

Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard

Publikation zum Symposium
vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf

Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg Kreis
Industriekultur ICOMOS Suisse

Die vorliegende Publikation der Schweizerischen Akademie für Geistes- und Sozialwissenschaften (SAGW) beinhaltet die Referate des Symposiums «Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard» vom 6. und 7. September 2013. Die Diskussionen um die Verkehrslandschaft Gotthard haben die Komplexität der Thematik sowie die Bedeutung von internationalen Verkehrs- und Transitachsen erneut aufgezeigt. Viele Forschungsfragen um den Gebirgsraum stellen sich nicht allein auf lokaler Ebene. Zudem ergeben sich durch die Globalisierung neue Handlungsfelder, welche eine internationale und interdisziplinäre Herangehensweise verlangen.

Vorliegender Band ordnet sich in den SAGW-Schwerpunktbereich «Nachhaltige Entwicklung» und die interakademischen Thematik «Alpenforschung» ein, welche die Forschung im und zum Alpen- und Gebirgsraum fördert.

Die Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften (SAGW) vermittelt, vernetzt und fördert die geistes- und sozialwissenschaftliche Forschung in der Schweiz. Ihr gehören 60 Fachgesellschaften und rund 20 Kommissionen an und sie leitet mehrere grosse Forschungsunternehmen. Sie versteht sich als Mittlerin zwischen Forschenden und wissenschaftlich interessierten Personen einerseits und politischen EntscheidungsträgerInnen, Behörden und einer breiteren Öffentlichkeit andererseits. Die SAGW verfügt über ein Budget von rund 10 Millionen Franken und wird von einem Vorstand mit 18 Mitgliedern aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung geleitet. Im Generalsekretariat arbeiten 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard

Publikation zum Symposium
vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf

Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg Kreis
Industriekultur ICOMOS Suisse



SAN GOTTARDO



Unterstützt durch die Schweizerische Akademie
der Geistes- und Sozialwissenschaften
www.sagw.ch

Stiftung zur Förderung
der Denkmalpflege



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Kultur BAK
Office fédéral de la culture OFC
Ufficio federale della cultura UFC
Ufficio federal da cultura UFC

MUSEUM
SFA
BRIK



SBB CFF FFS



Dätwyler Stiftung



SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA
PROTECZIUN DA LA PATRIA

Herausgeber

Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften,
Hirschengraben 11, Postfach 8160, 3001 Bern
Telefon +41 (0)31 313 14 40, sagw@sagw.ch, www.sagw.ch

ISBN: 978-3-907835-82-1

Projektleitung und Redaktion

Kilian T. Elsasser, Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse

Projektbegleitung

Daniela Ambühl, SAGW,
Dr. phil. Manuela Cimeli, SAGW,
Dr. Ueli Habegger, ehem. Denkmalpfleger Stadt Luzern,
Dr. Georg Kreis, em. Professor Universität Basel

Gestaltung

Howald Fosco, Basel

Foto Umschlag

Biaschina (Sgl. VHS)

Druck

Druck- und Werbebegleitung, 3098 Köniz

1. Auflage, 2014 (2330 Expl.)

Die Broschüre kann kostenlos bezogen werden bei der SAGW

© SAGW 2014

Zitiervorschlag:

Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften (2014)
Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard. Publikation zum
Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf. Swiss Academies Reports 9 (5).

Patronatskomitee	6
Vorwort	8
Eduard Müller, Präsident ICOMOS Suisse	
Einführung	11
Urban Camenzind, Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Uri, und Präsident Programm San Gottardo 2020	
Fazit und Handlungsempfehlungen	15
Kilian T. Elsasser, Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse	
Gotthardverkehrswege – Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter?	25
Professor Dr. Jon Mathieu, Universität Luzern	
Gefahren am Gotthard trotzen – mit Hilfe des heiligen Nikolaus	33
Dr. Ueli Habegger, ehem. Denkmalpfleger Stadt Luzern	
«Materialising identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity»	41
Dr. Judith Schueler, Universität Delft NL, und Kilian T. Elsasser, Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse	
Ein neuer Weg für eine alte Passage. Zur Geschichte der NEAT	49
Em. Professor Dr. Georg Kreis, Universität Basel	
Die Verkehrslandschaft Gotthard im internationalen Vergleich	60
Rolf Höhmann, Büro für Industriearchäologie, Darmstadt D	
Der Gotthard als Welterbestätte – Chancen, Möglichkeiten, Voraussetzungen	68
Dr. Oliver Martin, Sektionschef Heimatschutz und Denkmalpflege, Bundesamt für Kultur BAK	
Seit fünf Jahren UNESCO-Welterbe: Wo steht die RhB heute?	76
Hans Amacker, Direktor Rhätische Bahn und Präsident Verein Welterbe RhB, und Andreas Bass, Site Manager UNESCO-Welterbe RhB	
Inventar und Betrieb Gotthard-Bergstrecke	83
Markus Geyer, Leiter Projekte SBB Infrastruktur	
Inventar und Erhaltung der historischen Verkehrslandschaft – auch eine Aufgabe des Bundes	88
Hans Peter Kistler, Bundesamt für Strassen ASTRA, Fachverantwortlicher Historische Verkehrswege	
Vision Verkehrslandschaft Gotthard	95
Professor Dr. Giovanni Danielli, Institut für Tourismuswirtschaft Hochschule Luzern	
Die SBB engagiert sich auch in Zukunft am Gotthard	102
Werner Nuber, Senior Adviser, SBB Consulting	
SOB stellt sich mit «Treno Gottardo» dem Wettbewerb	107
Ursel Kälin, Mediensprecherin, Schweizerische Südostbahn SOB	

Velo- und Wanderlandschaft Gotthard Markus Capirone, Stiftung SchweizMobil	113
Die alte Gotthardstrasse als erster Velopass der Schweiz Peter Krebs, Bern	118
Bedeutung der Verkehrslandschaft Gotthard aus Sicht der Regionalentwicklung Marc Tischhauser, Projektleiter Programm San Gottardo 2020	121
Touristische Inwertsetzung der Verkehrslandschaft Gotthard: Handlungsempfehlungen der Alptransit-Studie des Kantons Tessin Ruth Nydegger, consulente economico – progetti speciali, Direzione della Divisione dell'economia, Dipartimento delle finanze e dell'economia, Repubblica e Cantone Ticino	125
Bahnerlebniswelt Gotthard – Coccodrillo Walter Hofstetter, Geschäftsführer, SBB Historic	131
Wo Postautos ihren guten Ruf schufen Urs Bloch, PostAuto Schweiz AG	135
Wirtschaftsmotor Gotthard: heute und morgen Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, Kanton Basel-Stadt, und Präsident Gotthard-Komitee	139
Der Gotthard – ein UNESCO-Weltkulturerbe Adrian Schmid, Geschäftsleiter Schweizer Heimatschutz	146
Dank	148
Das Programm zum Symposium	150



1/24

Die Serie mit kolorierten Postkarten führt in einer virtuellen Reise von Luzern in das Tessin. Obwohl die 1882 gebaute Gotthardbahn in erster Linie als Güterbahn geplant wurde, bereisten während der Belle Epoque bis 1914 viele ausländische Touristen das technische Weltwunder. Postkarte von 1897 (Slg. Roland Arnet)

Patronatskomitee

Folgende Personen oder Institutionen unterstützen die Idee des Symposiums:

