

**Zeitschrift:** Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer  
**Herausgeber:** Auslandschweizer-Organisation  
**Band:** 14 (1987)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Transalpinen Güterverkehr : Lastwagenkrieg am Gotthard?  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-910464>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.05.2025

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



# Lastwagenkrieg am Gotthard?

*Der im Jahre 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel hat zu einem Ansturm der Lastwagen auf diesen zentralen Alpenübergang geführt. Die EG-Staaten fordern nun von der Schweiz eine Anhebung ihrer tieferen Gewichtslimiten auf das EG-Niveau, was zu noch mehr Verkehr führen würde. Die Position der Schweiz: Nein.*

Die Gotthardautobahn (N2) blieb wegen schweren Unwetterschäden für den Durchgangsverkehr ab Ende August mehrere Wochen gesperrt. Seit 18. September sind zwar wieder Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 16 Tonnen erlaubt. Schwere Lastwagen dürfen die N2 erst ab 22. Oktober wieder befahren, aber bis auf weiteres nur zu Randzeiten. Ohne diesen Unterbruch hätten dieses Jahr schätzungsweise gegen 500 000 schwere Laster die Gotthardroute gewählt. Doch wie soll es nach der Behebung der Schäden weitergehen? – Die Lage könnte sich gar noch mehr zuspitzen: Die EG-Staaten drängen nämlich unter anderem auf eine Anhebung der schweizerischen Gewichtslimiten für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen. Wenn die Schweiz nachgibt, werden noch mehr «schwere Brummer» den Gotthard wählen – und damit die Umwelt noch stärker belasten. Als Antwort auf den Druck des Auslandes propagiert der Bundesrat den Huckepack-Transport per Bahn. Wird dieser das Problem entschärfen?

## Massive Zunahme der Gütertransporte

In allen Alpenländern nahmen die transalpinen Strassengütertransporte in den achtziger Jahren massiv zu, während die Bahntransporte indessen zunächst stagnierten, dann sogar leicht zurückgingen. 1970 wurden gesamt europäisch noch fast viermal mehr Güter per Bahn durch die Alpen befördert als auf der Strasse. 1984 verbuchte der transalpine Strassenverkehr erstmals mehr Tonnage als die Schiene. Mit der massiven Zunahme der Strassentransporte verschob sich seither das Verhältnis noch mehr in Richtung Strasse.

Zwar entfiel 1986 gemäss den Zahlen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED) der Hauptarst der transalpinen Lastwagenfahrten auf Frankreich mit 35 und Österreich mit 41 Prozent. Doch der schweizeri-



*Ein grosser Teil der transalpinen Strassentransporte verkehrt auf der Gotthardroute (Foto: AP).*

sche Anteil steigt seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahre 1980 beharrlich. Vor der Eröffnung benützten nur 15 Prozent aller alpendurchquerenden Lastwagen schweizerische Übergänge, 1986 waren es bereits 24%. Der Löwenanteil (¾) entfällt auf den Gotthard. In Zahlen ausgedrückt: Vor der Eröffnung des Strassentunnels wurden gemäss EVED-Zahlen am Gotthard an Werktagen durchschnittlich 80 Lastwagen gezählt. 1986 waren es knapp 1600 und im ersten Halbjahr 1987 bereits rund 1800.

## EG-Druck auf die Schweiz

In letzter Zeit hat der verkehrspolitische Druck der EG-Staaten auf die Schweiz kon-

tinuierlich zugenommen. Vordergründig bildet die 1985 eingeführte Schwerverkehrsabgabe den Stein des Anstosses. In Wirklichkeit geht es jedoch um anderes und mehr: Der alpenüberquerende Transitgüterverkehr zwischen dem EG-Norden und dem EG-Süden nahm zu und wird noch weiter massiv zunehmen. Man rechnet gegenüber heute im Jahre 2000 mit einer Verdoppelung der Güterverschiebungen, was mit der Schaffung eines einheitlichen EG-Binnenmarktes mit freiem Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zusammenhängt. Trotz dem verbalen Bekenntnis der EG-Staaten zu einer Verlagerung der Güterströme von der Strasse auf die Schiene geht die Entwicklung aber ungebrems in Richtung Strasse, verstärkt noch durch die Tatsache, dass ab 1992 im EG-Raum für die Strassengütertransporte alle Einschränkungen für die Transporteure dahinfallen werden. Dieser Verkehrspolitik stehen – aus Brüsseler Sicht – die Schranken im Wege, welche die Schweiz für den Schwerverkehr aufstellt. Konkret fordern die EG-Staaten, dass die Schweiz ihre Gewichtslimiten für Lastwagen von 28 auf das EG-Niveau von 40 Tonnen (ab 1992 gar 41 Tonnen) erhöht. Weitere Angriffspunkte: Die Nacht- und Feiertagsfahrverbote. Mit andern Worten: Gefordert wird ungehinderte Fahrt für Lastwagen aus dem EG-Raum durch die Schweiz.

