Zeitschrift: Zeitschrift für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1987)
Heft: 4

Artikel: Transalpiner Güterverkehr : Lastwagenkrieg am Gotthard?
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-937830

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

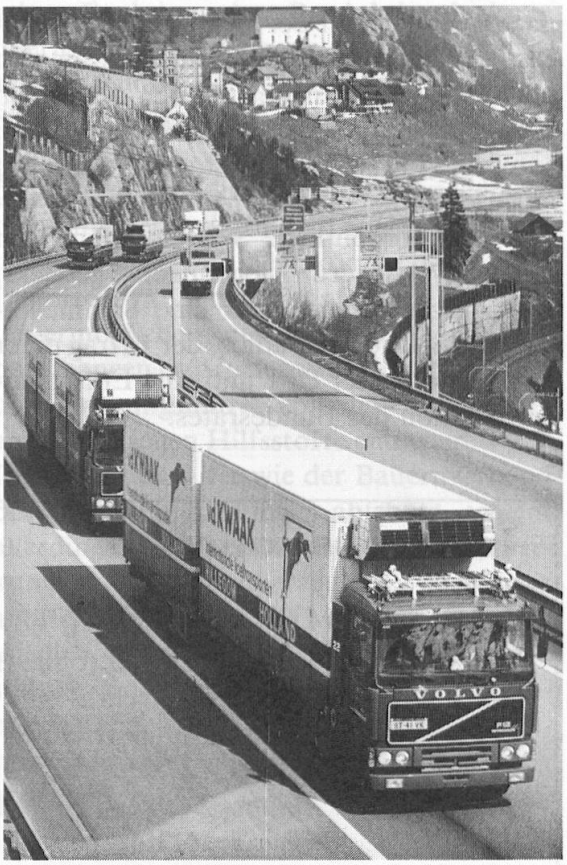
Download PDF: 14.07.2025

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 500000 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?



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

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 gesamteuropäisch 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 Hauptharst der transalpinen Lastwagenfahrten auf Frankreich mit 35 und Österreich mit 41 Prozent. Doch der schweizerische Anteil steigt seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahre 1980 beharrlich. Vor der Eröffnung benützten nur 15 Prozent aller alpendurchquerenden Last-

wagen 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 kontinuierlich 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 ungebremst 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 aussenpolitischen 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 Transitlaster 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 Alpenbahn-

transversale 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-Basistunnel 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*

Gotthard Nostalgietrip

Romantik für die einen, Snob-Vergnügen für die andern: Ein gebürtiger Andermatter organisiert regelmässige Postkutschenfahrten von Flüelen über den Gotthardpass nach Lugano. Stolze 4000 Franken kostet das fünftägige Vergnügen. Im Preis eingeschlossen sind sechs Übernachtungen in Erstklasshotels. Als Gefährt dient eine originalgetreue Kopie der letztmals 1882 fahrplanmässig verkehrenden Gotthardkutsche. Gebaut hat sie ein Appenzeller Wagner (Foto: Keystone).