Hans Amacker, Direktor RhB AG, Chur
Nicole Bauermeister, Directrice Société d'histoire de l'art en Suisse SHAS, Berne
Peter Bieri, Ständerat Kanton Zug,
Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr, LITRA
Marco Borradori, ehem. Regierungsrat, Kanton Tessin, Bellinzona
Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Prof. Dr. Hans-Liudger Dienel, President T2M, International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, Berlin
Dr. Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr, Bern
Prof. Dr. Bernhard Furrer, Architekt ETH-Z / SIA / ass. BSA, e. Accademia di Architettura der USI Mendrisio und ehem. Präsident der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege
Konrad Graber, Ständerat Kanton Luzern
Prof. Dr. David Gugerli, ordentlicher Professor für Technikgeschichte an der ETH Zürich, Zürich
Toni Häfliger, Architekt und Raumplaner, Experte Eisenbahndenkmalpflege, Stans
Prof. Dr. Uta Hassler, Professur für Denkmalpflege und Bauforschung, Institut für Denkmalpflege und Bauforschung, ETH Zürich, Zürich
Prof. Dr. Joseph Jung, Geschäftsführer Alfred Escher-Stiftung, Zürich
Kurt Metz, ehem. Präsident BahnJournalisten – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs, Bern
Gerold Kunz, Denkmalpfleger Nidwalden, Architekt, Stans
Fernando Lehner, Unternehmensleiter, BVZ Holding AG, Matterhorn Gotthard Bahn, Zermatt
Kaspar Michel, Regierungsrat Kanton Schwyz, Schwyz

Prof. Dr. Ludwig Oechslin, Privatdozent ETH Zürich und ehem. Direktor Musée International d'Horlogerie, La Chaux-de-Fonds
Programm San Gottardo 2020, Ilanz
Dr. Iwan Rickenbacher, Kommunikation und Beratung, Brunnen
Massimo Rocchi, Basel
Raimund Rodewald, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Bern
Claudio Rossetti, Direktor der Genossenschaft Fiesch, Fiesch
Adrian Schmid, Geschäftsführer Schweizer Heimatschutz, Zürich
Hanspeter Schneider, Geschäftsleiter ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, Bern
Schweizerische UNESCO-Kommission, Bern
Marco Solari, Präsident Ticino Turismo, Bellinzona
Andreas Spillmann, Direktor Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich
Carl-Spitteler-Stiftung, Luzern
Markus Stadler, Ständerat Kanton Uri
Emil Steinberger, Montreux
Prof. Dr. Laurent Tissot, Universität Neuenburg, Neuenburg
Prof. Dr. Regina Wecker, Präsidentin Schweizerische Gesellschaft für Geschichte, Bern
Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich, Zürich
Dr. Hans-Peter Wessels, Präsident Gotthard-Komitee, Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, Basel
Dr. Hans Widmer, ehem. Präsident Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung NIKE, Bern
Dr. Heidi Z'graggen, Landesstatthalter, Kanton Uri, Altdorf



2 | 24

Ausgangspunkt der Reise mit der Gotthardbahn war Luzern, das von der neuen Attraktion von Weltgeltung stark profitierte. Ein Drittel aller ausländischen Touristen fuhr vornehmlich von Luzern in das Tessin. Postkarte nach 1900 (Slg. Zentral- und Hochschulbibliothek ZHB Luzern)

Vorwort

Eduard Müller, Präsident ICOMOS Suisse

Woran können Sie sich erinnern, wenn Sie weit, ganz weit in Ihrem Leben zurückblicken? Meine früheste Kindheitserinnerung, ich mag damals vielleicht drei Jahre alt gewesen sein, gilt einer Fahrt mit dem Roten Pfeil ins Tessin. Ich stand ganz vorn beim Lokomotivführer. Dieser hob mich, als er mein Interesse am Führerstand bemerkte, auf seine Knie, und ich steuerte so mit grossem Stolz den Roten Pfeil durch die Leventina. Meine kleinen Hände hatte ich ans vermeintliche Steuerrad gelegt. Der Lokomotivführer hatte mir eingeschärft, dass ich nicht daran drehen durfte. Aber lenkte ich diesen Zug dann tatsächlich? Da ich wusste, dass man in Kurven in einem Auto am Steuerrad drehen musste, setzte ich mich kühn über die Anweisung des Lokomotivführers hinweg und zog an dem Rad. Der Zug rüttelte etwas und der Lokomotivführer hob mich flugs von seinen Knien und setzte mich verärgert wieder auf den Boden der Realität zurück.

Vielleicht haben Sie ganz andere Jugenderinnerungen an die Gotthardbahn, aber fast jeder und jede von uns verbindet Persönliches mit dieser in der Schweiz einzigartigen Bahnlinie. Die Schönheit und Kraft des Gotthardmassivs, die ingenieurtechnisch genialen Kehrtunnel, den Blick auf die Kirche von Wassen und das Dunkel im langen Scheiteltunnel verbunden mit der ungeduldigen Frage, ob der Himmel in Airolo wohl blau sein werde. Aber auch mit den Strassen und Wegen durch den Gotthard verbinden wir Erinnerungen an fröhliche Touren zu Fuss in Wanderschuh, mit dem Fahrrad oder dem Familienauto. Der Blick als Kind in die Gischt der Reuss bei der Teufelsbrücke, aber auch der kochende Motor unseres schwarzen Weltkugeltaurus 15 M, kurz vor der Passhöhe, sind mir unvergesslich geblieben. Das zweitägige Symposium zur Zukunft der historischen Verkehrslandschaft Gotthard freute mich angesichts so vieler persönlicher Emotionen und Erinnerungen natürlich ausserordentlich. Als Denkmalpfleger des Kantons Uri und als Präsident von ICOMOS Suisse bin ich mir bewusst, welch bedeutendes Erbe wir mit dem Gotthard in unserem Land besitzen, das es zu erforschen, zu erhalten und zu schützen gilt.

ICOMOS, der International Council on Monuments and Sites, vereint Architekten, Kunsthistorikerinnen, Archäologen, Restauratorinnen, Ingenieure und andere Fachleute, die sich mit der Erforschung und dem Erhalt von Denkmälern, Ensembles und historischen Stätten befassen und sich für deren Schutz und Konservierung einsetzen. ICOMOS wurde 1965 in Warschau gegründet. Der Hauptsitz von ICOMOS International befindet sich in Paris. Ihm gehören zahlreiche Sektionen aus Ländern auf allen Kontinenten an. ICOMOS unterhält enge Beziehungen zu verwandten Vereinigungen und Institutionen, insbesondere zur UNESCO. ICOMOS ist die beratende Fachkommission für die Begutachtung von Kulturgütern für die Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO.

Der Gotthard und seine Verkehrswege sind eine gemeinsame Verpflichtung aller Partner; der Kantone Uri und Tessin, der SBB, des Bundesamts für Strassen ASTRA, des Bundesamts für Verkehr BAV und des Bundesamts für Kultur BAK. Wir erhoffen uns von dieser Veranstaltung eine ansatzweise Klärung der Frage, ob die Verkehrswege am Gotthard mit all ihren kulturhistorischen, ingenieurtechnischen, verkehrs- und verteidigungsgeschichtlichen Elementen nicht eine so hohe nationale und internationale Bedeutung haben, dass sie ins Welterbe der UNESCO aufgenommen werden könnten. Und betrachtet werden soll auch, welches touristische Potenzial diesem Kulturgut innewohnt und wie dieses unter Wahrung der Denkmalwerte genutzt werden könnte.