Dem ausserpolitischen Druck steht jedoch innenpolitischer entgegen: Eine Erhöhung der Gewichtslimiten würde zu einem noch erhöhten Ansturm am Gotthard führen. So wollen heute weder der Bundesrat, Umweltschutzkreise noch die Transportunternehmer, dass die Schweiz dem EG-Druck nachgibt, wenn auch nicht aus den gleichen Motiven. Den Transporteuren halten die tieferen Gewichtslimiten in der Schweiz – neben dem Verbot von Inlandtransporten für Ausländer – ausländische Konkurrenz vom Leibe, da deren Fahrzeugpark auf die ausländischen Limiten abgestimmt ist. Die Schweizer Transporteure riskieren allerdings, dass die EG-Staaten als Gegenmassnahme schweizerischen Transporteuren den Verkehr mit im Ausland eingelösten 40-Tonnen-Lastern verbieten und nur helvetische 28-Tonnen-Brummer zulassen, was ihre Konkurrenzfähigkeit im Ausland herabsetzen würde. Umweltschutzkreise befürchten noch stärkere Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, die für Anwohner und Umwelt der N2 die Grenze des Tolerierbaren bereits überschritten haben, dies angesichts eines bereits schwer angegriffenen Bergwaldes.

Für den Bundesrat kommt mit Rücksicht



auf die geographischen und topographischen Verhältnisse der Schweiz ein Nachgeben aus verkehrspolizeilichen, verkehrspolitischen und umweltschützerischen Gründen nicht in Frage.

### Güter auf die Schiene

Als Antwort bietet der Bundesrat dem Ausland ein Entgegenkommen bei den Bahntransporten an: Kurz- und mittelfristig sollen wesentlich mehr und grössere Transatlaster mit attraktiven Fahrplänen und Preisen per Bahn-Huckepack durch den Gotthard transportiert werden können. Von der heute im Transitverkehr eingesetzten Lastwagenflotte können durch Ausnützen aller technischen Möglichkeiten (Ausrunden kritischer Punkte der Tunnelprofile) ab Oktober auf der Gotthardroute von den Fahrzeugmassen her technisch 60 Prozent der Fahrzeuge im Huckepack durch die Alpen transportiert werden. Doch sind auch mit diesen Angebotserweiterungen und mit weiteren Zügen – die Gotthardstrecke kann täglich maximal 40 derartige Züge verkraften – den Möglichkeiten Grenzen gesetzt. Ein massives Mehrangebot, insbesondere auch bezüglich der maximal zulässigen Eckhöhen, ist aber erst mit dem Bau einer neuen Alpentransversale möglich.

### Neuer Alpenbahntunnel

Der Forderung der EG-Länder nach immer grösseren Strassentransportkapazitäten wird die Schweiz erst dann wirksam gegenübertreten können, wenn sie mit einer leistungsfähigen und schnellen Alpenbahntransversale eine attraktive Alternative zur Gotthard-Autobahn anbieten kann. Doch wird diese nicht vor dem nächsten Jahrtausend fertiggestellt sein. Zur Diskussion stehen vier Varianten: Splügen (Chur-Chiavenna), Gotthard (Amsteg – Giornico), Y-Variante (Gotthard mit Tunnelast von Giornico ins Bündnerland) und Lötschbergbasislinie.

Gemäss regionalen Spekulationen scheinen zur Zeit die Chancen für die Option Gotthard am grössten, zumal diese auch geeignet wäre, denjenigen Kreisen Wind aus den Segeln zu nehmen, die den Bau einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel fordern. Während die Gotthard-Autobahn vierspurig ausgebaut ist, weist der Tunnel selber nämlich lediglich zwei Spuren auf. So könnte es naheliegend scheinen, einen zweiten Strassentunnel zu bauen, quasi als Maximalvariante für den Strassenverkehr. Die Autoverbände jedenfalls machen sich schon für eine solche Lösung stark. Und die Tessiner Regierung gibt zu verstehen, dass sie, wenn nicht umgehend der Eisenbahn-Basis-

tunnel gebaut wird, einen zweiten Autotunnel wolle. Ein solcher würde jedoch das Problem der Kapazitäten nicht lösen, sondern nur die Engpässe entlang der N 2 verschieben und zwar auf die bereits jetzt weitgehend ausgelasteten Räume Basel, Egerkingen, Luzern und Mendrisiotto. Die Haltung des Bundesrates ist jedenfalls klar: Ein zweiter Autotunnel soll nicht gebaut werden. Über die Linienführung eines neuen Alpenbahntunnels wird er voraussichtlich im nächsten Jahr einen Grundsatzentscheid fällen.

