

Mitwirken, nicht absondern! : Die Urner und der Transitverkehr

Autor(en): **Steinegger, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175599>

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.

Mitwirken, nicht absondern!

von Nationalrat Franz Steinegger, lic. iur., Altdorf

Zusammen mit dem Tessin ist der Kanton Uri in unserem Land am stärksten von den Auswirkungen des Transitverkehrs betroffen. Und alles deutet darauf hin, dass das schon heute gewaltige Verkehrsvolumen durch diese Alpenregion weiter zunehmen wird – nicht zuletzt auch durch die geplante NEAT. Es stellt sich daher die Frage, wie sich die einheimische Bevölkerung verhalten soll, um einerseits ihre legitimen Existenzbedürfnisse zu verteidigen und andererseits den Interessen einer nationalen und internationalen Transitbenützerschaft gerecht zu werden. Der folgende Beitrag geht einigen Fragen dieser Gratwanderung nach.

Von Napoleon Bonaparte stammt der Ausspruch, wonach die Politik oder die Geschichte eines Landes ein Produkt seiner geografischen Lage sei. Diese Behauptung findet am Gotthard eine intensive Bestätigung. Der Gotthardpass war eigentlicher Kernpunkt für die Entwicklung der Eidgenossenschaft. Die Geschichte Uris ist weitgehend bestimmt durch die Verkehrslage als kürzeste Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und der Poebene. Eine derartige geografische Lage kann man sich nicht aussuchen, sie ist eine Tatsache, mit der man sich abzufinden hat. Mit dem fjordartigen Urnersee konnte man bis tief in das Alpengebiet hinein den Seeweg benutzen. Dies machte den Gotthard für den Warenhandel und den Personenverkehr attraktiv. Weil aber die Transportkapazität auf dem Seeweg sehr beschränkt war und die Landwege parallel zum Urnersee sehr schwierig zu begehen waren, war die militärische Bedeutung des Gotthards nur untergeordnet.

Mobilitätsrevolution

Von der Wegbarmachung der Gotthardroute zwischen 1218

und 1230 bis heute hat sich einiges verändert. Drei eigentliche Mobilitätsrevolutionen haben am Gotthard in den letzten 150 Jahren stattgefunden. Erst mit der Fahrbarmachung der Passstrasse um 1830 hat das Rad mit grosser Verspätung auch im Gotthardtransport eine massgebende Rolle zu spielen begonnen. Mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn 1882 hat sich dann die Maschine als Fortbewegungsmittel durchgesetzt. Ausdruck der dritten Mobilitätsrevolution durch das individuelle und schienenunabhängige Auto ist die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im September 1980.

Was ist der heutige Stand dieser Entwicklung? Auf der Gotthardachse verkehren täglich über 2000 Lastwagen. Im Tagesmittel durchqueren 14 150 Fahrzeuge den Gotthard-Strassentunnel. Das Tagesmaximum beträgt 35 247 Einheiten. Gleichzeitig durchqueren etwa 250 Züge den Bahntunnel. Im Rahmen der vom Bundesrat 1989 beschlossenen «Übergangslösung» sollen 44 Züge mit einer Kapazität von 1500 Sendungen pro Tag im begleiteten und unbegleiteten Hucklepackverkehr dazukommen.

1988 hat der Strassenverkehr im Kanton Uri folgende Schadstoffmengen ausgestossen: 1655 Tonnen Stickoxid, 76,2 Tonnen Schwefeldioxid und 397,5 Tonnen Kohlenwasserstoffe. Alle Prognosen deuten auf ein noch grösseres Verkehrsvolumen in Zukunft. Die Gründe liegen in der verstärkten Arbeitsteilung, den tiefen Transportpreisen und im Tourismus. Der alpenquerende Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien hat sich seit dem Abschluss der Römerverträge versechsfacht und betrug 1988 82 Millionen Tonnen. Davon entfielen rund 25% auf schweizerische und je rund 35% auf französische und 40% auf österreichische Übergänge. Alle Prognosen rechnen für den Zeitraum 2010 bis 2020 mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs. Der alpenquerende Personenverkehr auf Schiene und Strasse liegt gegenwärtig bei rund 60–70 Millionen Personenfahrten. Davon entfallen über die Hälfte auf die schweizerischen Alpenübergänge. Nach den Prognosen wird diese Verkehrsnachfrage bis 2020 um 50% zunehmen.