Kilian T. Elsasser, der diese Veranstaltung als Leiter der ICOMOS-Arbeitsgruppe Industriekultur mit riesigem Elan und grossem Geschick vorbereitet hat, sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt. Mein Dank geht aber auch an alle Mitglieder der Arbeitsgruppe, die Mitglieder des Patronatskomitees, die Referentinnen und Referenten und an alle Sponsoren und unterstützenden Institutionen, ohne die dieses Symposium nicht möglich gewesen wäre. Und schliesslich danke ich Ihnen allen, meine Damen und Herren, dass Sie an dieser Veranstaltung in Altdorf teilgenommen haben. Die hohe Fachkompetenz und die Interdisziplinarität waren Garant für den Erfolg dieses Symposiums und führten zu spannenden Debatten.



3 | 24 Die Gotthardbahn-Gesellschaft vermarktete die Fahrt durch die wilde Alpen- und Seenlandschaft der zentralen Alpen. (Slg. ZHB Luzern)

Einführung

Urban Camenzind, Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Uri, und Präsident Programm San Gottardo 2020

Die Leistungen des Gotthardraums für Dritte sind vielfältig. Dazu gehören die Bereitstellung einer für ganz Europa immens wichtigen Verkehrsinfrastruktur, die In-Szene-Setzung eines Qualitätsbildes der Schweiz oder die Mythen und Geschichten als Teil der kollektiven Identität der Schweiz. Darüber hinaus ist der Gotthardraum aber auch Ressourcenlieferant von Wasser und Energie für die Agglomerationen. Die langfristige Sicherstellung dieser Leistungen bedarf einer Besiedlung und erfordert Arbeitsplätze. Der Gotthardraum ist Lebens- und Wirtschaftsraum für die Bevölkerung vor Ort. Die erfolgten und absehbaren Veränderungen im Gotthardraum bieten Chancen, stellen die Region aber auch vor besondere wirtschaftliche Herausforderungen, zum Beispiel die im Jahr 2016 vorgesehene Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, der Rückzug der Armee oder das entstehende Tourismusresort in Andermatt.

Im Zusammenhang mit der Zukunft des Gotthardraums stellen sich vielfältige Fragen. Aus Sicht der Gotthardkantone orientiert sich deren Beantwortung an folgenden Zielen: Das primäre Ziel für die regionale Entwicklung muss die Stärkung der Wertschöpfung in der Gotthardregion sein, sowohl auf der Nord-Süd- wie auch auf der Ost-West-Achse. Das wirtschaftliche Ziel setzt eine regionale Identität voraus, welche weder an geografischen noch an kantonal-administrativen Grenzen Halt macht. Ebenso bildet die Stärkung der Eigeninitiative – in sozialer, kultureller wie ökonomischer Hinsicht – eine Grundvoraussetzung. Schliesslich ist der Gotthardraum als lebendiger Tourismus- und Wirtschaftsraum zu positionieren.

Die Antwort der Gotthardkantone auf die gegebenen Herausforderungen ist das Programm San Gottardo 2020 – ein politisches Förderinstrument des Bundes und der vier Gotthardkantone auf der Basis der neuen Regionalpolitik. Mit dem Programm San Gottardo 2020 unterstreichen die vier Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis ihren Willen, das Gebiet um den Gotthard gemeinsam zu entwickeln. Das Programm zielt auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die Erhöhung der Wertschöpfung in der Region; damit soll der Abwanderung und dem Schwund von Arbeitsplätzen entgegengewirkt werden. Das

Programm San Gottardo 2020 übernimmt dabei die Rolle des Ermöglichers für Projekte und Vorhaben. Projekte können in der Entwicklungs- und Umsetzungsphase unterstützt werden. Zentral für das Gelingen sind die Eigeninitiative und das unternehmerische Denken der privaten Akteure vor Ort. Das Programm kann bereits erste Resultate vorweisen. Vier Beispiele dazu möchte ich kurz erläutern:

- Einen Meilenstein bildet das am 8. April 2013 unterzeichnete Memorandum of Understanding zwischen den Gemeinden, Tourismusorganisationen und Bergbahnen von Andermatt, Sedrun und Disentis sowie Andermatt Swiss Alps und dem Programm San Gottardo 2020. Damit wird kantonsübergreifend der Wille konkretisiert, in Zukunft eng zusammenzuarbeiten, um die Entwicklung der Region San Gottardo gemeinsam voranzubringen.
- Die Tourismusorganisationen aus der Region entwickeln gemeinsame überregionale Produkte. Dank der Bündelung der Kräfte gewinnen sie dadurch zusätzliche Gäste für die Region – z.B. mit den buchbaren Packages «Genusswandern zu den vier Quellen» oder dem Velo- und eBike-Angebot «San Gottardo à la carte».
- Die Skiarena Andermatt-Gemsstock-Oberalp-Sedrun (SAGOS) ist neben dem Tourismusresort in Andermatt die Skigebietsverbindung zwischen Andermatt und Sedrun und der zweite grosse Wachstumstreiber für die «Volkswirtschaft San Gottardo». Die Kantone Graubünden und Uri beteiligen sich zusammen mit dem Bund an der Förderung der Skiarena Andermatt-Gemsstock-Oberalp-Sedrun mit insgesamt 48 Mio. Franken – davon 8 Mio. Franken in Form von À-fonds-perdu-Beiträgen. Damit setzen der Bund und die beiden Standortkantone ein starkes Zeichen für den Gotthardraum. Mit der Skiarena entsteht ein international marktfähiges Skigebiet, welches neue Gäste in die Region bringen wird und als Motor für weitere Investitionen in Betten, Produkte und Angebote in der ganzen Region San Gottardo dient.
- Der gemeinsame Auftritt der Gotthardkantone an der Weltausstellung «Milano 2015» soll die Potenziale der Region San Gottardo und die anstehende Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gebührend in Szene setzen.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Projekte, die von PSG 2020 gefördert werden. Eine vollständige Liste der aktuellen Projekte findet sich auf der Homepage von San Gottardo www.gottardo.ch.

Ein wichtiger Erfolg der letzten Jahre sind die verbesserte Vernetzung und Koordination der lokalen Akteure sowie deren verstärkte überkantonale Zusammenarbeit. Diese verstärkte Kooperation erachten wir als eine der zentralen Grundvoraussetzungen für eine erfolgversprechende Zukunft der Gotthardregion. Zu dieser Vernetzung und Koordination hat auch das Verkehrssymposium Gotthard beigetragen. Die vorliegende Publikation fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen und gibt wertvolle Hinweise auf die zu erschliessenden Potenziale im Gotthardraum.



4 | 24

Ein wichtiger Aspekt der Vermarktung war die Fahrt durch die Geburtsstätte der Schweiz. Altdorf mit dem Telldenkmal von 1895 war ein Grund, einen Zwischenhalt zu machen. Postkarte nach 1906. (Slg. ZHB Luzern)

Fazit und Handlungsempfehlungen

Kilian T. Elsasser, Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse

Die Region Gotthard

Vielfalt

Die Region zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt aus. Drei Sprachregionen und vier Kulturen treffen aufeinander, die, obwohl sie viel gemeinsam haben, durch Kantons Grenzen und Pässe bzw. Wasserscheiden getrennt sind. Dies äussert sich in vierteiligen politischen, wirtschaftlichen und touristischen Strukturen. Kaum eine dieser Gruppierungen hat die Ressourcen, national, geschweige denn international auftreten zu können. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen entstanden in den letzten 20 Jahren zahlreiche Tourismusangebote. Der Bund und die vier Kantone schufen das Programm San Gottardo 2020, das Katalysator ist, regionenüberschreitende Produkte und einen gemeinsamen Auftritt zu entwickeln und zu fördern.

