mangelnde Sicherheit des einspurigen Tunnels war dabei ein zentrales Argument. Gegner des Ausbaus argumentierten mit der kommenden Neat und der zukunftssträchtigen Verlagerungspolitik. Der WWF veröffentlichte 1994 eine Studie, laut der «die Neat den gesamten Personen- und Güterverkehr durch den Gotthard aufnehmen [könnte].»⁷⁵ Die Studie traf auf breites Medieninteresse, was einerseits zeigt, wie wichtig die ökologischen Argumente waren, andererseits wie wichtig die Rentabilität der Bahn für die Schweiz blieb. Die Verwirklichung eines zweiten Strassentunnels wurde erst im Jahr 2000 plausibel, als der Nationalrat eine Planungsstudie in Auftrag gab.⁷⁶ Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass sich der Transitverkehr durch die Schweiz bis ins Jahr 2000 tendenziell von der Schiene auf die Strasse verlagerte: Die Zunahme des relativen Transportvolumens der Strasse stieg von 3 Prozent 1980 über 11 Prozent 1990 auf 22 Prozent 2000 – ein Trend, der sich auch im 21. Jahrhundert fortsetzte.⁷⁷

Bedenken gegen den Alptransit und neue europäische Perspektiven

Die Auswirkungen des Infrastrukturausbaus und des Verkehrs auf die Lebensqualität der lokalen Bevölkerung waren beträchtlich. In den

⁷³ BAV: Alpenquerender Güterverkehr (Transitverkehr).

⁷⁴ BAV: Alpinfo 2013.

⁷⁵ Basler Zeitung, 21. Juli 1994, Nr. 168.

⁷⁶ Parlamentarische Initiative Giezendanner 99.421, 2. Juni 1999.

⁷⁷ BAV: Alpenquerender Güterverkehr.

frühen Phasen des Ausbaus äusserte sich dies insbesondere in der Ablehnung neuer Bauten durch lokale Interessenvertreter, beispielsweise gegenüber dem Projekt der «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen»: Die vom Bund beauftragte Studiengruppe präsentierte 1970 das Konzept für eine Schnellbahnlinie durch den Gotthard, die offen durch das Reusstal bis zum geplanten Tunneleingang bei Amsteg geführt werden sollte und provozierte dadurch lokalen Widerstand. Der Konflikt konnte auch während der weiteren Planungsphase nicht beigelegt werden und dauerte noch fort, als Bundesrat Adolf Ogi 1988 das Projekt unter dem Namen «Neue Eisenbahn-Alpentransversale» präsentierte. 1994 forderte das Bürgerkomitee «Neat in den Berg» eine Projektvariante, die den Lebensraum im unteren Reusstal schonen sollte.⁷⁸

Ähnliche Bedenken wurden bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels geäussert. Schon mit dem Ausbau der Nationalstrasse N2 (der heutigen A2) in den 1960er-Jahren hatte man in Uri erfahren können, was verstopfte Strassen und belastete Luft bedeuteten, wirtschaftliche Interessen hatten aber eine grössere Opposition verhindert.⁷⁹ Dies änderte sich ab 1980, respektive mit der Zunahme des Individual- und Güterverkehrs über die Gotthardautobahn, und gipfelte in der Lancierung der Volksinitiative «Zum Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr» am 25. Februar 1989. Entsprungen war diese Idee dem «Andermatt Club», einer Vereinigung von Graubündner, Tessiner, Urner und Walliser Persönlichkeiten, die sich gegen den zunehmenden Verkehr in den alpinen Regionen wehren wollten und sich für einen gemeinsamen Austausch 1987 in Andermatt trafen. Aus diesem Nukleus entstand der Verein «Alpen-Initiative» (AI), der die Initiative lancierte und am 20. Februar 1994 zum Erfolg brachte. Die Anliegen der AI beinhalteten natur- und umweltschützerische Argumente, deren Kern der Schutz des als zusammenhängend und fragil verstandenen Ökosystems Alpen bildete.⁸⁰ Ein weiteres Anliegen, das die Zustimmung eines breiteren politischen Spektrums als nur des links-grünen ermöglichte, war das Interesse an der Bewahrung lokaler und regionaler Selbstbestimmung, dem Kampf gegen die politische «Entmündigung».⁸¹ Auf nationaler Stufe zeigte sich allerdings eine dritte Dimension der Initiative als mobilisierend: die immanente europapolitische Ebene der Volksinitiative. Die Liberalisierung des Ver-

⁷⁸ Vgl. BAUMANN & FRYBERG, *Strube Zeiten*, S. 222.