Drei Alternativen

Angesichts dieser Sachlage gibt es drei Handlungsalternativen:

- Aus der Beurteilung, dass zuviel Mobilität besteht, werden die Alpen-Transitachsen dazu benutzt, die Europäer zu weniger Mobilität zu erziehen, indem diese Achsen nicht nachfragegemäss ausgebaut werden. Vielmehr wird entsprechend dem Reduitgedanken ein Alpenriegel zwischen Nord- und Südeuropa geschaffen.
- Der Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa hat absolute Priorität, der sich die Alpenbewohner unterzuordnen ha-

ben. Man riskiert eine Verkehrswüste durch die Alpen, um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst günstig, möglichst individuell und ohne Beachtung der Umweltkosten Rechnung tragen zu können.

- Man versucht, den Verkehrsbedürfnissen durch den Alpenraum Rechnung zu tragen, jedoch unter grösstmöglicher Berücksichtigung der ökologischen Anforderungen und auch der Existenzansprüche der Alpenbewohner.

Man kann sich berechtigterweise fragen, ob mehr Mobilität langfristig mehr Wohlstand bringt. Man stelle sich nur einmal vor, dass sich die ganze Weltbevölkerung ein ähnlich ressourcenintensives Mobilitätsverhalten leisten würde wie wir Westeuropäer oder wie die Amerikaner. Manchmal hat man heute auch den Eindruck, im Endzustand werde alles und würden alle in Bewegung sein, in einer durch Arbeitsteilung, Konsumwünsche (Erdbeeren an Weihnachten) und Freizeitegoisten geprägten dauernden und allgemeinen Bewegung. Studien zeigen eindeutig, dass die Verkehrsleistungen in der Schweiz, und zwar sowohl jener des privaten als auch des öffentlichen Verkehrs, zu billig sind, das heisst dass weder der private noch der öffentliche Verkehr seine Kosten deckt. Der Verkehr wird in Abweichung vom Verursacherprinzip über verschiedene Kanäle subventioniert.

Latente Gefahren

Weil die Alpen die Verkehrsströme kanalisieren, kann man auf den Gedanken kommen, die Mobilität dadurch einzuschränken, dass diese Kanäle entsprechend politischen Entscheidungen gewissermassen als Dosiereinrichtungen verwendet werden. Für das schweizerische Verkehrsaufkommen wäre allerdings eine derartige «Dosierrmassnahme» an der Bodensee–Genferseeachse viel wirksamer, weil dort höhere Frequenzen bestehen. Bei den

Transitachsen durch die Alpen geht es aber um die europäische Verkehrspolitik. Deshalb sind diese Achsen von politischer Bedeutung. Für die Anwohner stellt sich die Frage, wie weit sie sich dabei einbinden lassen sollen. Einerseits sind sie betroffen, auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass man übermächtigen Interessen plötzlich in einer unhaltbaren Position gegenübersteht. Es entsteht die Gefahr, dass die konkreten Interessen nicht mehr glaubwürdig vertreten werden können, weil man sich in eine eher ideologische gesamteuropäische Auseinandersetzung einspannen lässt. Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass dies gefährlich sein kann, man wird dann schliesslich überrannt und fremdbestimmt. 1701 musste unter auswärtigem Druck von der Strassfuhr zur Strackfuhr gewechselt werden. Auch die Fahrbarmachung des Gotthard musste im Kanton Uri in aller Eile an die Hand genommen werden. Man hatte keine Vorstellung über die Vorteile des Wagenverkehrs gegenüber dem Saumverkehr und bekam deshalb die Konkurrenz vom Brenner, Simplon sowie später San Bernardino und Splügen stark zu spüren. Unter dem Druck der grossen Handelsorte musste dann 1818 der Bau der Strasse beschlossen werden. Im Herbst 1832 noch wehrte sich der Regierungsrat des Kantons Uri aufgrund von «sorgfältigen Berechnungen» gegen die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Trotzdem traf am 24. September 1937 der erste Dampfer aus Luzern in Flüelen ein. In den sechziger Jahren wollte der Kanton Uri den Gotthardtunnel im Gebiete des Gotthardmätteli oder wenigstens in Hospental, heute hält sich die Begeisterung über den Transitverkehr über den Pass in Grenzen.