Verkehr

Die Gotthardregion ist verkehrstechnisch hervorragend erschlossen. Eisenbahnlinien, eine Autobahn, Kantonsstrassen durchqueren die Region in alle Richtungen. Auf der Nord-Süd-Achse ermöglichen Schnellzugshalte und Autobahnausfahrten, die Region ausserordentlich schnell zu erreichen. Die West-Ost-Achse verbindet wichtige Tourismusregionen der Alpen mit Bahn und Strassen. Göschenen beispielsweise ist mit dem Auto von Luzern in 45 Minuten erreichbar, Andermatt in einer Stunde. Mit dem Zug sind es eine Stunde und 30 Minuten bzw. eine Stunde und 50 Minuten. Nicht viel weiter weg entfernt ist Zürich. Das Gleiche gilt für Lugano und Mailand. Gewisse Einschränkungen gelten während der Wochenende vor Ostern, Pfingsten und zu Beginn und Ende der Sommerferien. Da können sich die Anfahrtszeiten wegen Staus vor den Tunnelportalen in Airolo und Göschenen wesentlich verlängern. Nicht davon betroffen ist die Anreise per Zug. Einen Einfluss auf eine sicherere Erreichbarkeit zu jeder Jahreszeit per Auto hätte der Ausbau des Autobahntunnels auf vier Spuren. Es braucht eine politische Entscheidung, inwiefern die höhere Kapazität der Autobahn (Öffnung der zwei Tunnelröhren auf vier Spuren) sich mit dem Schutz der Alpen verträgt. Diese Diskussion ist nicht Teil des Symposiums, denn eine zweite, vor allem unterirdische Autobahnröhre hätte voraussichtlich wenig Einfluss auf eine Kandidatur als Welterbestätte.



Urban Camenzind, Präsident Programm San Gottardo 2020 und Regierungsrat Kanton Uri. (Bilder: Milan Rohrer)



Filippo Lombardi, Presidente Consiglio degli Stati 2013.



Dr. Hans-Peter Wessels, Präsident Gotthard-Komitee und Regierungsrat Kanton Basel-Stadt.

Wetterscheide, Quellen, Geologie

Die Landschaft ist eine wichtige Wetterscheide. Auch in geologischer Hinsicht gibt es in der Region viele einmalige Phänomene zu sehen und zu erleben. Flüsse wie Ticino, Rhein, Aare, Rhone, die je in zwei verschiedene Weltmeere fliessen, verbinden Europa.

Verkehrshistorisches Denkmal von nationaler bzw. internationaler Bedeutung.

Wegen der unwirtlichen landschaftlichen Begebenheiten schufen die Menschen ausserordentliche Bauten, die in ihrer Qualität und ihrem Erhaltungsgrad ihresgleichen suchen. Zu nennen sind beispielsweise die Biaschina mit der imposanten Autobahnbrücke, die Piottinoschlucht mit der Strada urana, der 1882 erstellte längste Eisenbahntunnel der Welt, die Tremolastrasse mit dem Gotthardhospiz, die Scheitellinie der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die Passstrassen Furka, Oberalp, Nufenen, die Schöllenen Schlucht mit der Teufelsbrücke, die Kehrtunnel um die Kirche von Wassen. Inhärent ist Eisenbahnlinien, Passstrassen und Saumpfadern mit ihren dazugehörigen Bauten, dass sie kilometerlange Denkmäler sind, denen oft ein Zentrum fehlt, das als Ausgangsort und Erlebnisschwerpunkt dient. Zu oft werden diese hervorragenden Bauten noch nur als störende Verkehrsinfrastruktur und Verursacher von Lärm und Umweltverschmutzung gesehen, anstatt in ihrer Gesamtheit auch als Denkmäler geschätzt und vermarktet zu werden.



Podiumsgespräch (von links): Markus Geyer, Leiter Geschäftsbereich Projekte, SBB Infrastruktur; Dr. Heidi Z'graggen, Landesstatthalter Kanton Uri; Adrian Schmid, Geschäftsführer Schweizer Heimatschutz (Leitung).



Podiumsgespräch (von links): Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus der Schweiz; Dr. Georg Carlen, ehem. kantonaler Denkmalpfleger Luzern; Omar Gisler, Ticino Turismo.

Handlungsempfehlungen

Die Gotthardregion ist bei den touristischen Angeboten, die den Verkehr thematisieren, keine Brache. Auf dem Schienennetz bestehen vor allem auf der West-Ost-Achse attraktive Angebote. Der Glacier Express ist eine der fünf wichtigsten touristischen Attraktionen der Schweiz und durchfährt die Region von West nach Ost. Knapp 60 000 Passagiere, das heisst etwa die Hälfte der Passagiere des Glacier Express, steigen in Andermatt um. Zu nennen ist auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die das Urserental mit dem Goms verbindet. Im Wesentlichen ist das Routennetz für den Langsamverkehr in der Gotthardregion bereits bestmöglich definiert und gut signalisiert. Vorbildlich sind das Inventar und der Schutz dieser Verkehrswege. Über die Homepage SwissMobil können individuelle Routen zusammengestellt und gebucht werden. ViaStoria bietet mit der Via Gottardo einen Fernwanderweg mit buchbaren Angeboten an. Der Wanderweg Gottardo führt den spektakulärsten Teilstrecken der Gotthardbahn entlang und bietet logistische sowie inhaltliche Informationen. Postautokurse fahren über die Alpenpässe. Verschiedene Museen thematisieren die Verkehrsgeschichte (zum Beispiel Dazio Grande, Forte Airolo, Sasso San Gottardo).

SBB Historic und der Club del San Gottardo planen mit finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand eine Bahnerlebniswelt mit Informationspunkten in Erstfeld und Biasca sowie Fahrten mit historischen Zügen, die die beiden Anfangspunkte der Bergstrecke miteinander verbinden. In Diskussion sind Verbesserungen des Angebots für den Langsamverkehr in der Schöllenen Schlucht (Wandern, Velo, Mountainbike) sowie die Schaffung des ersten Velopasses auf

der alten Gotthardpassstrasse. Diese drei Ideen sind wichtige Angebote, sich in der Region aufzuhalten. Sie fokussieren auf die Verkehrslandschaft als Erlebnis, nicht nur als Verkehrsinfrastruktur und sind unbedingt weiterzuverfolgen. Es ist auch zu prüfen, inwiefern sich die Passstrassen als «Scenic Routes» touristisch vermarkten lassen.

Für die Verkehrserschliessung des oberen Reusstals, der Leventina und Andermatts existieren zwei Angebote, eines von den SBB (am Symposium vorgestellt), das andere von der Südostbahn SOB (Medienkonferenz vom 4. Februar 2014). Die SBB bieten mit einem Interregio-Zug eine stündliche Anbindung von Erstfeld (am Wochenende nach Göschenen) an die Zentren des Mittellands an. Von Erstfeld bzw. Göschenen wird das Tessin stündlich mit einem S-Bahn-Zug erschlossen. Die SOB schlägt einen stündlichen, komfortableren «Treno Gottardo» vor, der ohne Umsteigen von Arth-Goldau nach Lugano fährt. Der Anschluss ins schweizerische Mittelland ist durch die SBB mit stündlichen Anschlüssen gewährleistet. Vorteile des SOB-Angebots sind die grössere Erlebnisqualität der Reise auf der Gotthard-Bergstrecke selber und die Gewährleistung der Anschlüsse in Göschenen auf die Matterhorn Gotthard Bahn MGB von Süden und Norden her. Bei beiden Angeboten besteht der Nachteil, dass die Gotthard-Bergstrecke und Göschenen vom Mittelland her nicht mehr ohne Umsteigen erreichbar sind oder durchfahren werden können, was die Attraktivität vermindert und für die Erschliessung von Andermatt ein grosser Nachteil ist. Ideal wäre eine Kombination der beiden Angebote, nämlich eine Verlängerung des «Treno Gottardo» über Arth-Goldau hinaus ins schweizerische Mittelland. Dieser verlängerte Zug könnte von den SBB, der SOB oder von beiden gemeinsam betrieben werden. Gespannt ist auf den Entscheid des Bundesamts für Verkehr zu warten, denn dieses erteilt die Konzession, wer nach welchem Konzept ab 2016 die Gotthard-Bergstrecke betreiben wird.