⁷⁹ Vgl. MOOR, RETO: *Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri*. Unveröffentlichte Lizenziatsarbeit. Zürich 2004, S. 138–141.

⁸⁰ Zur Unterscheidung Natur- und Umweltschutz vgl. HLS Naturschutz.

⁸¹ GASSER, STEPHAN ET AL.: *Appetit statt Transit. 70 Rezepte aus den Alpen*. Zürich 1997, S. 24.

kehrsmarktes, und damit des Transitverkehrs, war ein Kernstück auf dem Weg zum Europäischen Binnenmarkt, wie er bis 1992 errichtet werden sollte. Hierfür war die Kooperation der Schweiz mit den EG-Staaten unabdingbar. Für den Bundesrat, der den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) befürwortete, war die Alpen-Initiative schlichtweg nicht europatauglich.⁸² Während die eine Seite die Alpen-Initiative als anti-europäisch verstand, sahen viele auf der anderen Seite deren Potenzial innerhalb der EG: Frankreich, Italien, Österreich und Slowenien kannten ähnliche Probleme bezüglich des alpinen Transitverkehrs. Organisationen wie die Internationale Alpenschutzkommission (CIPRA) versuchten, die Interessen der Alpenregionen auf europäischer Ebene zu verteidigen und hofften auch auf die Annahme der Schweizer Volksinitiative. Mit dem Volksentscheid im Rücken hätten Interessenvertreter der Alpenländer ein starkes Argument nach Brüssel tragen können.⁸³ Obwohl sich die AI entschieden als europapolitisch neutral positionierte, waren die europaskeptischen Anklänge der Initiative ein ausschlaggebender Grund für ihre Annahme; nach dem EWR-Nein 1992 wollte das Stimmvolk der Europapolitik des Bundesrates erneut klare Richtlinien verordnen.⁸⁴ Der Abschluss der Bilateralen Verträge I, die das Transitabkommen mit der EU beinhalteten, verzögerte sich aufgrund der Alpen-Initiative wesentlich, was noch einmal die Rolle des alpinen Transitverkehrs für den Wirtschaftsraum Europa verdeutlicht.

Im Rahmen des Projekts des Europäischen Binnenmarktes entschieden die EG-Mitglieder Anfang der 1990er-Jahre den Bau des *Transeuropäischen Transportnetzwerks* (TEN-T) und damit die Planung gemeinsamer Infrastrukturprojekte. Innerhalb dieser Kommission einigte man sich auf drei Alpenübergänge, wo man aufgrund der ökologischen Anfälligkeit der Alpengebiete den Schienenverkehr ausbauen wollte. Geplant wurden auf dem Korridor «Mediterranean» der Mont-Cenis-Basistunnel, auf dem Korridor «Scandinavian-Mediterranean» der Brennerbasistunnel und auf dem Korridor «Rhine-Alpine» die Lötschberg-Simplon- und die Gotthard-Strecke mit der Neat als Kernprojekt.⁸⁵ Während zum Zeitpunkt der Entstehung dieses Artikels der Mont-Cenis-Basistunnel noch in der Projektphase liegt, sind der Brennerbasistunnel und die Neat im Bau und bereits fortgeschritten.

⁸² Der Bund, 7. Mai 2009, online [download 28.01.2014].

⁸³ So argumentierte etwa der Politik- und Rechtswissenschaftler Peter C. Mayer-Tasch in echo Nr. 10.

⁸⁴ HARDMEIER, SIBYLLE; LINDER, WOLF: VOX-Analyse der Eidgenössischen Abstimmung vom 20. Februar 1994. Nr. 52. Bern 1994, S. 21 ff.

⁸⁵ Vgl. Leitlinien der Europäischen Kommission für TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm [Download 22.02.2016].