Eigene Interessen verteidigen

Somit ist unsere Aufgabe wohl kaum der Lehrmeister der europäischen Verkehrs- und

Wirtschaftspolitik, sondern es geht um den Schutz und um die Verteidigung unserer wohlverstandenen Interessen. Die Alpenbewohner ertragen nicht nur Verkehr sondern produzieren auch Verkehr. Ebenso sind sie in der Mehrheit nicht bereit, sich von der Wohlstandsentwicklung abzukoppeln und ein Reservat zu bewohnen. Man will am Wohlstand teilnehmen und verzichtet beispielsweise nicht auf die Dienste der Spitzenmedizin, welche ihrerseits einen gewissen Wohlstand voraussetzt, damit geforscht und bezahlt werden kann.

Überdies sind die Anwohner an den Transitachsen schon rein zahlenmässig nicht in der Lage, jedem Druck aus den Ballungsgebieten im Norden und Süden entgegenzutreten. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, zu den Bedingungen dieser Anwohner die notwendigen Verkehrsangebote zu erstellen. Mitwirkung und Einbringung der Interessen ist das Motto und nicht die Absonderung. Dieses «Mitspielen» setzt natürlich voraus, dass die existentiellen Ansprüche der Anwohner berücksichtigt werden. Dabei liegt die Berücksichtigung dieser Interessen auch im Interesse der Benutzer der Transitachsen. Längerfristig lassen sich Verkehrsachsen in einer durch Bauten und Emissionen verursachten Alpenwüste nicht unterhalten.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Einstellung der Anwohner gegenüber dem Transitverkehr wegen dem fehlenden direkten Nutzen verändert hat. In früheren Jahrhunderten waren die meisten Familien direkt oder indirekt an diesem Transitverkehr als Säumer usw. beteiligt. Auch der Staat hat sich von den Zoll- und sonstigen Transiteinnahmen bis Ende des letzten Jahrhunderts fast vollständig finanzieren können. Heute ist der direkte Nutzen auf eine verhältnismässig kleine Gruppe reduziert. Alle haben aber die Immissionen zu ertragen. Die Gebirgsregionen können noch ihren Grund und Boden zur Verfü-

gung stellen, der Verkehrsträger hat aber den Zweck, die Ballungszentren zu verbinden und nicht eine rasche Verbindung zwischen Ballungszentrum und Transitort zu ermöglichen.

Schiene hat Vorrang

Im Kanton Uri sind die NOx-Jahresgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (SR 814.318.142.1) weiträumig überschritten, was gemäss Artikel 33 dieser Verordnung nach Beschränkungsmassnahmen ruft. 91,5% der Immissionen stammen aus dem Verkehr. Deshalb ist beim Verkehr anzusetzen. Wenn nun zusätzliche Transitbedürfnisse abgedeckt werden müssen, dann darf dies nicht eine weitere Belastung der Luft beinhalten. Aus diesem Grunde ist die Schaffung von Kapazitäten auf der Schiene sinnvoll. Überdies ist diese Transportart in einer langfristigen Betrachtungsweise auch bezüglich des Energieeinsatzes eine zweckmässige Variante.

Somit kommt man zum Ergebnis, dass man aus Sicht des Alpenraumes Alptransit oder NEAT zwar nicht wünschen muss, dass aber keine andere Alternative zur Verfügung steht, wenn Schlimmeres verhütet werden soll. Aus diesem Grund wäre es auch verfehlt, in einer allgemeinen Widerstandsromantik zu schwelgen. Es entsteht nämlich dadurch die Gefahr, dass man sich die Mitwirkungsmöglichkeiten aus der Hand schlägt und am Ende die Fremdbestimmung weit grösser ist. Für die Schaffung von Verfassungsgrundlagen für eine zweckmässige Transitspolitik mit Priorität Schiene stehen noch einige Jahre bis zur Inbetriebnahme von Alptransit zur Verfügung. Schliesslich müssen die Anwohner an den Transitachsen nicht nur mit dem Finger auf die Transitreisenden zeigen, sie haben auch vor der eigenen Türe zu arbeiten. Es gibt auch Folgen des hausgemachten Verkehrs. Hier gilt es ebenfalls, zum Rechten zu sehen.