Für die Planungssicherheit der MGB von Göschenen nach Andermatt ist es wichtig zu klären, ob die Luftseilbahn von Göschenen nach Gütsch gebaut wird. Für die Erreichbarkeit des Skigebiets Andermatt-Sedrun vom schweizerischen Mittelland her ist die Luftseilbahn ein grosser Vorteil, würde aber das Passagierpotenzial der Eisenbahnlinie durch die Schöllenen kannibalisieren. Wichtig ist auch die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs über den Oberalppass von Sedrun nach Andermatt. Dies betrifft insbesondere die Schliessung von Taktlücken und einen wintersicheren Ausbau der Linie. Von Vertretern der Surselva wurde auch der Wunsch nach einem wintersicheren Ausbau des Lukmanierpasses geäussert, was zu prüfen ist.



Emil Steinberger und sein «Chileli vo Wasse».



Isidor Baumann, Ständerat Kanton Uri.



Felix Cavaletti, Gemeindepräsident von Göschenen. (Bilder: Milan Rohrer)

Schwerpunkt der Tagung war die Diskussion des Nutzens und der Gefahren eines Labels UNESCO-Welterbe. Das Bundesamt für Kultur zeigte auf, dass die Verkehrslandschaft Gotthard das Potenzial hat, sich als Welterbestätte zu qualifizieren. Das Bundesamt regte eine Konzentration auf die Gotthard-Bergstrecke an. Es ist das mit Abstand wichtigste Bauwerk. Seine Integrität und Authentizität ist mit gewissen Einschränkungen unbestritten (Brücken, Lärmschutzwände). Die Konzentration auf die Bergstrecke erlaubt, die aus Welterbe-Sicht kritischen Veränderungen in Andermatt (Resort Andermatt Swiss Alps) und auf dem Gotthardpass (Windenergieanlagen) zu unterfahren. Zudem wird die Anzahl Stakeholder, die von der Ausarbeitung einer Kandidatur betroffen sind, stark vermindert. Eine Einschreibung als Kandidat UNESCO-Welterbe ist frühestens 2016 möglich, eine Verleihung des Labels 2019. Ob eine Kandidatur möglich ist, hängt stark davon ab, in welchem Zustand die Bergstrecke nach der Eröffnung des Basistunnels erhalten bleiben wird. Eine Reduktion der im Unterhalt teuren Weichen wird als wenig kritisch erachtet. Eine Reduktion der Linie auf eine Spur würde die Chancen stark beeinträchtigen, denn der Charakter der Bergstrecke als Hochleistungslinie wäre nicht mehr gegeben. Offen ist, wie ein im Moment nicht vorgesehener Ausbau der Linie auf eine Eckhöhe von vier Meter Einfluss nimmt auf die Infrastrukturbauten und ob er diese so stark verändern würde, dass der Denkmalcharakter (zu) stark beeinträchtigt würde. Im Moment betonen die SBB, dass sie auf der Gotthard-Bergstrecke keine Gütertransporte mehr vorsehen. Sicher ist, dass mit der Eröffnung des Basistunnels auf der Bergstrecke grosse Kapazitätsreserven entstehen werden.

Unbestritten ist, dass die Gotthard-Bergstrecke ein Denkmal von internationaler Bedeutung ist, das es zu erhalten gilt. In einer Güterabwägung zwischen einer verkehrswirtschaftlichen und einer tourismuswirtschaftlichen Rentabilität ist vom Bundesamt für Verkehr, vom Bundesamt für Kultur und von den SBB als Verantwortliche für die Bahninfrastruktur zu prüfen, wie sich die Strecke weiterentwickeln muss und kann. Einerseits sollen realistische Ausbauoptionen offengehalten werden, damit möglichst viel Verkehr auf der Bergstrecke abgewickelt werden kann, andererseits stärkt ein UNESCO-Welterbelabel die regionale Identität und dient dem Tourismus als Qualitätslabel. Dem Aufwand für die Ausarbeitung einer Kandidatur und das Management der Welterbestätte ist das Potenzial entgegenzusetzen, das das Label für die Vermarktung der von Abwanderung geprägten Region hat. Nicht zu beziffern ist der ideelle Wert der Stärkung der Identität in der Region und in der Schweiz. Eine Verleihung des Welterbelabels ergänzt den Ausbau des regionalen Tourismuszentrums Andermatt, aber auch der Region Gotthard. Touristen halten sich in Andermatt oder an einem anderen Ort in der Region Gotthard auf, die Teil einer Welterbestätte wird.

Der Schweizer Heimatschutz, die Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse, Ticino Turismo, die vom Gesamtregierungsrat des Kantons Tessin in Auftrag gegebene Studie und das Justizdepartement des Kantons Uri befürworten eine Eingabe der Gotthard-Bergstrecke als UNESCO-Welterbe. Sie sehen den Prozess als Förderung der Erhaltung der Strecke, als Stärkung des Selbstbewusstseins der Region und als unabdingbaren Absender für die Vermarktung von touristischen Produkten. Das Beispiel der Rhätischen Bahn zeigt nach fünf Jahren Welterbe, dass sich die Eingabe der Albula-Bernina-Strecke trotz des Mehraufwands beim Management der geschützten Infrastruktur lohnt. Wichtig ist aber, dass das Label aktiv als Absender von touristischen Produkten genutzt wird. Auffallend ist, dass das Programm San Gottardo 2020 und das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Uri am Symposium keine Strategie zu einer Kandidatur als Welterbe kommunizierten. Die SBB erklärten sich bereit an einer Eingabe mitzuarbeiten, ohne den Lead übernehmen zu wollen. Mit dem 2006 begonnenen und voraussichtlich 2015 fertiggestellten Inventar der Bauten leisten die SBB verdankensweise die für eine Kandidatur nötigen Vorarbeiten. Die Arbeiten am Inventar, das 2007 (125 Jahre Gotthardbahn) das letzte Mal vorgestellt wurde, werden aus unverständlichen Gründen leider geheim gehalten. Die Kommunikation von Zwischenergebnissen könnte eine Diskussion der Bedeutung der Bahnstrecke praktischer machen.