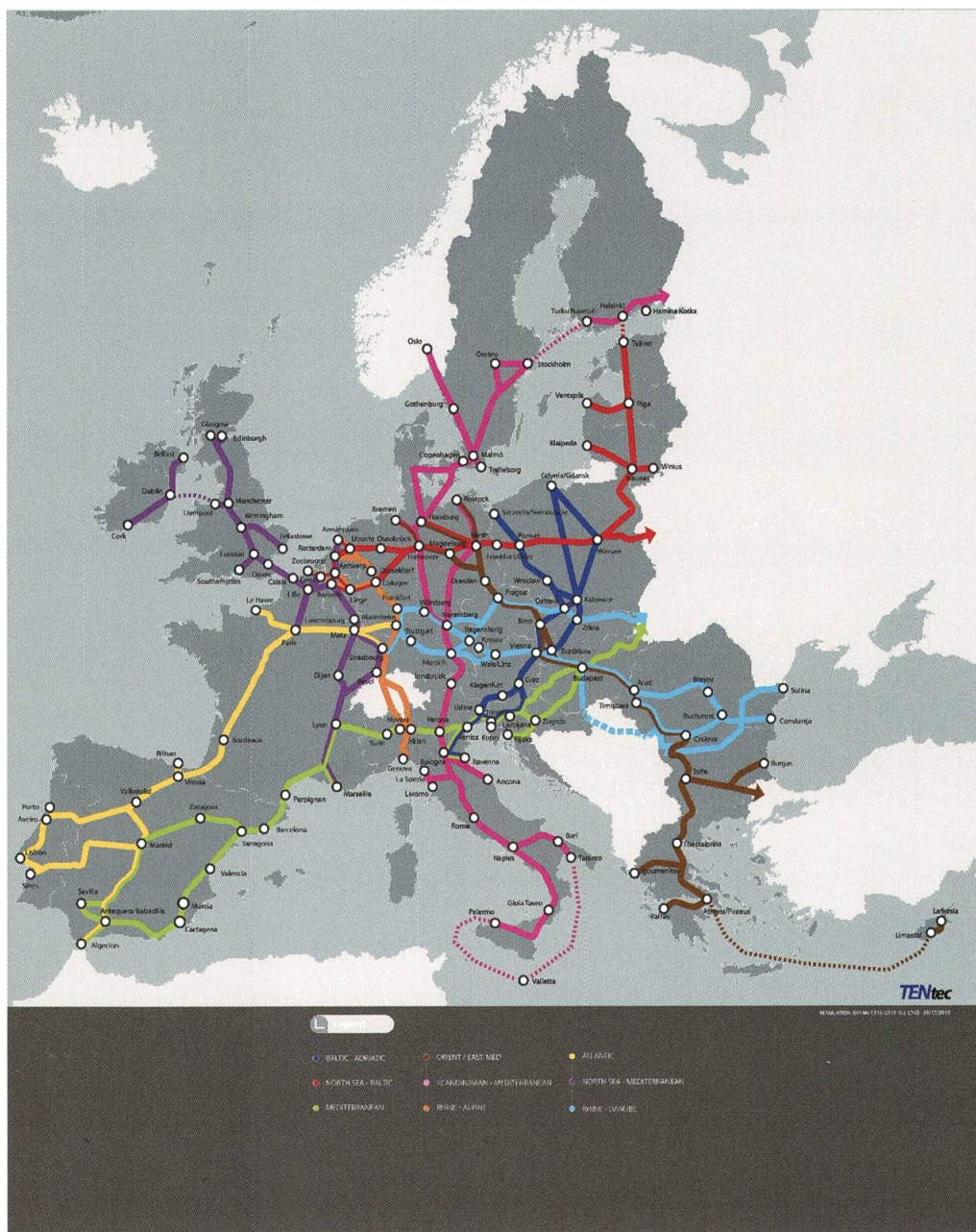


Abbildung des Trans-European Transport Network; die transalpinen Routen durch die Schweiz bilden das Kernstück der Rhein-Alpen-Verbindung, wobei die Gotthardlinie und die Lötschberg-Simplon-Linie gleichwertig erscheinen.
 Quelle: Europäische Kommission, Mobility and Transport: TEN-T Core Network Corridors (Regulation (EU) 1316/2013). Online [Download 23.3.2016].