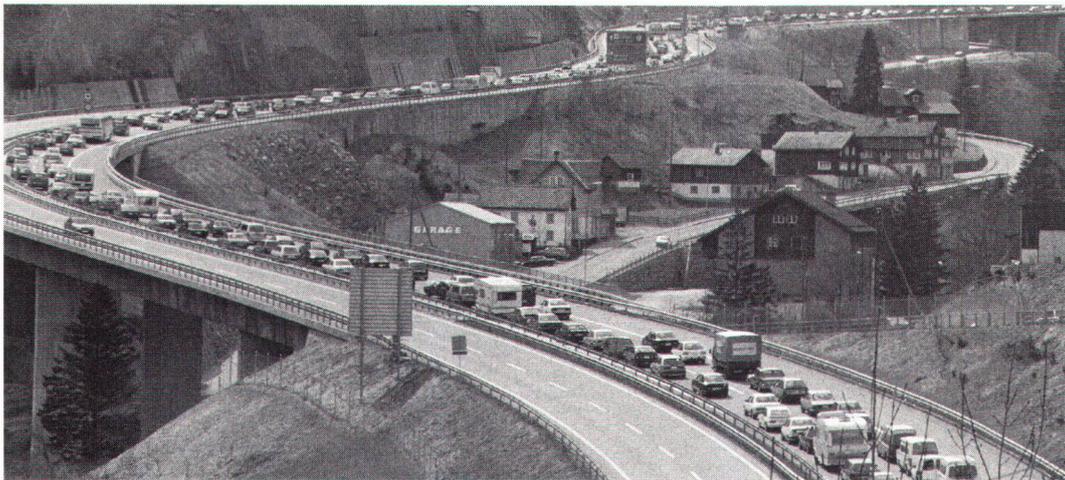
Der Kanton Uri unterstützt die Alpeninitiative, da diese die Bergtäler von solchen Lawinen entlasten will (Bild B. Köpfle/Ringier).

Le Canton d'Uri soutient l'initiative des Alpes, notamment parce qu'elle doit mettre les montagnards à l'abri de telles avalanches.

Arbeit etappieren?

Im Integrationsbericht vom 24. August 1988 wird unsere Transitstellung als Trumpf für die Verhandlungen mit unseren europäischen Partnern bezeichnet. Dies ist teilweise richtig. Wir stellen leistungsfähige Transitachsen zur Verfügung, die wir auch selber finanziert haben. Wir sind aber nicht nur ein Transitland, wir sind als rohstoffarmes Exportland ohne Meeresanschluss auf Transit in unsern Nachbarländern angewiesen. Weniger als die Hälfte des alpenquerenden Strassenverkehrs in der Schweiz ist reiner Transit. Der grössere Teil ist Ziel- und Quellverkehr Schweiz sowie landesinterner Transit. Allerdings kann gesagt werden, dass die zusätzlichen Kapazitäten, die wir bereitstellen, nicht eigene, sondern ausländische Bedürfnisse abdecken, weshalb durchaus von einem Trumpf gesprochen werden kann, der nicht überstürzt, sondern sinnvoll einzusetzen ist.

Die gegenwärtig sinkende Nachfrage und der Zustand der Bundesfinanzen bringen die Frage von Prioritäten oder Etappierungen bei Bahn 2000 und Alptransit aufs Tapet. Wenn das Geld knapp wird, müssen Prioritäten gesetzt werden. Diese müssen sich nach Rentabilitätsüberlegungen und nach den betrieblichen Anforderungen richten und sollten prioritär eher als technische Frage behandelt werden. Aus diesem Grund ist gegen zeitliche Erstreckungen nichts einzuwenden.



Les Uranais et le trafic de transit

La participation et non pas l'isolement!

par Franz Steinegger, conseiller national, lic. en droit, Altdorf (résumé)

Avec le Tessin, le canton d'Uri est le plus touché par les conséquences du trafic de transit. Or, tout montre que l'énorme trafic traversant à l'heure actuelle cette région alpine va encore augmenter – cela également avec la réalisation du projet de NLFA. Face à une telle situation, comment la population locale doit-elle réagir, d'une part pour défendre ses besoins légitimes, et d'autre part pour tirer parti de ces flux nationaux et internationaux?