Ein qualifizierter Entscheid, ob eine Eingabe möglich und erwünscht ist, kann nur gefällt werden, wenn bekannt ist, welche Optionen aus betriebswirtschaftlichen Gründen erhalten bleiben müssen und welche Auswirkungen sie auf eine Erneuerung der Infrastruktur haben, das heisst, ob diese eine Eingabe als Welterbe gefährden könnten. Als weiteres wichtiges Feld ist zu prüfen, was für raumplanerische Einschränkungen die Regionen des oberen Reusstals im Kanton Uri und in der Leventina im Kanton Tessin zu gewärtigen hätten. Wichtig ist, sich auch zu fragen, inwiefern diese Einschränkungen reell sind, wie wahrscheinlich eine Verkehrsentwicklung langfristig eingeschränkt würde und ob die beiden Täler von Erstfeld nach Biasca eine Alternative haben zu einer touristischen Entwicklung als UNESCO-Region. Als wichtigste erste Massnahme ist zu klären, ob die beiden Kantone, das heisst die Bevölkerung und das Programm San Gottardo 2020, eine Kandidatur der Bergstrecke vorantreiben wollen oder nicht. Grundlage ist eine Auslegeordnung der raumplanerischen Einschränkungen und der Chancen einer Kandidatur durch die Kantone. In einem Memorandum of Understanding sollen sich, wie von Landesstatthalter Dr. Heidi Z'graggen angeregt, die Stakeholder Bund, SBB und Kantone einigen, in welchen Schritten die Kandidatur Welterbelabel vorangetrieben werden soll. Als ersten Schritt befürworten die Kanton Uri und Tessin, die SBB, sowie das Bundesamt für Kultur die Kosten und den Nutzen einer Kandidatur als UNESCO-Welterbe zu untersuchen.

Der grösste Fehler, der nun gemacht werden könnte, ist, zu warten, bis die Frage der Eingabe als Welterbe geklärt ist. Der nächste Meilenstein ist die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016. Es ist der Moment, in dem der Gotthard in den internationalen medialen Fokus gerückt werden wird. Gemäss SBB werden mehrere 100 Journalisten erwartet. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Region, die vom Basistunnel unterfahren werden wird, und vor allem die Gotthard-Bergstrecke, die historisch von internationaler Bedeutung ist, erste touristische Produkte anbieten können. Dies können, wie von SBB Historic und dem Club del San Gottardo geplant, attraktive Angebote mit historischen Zügen sein, sollte aber entlang der Strecke auch neue touristische Angebote umfassen, die Touristen veranlasst, die Reise zu unterbrechen. Wichtigstes unausgeschöpftes Potenzial sind Erlebnisse zur Geschichte des Baus und des Betriebs der Linie. Die touristische Inwertsetzung ist auch ein unabdingbarer Teil des Bewusstseinprozesses der regionalen Bevölkerung, die Stärken der Region kennen und touristisch nutzen zu lernen. Die Inwertsetzung kann auch ein Projekt sein, die Zusammenarbeit zwischen zwei Sprachregionen zu fördern, und Grundlage sein, die zu vielfältige Struktur der Tourismusbranche zu vereinfachen. Das Projekt ist ein praktischer Schritt zu einem Destinationsmanagement, als Dach für die zu zahlreich vorhandenen lokalen touristischen Vermarktungsorganisationen.

Zusammenfassung Handlungsempfehlungen

A. Kandidatur Gotthard-Bergstrecke als UNESCO-Welterbe

Was	Priorität	Wer
Erstellen eines Argumentariums, welche konkreten Vorteile der Vermarktung welchen raumplanerischen Einschränkungen eines UNESCO-Welterbes gegenüberstehen.	1	Kanton Uri und Tessin
Diskussion und Entscheid der beiden Kantone Uri und Tessin, eine Kandidatur weiterverfolgen zu wollen.	1	Kantone Uri und Tessin
Diskussion und Entscheid des Programms San Gottardo 2020, das Projekt einer Kandidatur als UNESCO-Welterbe weiterverfolgen zu wollen.	1	Programm San Gottardo 2020
Diskussion und Entscheid, in welchem Zustand die Infrastruktur der Gotthard-Bergstrecke erhalten und welche Handlungsoptionen offenbleiben sollen, sowie Prüfung der grundsätzlichen Verträglichkeit dieser Entscheide mit einer Kandidatur UNESCO-Welterbe.	1	Bund (u.a. BAV, ARE, BAK) und SBB
Klärung der Rolle der SBB als wichtigster Stakeholder im Projekt UNESCO-Welterbe. Als Eigentümer der Strecke ist ein unabdingbares Interesse nötig, die Strecke erhalten und vermarkten zu wollen. Die Aussage, an einer Kandidatur mitzuarbeiten, ist einerseits eine vorsichtig positive Aussage, aber, den Lead nicht übernehmen zu wollen, sagt wenig über das konkrete Engagement aus.	1	SBB
Aushandlung eines Memorandums of Understanding zwischen Bund, SBB und Kantonen über die Rollenverteilung und das weitere Vorgehen einer Kandidatur UNESCO-Welterbe	1	Kanton Uri
Eingabe Kandidatur UNESCO-Welterbe beim Bund	Frühestens Ende 2016	Kantone und SBB
Antrag auf Eintrag in der «Liste indicative» der UNESCO	Frühestens 2017	Bund
Verleihung Welterbelabel	Frühestens 2019	UNESCO

B. Verkehrserschliessung

Was	Priorität	Wer
Vergabe der Konzession für den Betrieb der Gotthard-Bergstrecke ab 2016. Zur Auswahl stehen die Konzepte der SBB und der Südostbahn.	1	Bundesamt für Verkehr
Beiden Konzepten gemeinsam ist, dass es nicht mehr möglich ist, ohne Umsteigen vom schweizerischen Mittelland über die Gotthard-Bergstrecke in das Tessin zu fahren. Zu prüfen ist eine Kombination der beiden Angebote, die Fahrten in komfortablen Zügen (SOB) ohne Umsteigen erlaubt (SBB).	1	Bundesamt für Verkehr
Die Frage der Erschliessung von Andermatt ab Göschenen ist noch nicht entschieden. Wichtig ist, die Frage zu beantworten, ob das Skigebiet von Göschenen mit einer Luftseilbahn direkt erschlossen wird oder ob die Erschliessung mit der MGB von Göschenen nach Andermatt und anschliessendem Umsteigen auf die Verkehrsmittel des Skigebiets erfolgt.	1	Bundesamt für Verkehr
Wintersicherer Ausbau und Schliessen von Taktlücken der Eisenbahnstrecke von Andermatt nach Sedrun	1	Bundesamt für Verkehr, Kantone, MGB
Wintersicherer Ausbau der Passstrasse Lukmanier	2	Kantone GR und TI sowie ASTRA

C. Touristische Inwertsetzung

Was	Priorität	Wer
Planung, Entwicklung und Realisierung Bahnerlebniswelt Gotthard zwischen Biasca und Erstfeld bis 2016	In Arbeit	SBB Historic und Club del San Gottardo
Schaffung des ersten Velopasses der Schweiz von Airolo auf der alten Passstrasse über den Gotthard bis Hospental. Der Bund ist gemäss der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation von Aline Trede bereit, ein Gesuch für eine finanzielle Unterstützung zu prüfen.	1	Kantone Tessin und Uri bis 2016
Prüfung der Idee, eine oder mehrere Passstrassen als «Scenic Routes» zu vermarkten. Das heisst, inhaltliche und erlebnisorientierte Angebote zu entwickeln, die Gegenleistung sind für eine Gebührenpflicht (Bsp. Grossglocknerstrasse).	2	Kantone und Bund
Touristische Inwertsetzung der Region der Gotthard-Bergstrecke entlang zwischen Erstfeld und Biasca. Realisierung erster neuer Angebote	1	Kantone und Programm San Gottardo 2020 bis 2016
Eröffnung des Gotthard-Basistunnels	Juni 2016	Bund und SBB



5 | 24

Obwohl die meisten Touristen den direkten Weg in den Süden führen, begaben sich einige auch in das wilde Maderanertal. 1912 wurde die Fahrstrasse gebaut. Die Cherstelenbachbrücke der Gotthardbahn ist schon auf Doppelspur ausgebaut und zeigt den Zustand nach 1908. (Slg. Verkehrshaus VHS)

Gotthardverkehrswege – Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter?