Schlussbetrachtung

«Die Lage und seine topographische Besonderheit machen den Gotthard als Pass im Zentrum der Alpenkette einzigartig.»⁸⁶ Dieses Statement des Luzerner Journalisten Walter Schnieper zeigt, wie stark der «Mythos Gotthard» heute ist. Zweifellos weist der Gotthardpass geografische Besonderheiten auf, dass er aber als einzigartig gilt, ist nicht alleine auf diese Fakten zurückzuführen. Die vorgegangenen

⁸⁶ SCHNIEPER, WALTER: Entfernungen werden unwichtig. In: JEKER, ROLF E.: Die Zukunft beginnt. Zürich 2002, S. 46–49, hier S. 46.

Betrachtungen haben die Dynamik des Bedeutungswandels und dessen Vielschichtigkeit gezeigt. Rein wirtschaftlich verlor der Alpenübergang im Verlauf der letzten 100 Jahre an Bedeutung, nicht aber aus politischer Sicht. Der Gotthardpass konnte sich innerhalb der Diskussion um ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz gegen die übrigen Schweizer Pässe behaupten und blieb auch international eine der wichtigsten Verkehrsachsen für die Verbindung des nördlichen und südlichen Europas. Das Infrastrukturangebot von Strasse und Schiene, das im Verlauf des 20. Jahrhunderts ausgebaut wurde, dessen Anschluss an die Binnenschifffahrt und die mythologische Ausstattung der Verbindung, bildeten die Grundlage für seine Rolle in Europa. Allerdings machte der Gotthard auch als Symbol eine beträchtliche Wandlung durch. Der Fortschrittsmythos der technischen Pionierleistung seiner Durchbohrung Ende des 19. Jahrhunderts wandelte sich zum konservativen Bild vom Herzen der Schweiz und der trotzigsten Burg während den Weltkriegen und dem Kalten Krieg. Mit der Ökologisierung der Alpen trat an diese Stelle das «Grüne Réduit» des Alpenschutzes.⁸⁷ Anfang des 21. Jahrhunderts scheint sich der Mythos der technischen Bewältigung der Alpen wieder zu aktualisieren, wenn mit der Eröffnung des Gotthard-Basis-tunnels die Vollendung der Neat, einer «Schweizer Pionierleistung»⁸⁸, einen Schritt näher rückt.

⁸⁷ Die Weltwoche Nr. 26, 29. Juni 2000.

⁸⁸ FECHTIG, ROBERT; SINNIGER, RICHARD: NEAT – eine Schweizer Pionierleistung. Zürich 2006.

Quellen

- Basler Zeitung: Ausgaben 21. Juli 1994; 1. September 1990.
- Bundesamt für Verkehr (BAV): Alpenquerender Güterverkehr (Transitverkehr) nach Ländern. Online unter: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/05/blank/04.Document.21307.xls> [28.01.2016].
- Bundesamt für Verkehr (BAV): Alpinfo 2013. Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene. Bern 2013.
- Bundesblatt 1990 II: Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale vom 23. Mai 1990, Anhang S. 1163.
- Der Bund: Ausgabe 7. Mai 2009.
- Eidgenössisches Departement des Inneren (EDI): Studiengruppe Gotthardtunnel 1963, Schlussbericht. BAR: E5560D#1996/188#758*.
- Europäische Kommission: Leitlinien der Europäische Kommission für TEN-T. Online unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm [22.02.2016].
- Fechtig, Robert; Sinniger, Richard: NEAT. Eine Schweizer Pionierleistung. Zürich 2006.
- Gasser, Stephan; Ruppen, Paul; Schuler, Kaspar et al.: Appetit statt Transit. 70 Rezepte aus den Alpen. Zürich 1997.
- Jeker, Rolf E.: Die Zukunft beginnt. Zürich 2002.
- Parlamentarische Initiative Giezendanner 99.421, 2. Juni 1999.
- Verein Alpen-Initiative: echo, diverse Jahrgänge.
- Die Weltwoche: Ausgabe 29. Juni 2000.