MZ

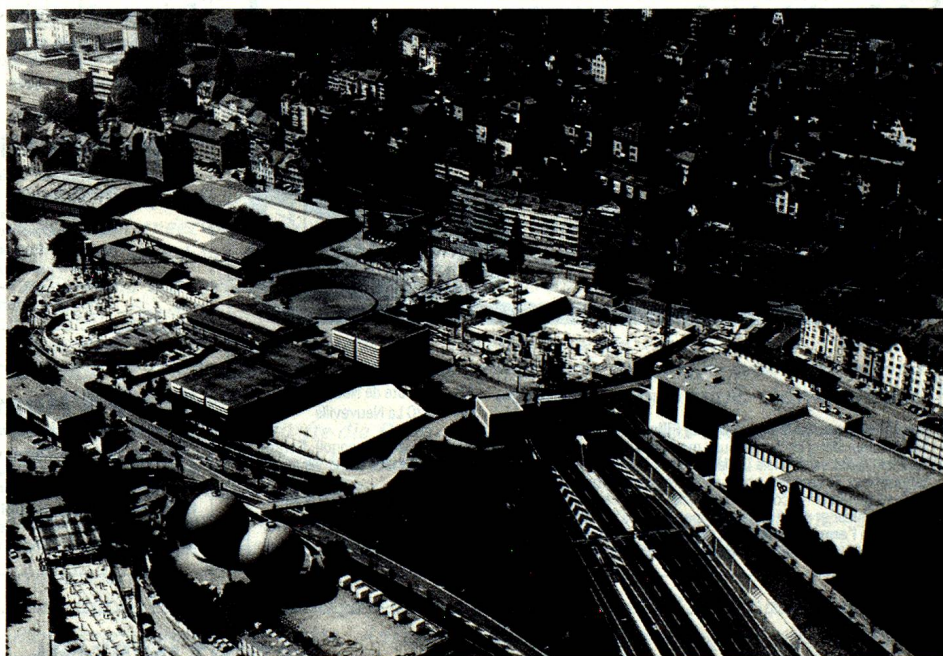
### «Friedensabkommen»

Vor 50 Jahren – genau am 19. Juli 1937 – wurde das sogenannte «Friedensabkommen» zwischen dem Arbeitgeberverband und den Gewerkschaften der Schweizer Metall- und Maschinenindustrie abgeschlossen. Das Abkommen, das als modellhaft für die Beziehungen unter den Schweizer Sozialpartnern gilt, sieht insbesondere die friedliche Lösung von Konflikten vor und damit verbunden den Verzicht auf Ausspernung und gewerkschaftliche Kampfmassnahmen während der Gültigkeitsdauer des Vertrags. – Am Festakt von Anfang September erklärte Bundesrat Delamuraz, es gebe «staatspolitisch nichts Erstrebenswerteres und sozialpolitisch nichts Modernere»

als das Friedensabkommen. Auch die Spitzenvertreter der Gewerkschaften und der Arbeitgeberverbände würdigten das Vertragswerk, wenn auch mit unterschiedlichen Akzenten. Ein gewerkschaftliches Komitee hat allerdings zum Teil massive Kritik an der Friedenspolitik formuliert und ein Inserat publiziert unter dem Titel «50 Jahre Arbeitsfrieden sind genug»; diese linken Gewerkschafter sind der Überzeugung, dass die Friedenspolitik die Arbeiterschaft entpolitisiert habe.

### Frankophonie-Gipfel

Die Schweiz hat trotz ihres blossen Beobachterstatus am zweiten Frankophonie-Gipfel im kanadischen Quebec aktiv mitgearbeitet; der schweizerische Delegationschef, Staatssekretär Edouard Brunner, erklärte, das Treffen von Anfang September sei lebendiger und – von der geleisteten Arbeit her – «seriöser» gewesen als das erste vom Februar 1986 in Paris. Die Schweiz beteiligt sich nun an zahlreichen Projekten der französischen Sprachgemeinschaft. Neben den Schwerpunktbereichen Kultur (Buch, Film, Chanson), Kommunikation, wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit und «Sprachindustrie» liegt ein deutlicher Akzent auf der Ausbildung, speziell in den Sektoren Landwirtschaft und Energie.



Bedingt durch umfangreiche Bauarbeiten musste an der diesjährigen OLMA (Schweizer Messe für Land- und Milchwirtschaft) vom 8. bis 18. Oktober in St. Gallen zu verschiedenen Überbrückungslösungen gegriffen werden. In der Bildmitte sind bereits die Umrisse der ersten Neubauhalle erkennbar, am linken Bildrand die Baustelle für die neue Arena und die darunterliegenden Parkgeschosse. (Bild: Foto Gross/Pressdienst OLMA)