Professor Dr. Jon Mathieu, Universität Luzern

Die Geschichte des Gotthards reicht weit zurück. Die Prähistoriker nehmen an, dass der Pass schon in der Bronzezeit vor etwa 3500 Jahren begangen wurde. Auch aus der Antike gibt es einige wenige Begehungsspuren, doch anders als der Brenner, der Grosse St. Bernhard und andere Alpenpässe wurde der Gotthard von den Römern nicht mit einer Strasse ausgebaut. Ein eigentlicher Saumweg ist erst im Übergang vom Hoch- zum Spätmittelalter im 13. Jahrhundert nachgewiesen. Damals wurde die Schöllenen Schlucht mit einer Holzbrücke und einem hängenden Weg begehbar gemacht. Im 16. Jahrhundert ersetzte man die Holz- durch eine Steinbrücke und Anfang des 18. Jahrhunderts wurde das sogenannte Urnerloch, ein sechzig Meter langer Tunnel, gebohrt, was den hängenden Weg überflüssig machte. Mehr als hundert Jahre später baute man den Pass für den Fahrverkehr aus. 1831 rollten die ersten Postkutschen über den Gotthard, und schon fünfzig Jahre später fuhren die ersten Eisenbahnen durch den neu erstellten Gotthardtunnel hindurch.

In der Schweiz hat der Gotthard bekanntlich eine erstrangige Bedeutung: «Er wird verbunden mit der Entstehungsgeschichte der Eidgenossenschaft und ist fest im kollektiven Gedächtnis verankert. Als Ort, an dem verschiedene Kultur- und Sprachräume der Schweiz aufeinanderstossen, konzentrieren sich im Gotthard zahlreiche Symbole, die sich im Lauf der Zeit und vor allem im 19. und 20. Jahrhundert zu einem Mythos verdichteten: Dach Europas, Durchgangsstrasse für die Völker Europas, Symbol für die Unabhängigkeit, aber auch für die Einheit und die Identität der Schweiz.» So wird die Bedeutung des Gotthards im neuen Historischen Lexikon der Schweiz umschrieben.¹ Der Lexikonartikel hält sich allerdings nicht an diesen überlieferten und weitherum populären Kanon, sondern relativiert die Bedeutung des Passes für die ältere Geschichte, indem er auf die aktuelle Forschung verweist, die sich klar von früheren Ansichten unterscheidet.

Aus dieser heutigen Forschungsperspektive kann man die (von der Tagungsleitung gestellte) Titelfrage des vorliegenden Artikels von vornherein verneinen: Die Gotthardverkehrswege waren im Spätmittelalter nicht der Nukleus der Eidgenossenschaft. Der Verkehr hatte nicht das erforderliche Ausmass, und die frü-

¹ Gotthardpass, 2011.

he Eidgenossenschaft besass gar keinen Nukleus, sondern muss eher von einer Netzwerkstruktur her begriffen werden. Gleichwohl hatte der Gotthard auch in der Vormoderne seine Bedeutung, wie wir zum Schluss sehen werden.

Der mittelalterliche Passverkehr und seine Interpretation im frühen 20. Jahrhundert

Wie gross war der Passverkehr über den Gotthard im Spätmittelalter? Dazu gibt es fast keine eindeutigen und verlässlichen Quellen. Die besten Untersuchungen stammen von Fritz Glauser, der in den Jahren um 1970 wesentlich gründlicher an die Frage heranging als frühere Autoren. Er konzentrierte sich auf den internationalen Transitverkehr über den Gotthard und klammerte den lokalen Passverkehr aus. Diesen internationalen Transit erfasste er vor allem aufgrund von Luzerner Zollakten. Sie enthalten nahezu vollständige Verzeichnisse für die Güterdurchfuhr Richtung Gotthard in den Jahren 1493 bis 1505. Glauser rechnete wie andere Verkehrsforscher mit der Transporteinheit des «Saum», das heisst mit der Last, die man üblicherweise auf ein Tragtier verladen konnte. Der Saum setzte sich aus zwei Bastlasten zusammen, die an beiden Seiten der Tiere befestigt wurden, dies je nach Warengattung in Form von Ballen, Fässern, Kisten oder Säcken. Ein Saum betrug laut Glauser etwa 200 Kilogramm, und für die Zeit um 1500 kam er auf eine jährliche Transitmenge von etwa 170 Tonnen oder 850 Saum.²

Das wären also im Durchschnitt nicht einmal drei Maultiere pro Tag. Zur gleichen Zeit wurden auf der Brennerroute jährlich etwa 1250 Tonnen im Transit befördert, also gut sieben Mal so viel wie auf dem Gotthard. Im 16. Jahrhundert stiegen die Mengen auch auf dem Gotthard, sie blieben jedoch weit hinter dem Brenner zurück und waren auch erheblich geringer als das Transitvolumen über die Bündner Pässe. Für die ältere Geschichte, die hier im Fokus steht, müssen wir also – zumindest für den internationalen Verkehr – mit relativ bescheidenen Zahlen rechnen. Dazu passt die Tatsache, dass der Gotthard beim Strassenausbau zu den Nachzüglern gehört. Der Brenner hatte zum Beispiel schon im 15. Jahrhundert eine Fahrstrasse.³

² Glauser, 1968 und 1979.

³ Furter, 2005.



Der treppenartige Passweg auf der Gotthard-Südseite im späten 18. Jahrhundert.
(Kupferstich aus *Tableaux de la Suisse* von B. F. A. von Zurlauben, Paris, 1780–86)

Das relative Gewicht der verschiedenen Alpenübergänge änderte sich immer wieder. Doch zu einem grundlegenden Wandel kam es erst mit der Gotthardbahn von 1882. Die darauf abgewickelten Transportvolumen übertrafen den Brenner zumindest in den ersten Jahren sehr deutlich, und in der Öffentlichkeit galt die Gebirgsbahn als Sensation. Zu den Glücklichen, welche sie benutzen und sich von der Landschaft und der Technik bezaubern lassen konnten, gehörte auch ein junger Archivrat des Generallandesarchivs zu Karlsruhe namens Aloys Schulte. Er erhielt 1890 den Auftrag, an verschiedenen südlichen Orten eine Sammlung von Quellen zur Geschichte des mittelalterlichen Handelsverkehrs der oberitalienischen Städte mit den Städten des Oberrheins zu erstellen. Aus der geplanten Edition wurde schliesslich ein zweibändiges, vor allem darstellendes Werk. Als es 1900 erschien, war der Autor zum Professor aufgestiegen und zu einem glühenden Gotthardverehrer geworden. Dies äusserte sich schon in der Gliederung. Die ganze Handelsgeschichte hatte nach Schulte zwei Zeitalter: eines *vor* und eines *nach* der Eröffnung des Schöllenenwegs.