L'histoire d'un pays dépend de sa situation géographique, disait Napoléon Bonaparte. L'histoire du canton d'Uri est une magnifique illustration de ces paroles puisque le col du St-Gothard a été à l'origine du développement de la Confédération: c'était en effet la voie de passage la plus rapide entre le bassin du Rhin et du Main et la plaine du Pô. D'abord accessible aux chars vers 1218–1230, cette voie a connu un deuxième essor avec la mise en service de la ligne du St-Gothard en 1882, puis un troisième en 1980 avec l'achèvement de la route du tunnel du St-Gothard.

Aujourd'hui, plus de 2000 poids lourds empruntent cet axe chaque jour. 14 150 véhicules y passent en moyenne chaque jour contre 250 trains. Le projet du Conseil fédéral prévoit le passage supplémentaire de 44 trains par cette voie. En 1988, le trafic routier dans le canton d'Uri a été à l'origine de l'émission de 1655 tonnes d'oxydes d'azote, 76,2 tonnes de dioxyde de soufre et 397,5 tonnes d'hydrocarbures. Selon les prévisions, le trafic marchandises à travers les Alpes devrait doubler vers 2010–2020 et le trafic voyageurs augmenter d'environ 50% jusqu'en 2020.

Face à cette situation, trois attitudes sont possibles:

- ne pas moderniser les voies de passage à travers les Alpes en tentant d'apprendre aux Européens à diminuer leurs besoins de mobilité;
- considérer le trafic nord-sud à travers les Alpes comme une priorité absolue et courir le risque de créer une zone sinistrée;
- répondre aux besoins de modernisation du passage à travers les Alpes en tenant le plus possible compte des exigences écologiques et des conditions d'existence de la population de montagne.

Certains se demandent à l'heure actuelle si augmenter la mobilité accroîtrait encore le bien-être. Des études montrent clairement que les prestations des transports tant privés que publics sont bien trop bon marché en Suisse. Le trafic est subventionné par divers canaux et ce, en contradiction flagrante avec l'application du principe du pollueur-payeur.

La population qui habite sur l'un des axes de traversée des Alpes est concernée par ce passage d'importance européenne, mais en même temps risque d'être dépassée par une situation prenant des proportions considérables. Elle doit s'efforcer de se protéger et de défendre ses intérêts sans être écartée du développement ou de la prospérité. Elle n'est en aucun cas en mesure de contrer l'énorme pression exercée par les grands centres du Nord et

du Sud. Aussi semble-t-il judicieux de procéder aux adaptations nécessaires des traversées alpines en tenant compte des besoins de cette population de montagne. Il faut donc que les Uranais participent à la mise au point de la politique des transports dans cette région. Cette participation permettra de tenir compte des intérêts de la population locale tout en servant les intérêts des utilisateurs de ces passages à travers les Alpes.

Force est de constater que le trafic de transit a perdu de son intérêt direct. Si les familles d'autrefois tiraient un profit direct de ce passage, ces avantages ne touchent à l'heure actuelle qu'un tout petit groupe de personnes. En revanche, les immissions sont subies par tout le monde. Dans le canton d'Uri, les valeurs limites annuelles d'émission d'oxydes d'azote sont largement dépassées, ce qui, en vertu de l'article 33 de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air, autorise les autorités à prendre les mesures qui s'imposent, qu'elles touchent la construction ou l'exploitation, ou encore qu'elles soient destinées à canaliser ou à restreindre le trafic. Ainsi, l'augmentation de la capacité de transport par le rail paraît judicieuse. L'échelonnement éventuel de ces travaux d'aménagement en raison de la précarité des finances de la Confédération est une question purement technique.

La conclusion qui s'impose est qu'il n'existe pas d'autre solution que d'accorder la priorité au rail pour la traversée des Alpes. Il ne faut pas sombrer dans un romantisme passéiste et s'opposer à certaines modernisations nécessaires, mais il importe de faire participer la population concernée aux choix et aux aménagements qui seront effectués. La Suisse doit faire valoir un de ses meilleurs atouts dans ses négociations avec les pays européens: elle ne doit pas être considérée uniquement comme un pays de transit, mais également comme un pays qui exporte des produits devant transiter par les pays voisins.