Schulte übernahm von Geografen auch die Idee der Passstaaten und applizierte sie auf sein Thema. Alles schien anzudeuten, dass mit dem Schöllenenweg und der politischen Inbesitznahme des Tessins durch die Urner und die Eidgenossen ein Musterbeispiel für eine solche transalpine Staatsbildung vorliege. Laut Schulte waren die politischen Konflikte auf beiden Seiten zuerst ohne Zusammenhang: «dann greift der nördliche Passbeherrscher hinüber, es entsteht ein Passstaat – die Schweiz, deren Vater nicht der sagenhafte Tell ist, sondern der Mann, der die stäubende Brücke ersann und ausführte!» Oder an anderer Stelle:

«Die Schweiz ist der Passstaat des St. Gotthard geworden, und in ihm erkennen mit Recht noch heute die Schweizer das Centrum ihres Staatsgebildes.» Im Schlusskapitel des umfangreichen Werks kam Schulte noch auf das Transitvolumen zu sprechen. Im Vergleich zum aktuellen Verkehr sei dieses mittelalterliche wahrlich «zwerghaft», stellte er bedauernd fest. «Man erschrickt ordentlich ob solch wahrhaft minimalen Summen.» Erst im allerletzten Satz machte Schulte nochmals klar, dass der Gotthard «der König unter den Alpenpässen» sein und bleiben werde – mittelalterlicher Zwergverkehr hin oder her.⁴

Schulte wird bis heute zitiert, und bei seinem Erscheinen wurde er heftig diskutiert. Besonders interessant war die Reaktion des Schweizer Historikers Karl Meyer. Wie kein Zweiter versuchte Meyer in der Zwischenkriegszeit und während des Zweiten Weltkriegs den Selbstbehauptungswillen des Kleinstaats durch Erhellung und Beschwörung seiner mittelalterlichen Ursprünge zu stärken. Nach seiner Meinung hatte die Schulte-These viel Bestechendes. Der Entthronung von Tell wollte er aber nicht zustimmen. Angesichts der Gefahren von Passlagen müsse man nämlich sagen, die Eidgenossenschaft sei nicht wegen, sondern trotz dem Gotthard entstanden.⁵ In Fachkreisen debattierte man nun also leidenschaftlich über die Frage, ob der Gotthard die Schweizer oder die Schweizer den Gotthard zu dem gemacht hätten, was beide zusammen und damit das Land geworden seien. Durch diese Diskussion des frühen 20. Jahrhunderts entwickelte sich der Pass in der Tat zum symbolischen «Centrum des Staatsgebildes» – für frühere Zeiten ist dies allerdings mehr als zweifelhaft, wie ein Blick auf die eidgenössische Geschichte plausibel machen soll.

Die frühe Eidgenossenschaft: Bündnisse statt Bund

Das Titelblatt von Josias Simlers Buch *Vom Regiment der Loblichen Eydgenossenschaft* zeigt in der Ausgabe von 1722 einen Wappenring, der die 13 Orte der Eidgenossenschaft symbolisiert (vgl. Abb.). Flankiert sind ihre Wappen von zwei Säulen mit den Zugewandten Orten und den Gemeinen Herrschaften. In der Mitte stehen die drei legendären Eidgenossen des Bundesschwurs, und wenn man ganz genau hinschaut, findet man (links oben) auch schon einen Passweg, der dem Gotthard ähnlich sieht. Auffälliger als diese Randverzierung sind der von Puttchen gehaltene Freiheitshut in der oberen Bildhälfte sowie die Krieger

⁴ Schulte, 1900, Bd. 1, S. 174, 230; vgl. auch Mathieu, 2000.

⁵ Meyer, 1919.



Titelbordüre von Josias Simler,
Vom Regiment der Loblichen
Eydgenossenschaft, Zürich, 1722.

und allegorischen Gestalten in der unteren Hälfte mit dem Spruch «vis unita» – gemeinsam sind wir stark. Das war die Sicht des 18. Jahrhunderts, ein nach gewissen Regeln geordnetes *Corpus Helveticum*, wie es zeitgenössisch hiess. Bei der ersten Auflage des Werks im Jahr 1576 und erst recht im Spätmittelalter waren die Strukturen wesentlich unklarer. Es gab keinen exklusiven Klub von Ständen mit zweit- und drittklassigen Mitgliedern, sondern eine grosse Zahl von einzelnen Bündnissen zwischen heterogenen politischen Akteuren.

In den letzten Jahrzehnten hat sich das Bild der Forschung von der frühen Eidgenossenschaft wesentlich verändert.⁶ Als Formationsperiode gilt heute eher das 15. als das 13. Jahrhundert; erst ab den 1420er- und mehr noch den 1450er-Jahren wird die Eidgenossenschaft als abgrenzbares Gebilde fassbar. Vorher waren die Verhältnisse geprägt durch eine Vielzahl von bilateralen Bündnissen zwischen unterschiedlichsten städtischen und ländlichen Kommunen, Adligen und geistlichen Institutionen. Diese Netzwerke strahlten nach allen Seiten aus und bildeten keinen abgrenzbaren «Bund», dem man beitreten konnte wie einem Klub. Erst im Nachhinein zeigte sich, dass einige Bündnisse die Zeit überdauerten und wichtiger wurden, während andere an Bedeutung verloren. So gesehen hatte dieses Gebilde auch keinen Nukleus. Ab dem 15. Jahrhundert kam es zur Eroberung und Verwaltung von Gemeinen Herrschaften. Diese banden die Herrschaftsträger zusammen. Jetzt entwickelte sich die Tagsatzung zu einem regelmässig einberufenen Gesandtenkongress. Auch international wurde die Eidgenossenschaft nun erstmals als relativ eigenständiger Faktor wahrgenommen. Sehr wichtig waren die militärischen Auseinandersetzungen und die Friedensverträge mit Österreich und Frankreich in den Jahrzehnten um 1500. In diesem Prozess entstand in den eidgenössischen Eliten ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl.

Allgemein lässt sich sagen, dass dieses Staatsgebilde vergleichsweise stark von unten und aussen bestimmt wurde: vom Herrschaftsinteresse gegenüber den gemeinsamen Untertanen und von den europäischen Mächten, welche die Eidgenossenschaft als Juniorpartner im entstehenden Staatensystem integrierten und in den Friedensverträgen immer wieder auch formell definierten. Verkehrswege bildeten eine infrastrukturelle Grundlage für politische und andere Beziehungen, doch man kann einzelne von ihnen nur schwer zu einem eigenständigen Faktor für die Staatsbildung machen. Wenn man dies tun wollte, müsste man sich in der Eidgenossenschaft zuerst für die viel begangene West-Ost-Verbindung durch das Mittelland entscheiden und weniger für den beschwerlichen Nord-Süd-Weg über den Gotthard. Das heisst aber nicht, dass der Gotthard in der Vormoderne keine Rolle spielte. Mit dieser Argumentation entfällt bloss die aufs Nationale zugespitzte und verengte Bedeutung, die ihm vor allem Historiker des frühen 20. Jahrhunderts zuschrieben, nicht aber regionale und andere Bedeutungen. Ich möchte hier nur zwei von ihnen andeuten: den «Welschlandhandel» und den symbolischen Platz in der Reihe der bedeutungsvollen Berge.

6 Zu nennen sind vor allem Arbeiten von Hans Conrad Peyer, Roger Sablonier, Guy P. Marchal, Simon Teuscher, Regula Schmid Keeling, Andreas Würigler, André Holenstein, Thomas Maissen und Rainer Hugener.

Der Welschlandhandel drehte sich zur Hauptsache um den Verkauf von Rindvieh nach Italien, eben ins Welschland. 1513 gestatteten die Eidgenossen die Errichtung eines Marktes in Lugano, der im Oktober abgehalten und auf diesem Alpenabschnitt bald zum wichtigsten Umschlagplatz für Rindvieh wurde. Später bezifferte man den Viehtrieb aus der Zentralschweiz über den Gotthard auf mehrere Tausend, doch im kleineren Mass wurde dieser Handel schon im Spätmittelalter betrieben. Die ökonomische Grundlage dazu bildeten die grossen Städte, die in Oberitalien entstanden und eine starke Nachfrage nach tierischen Produkten erzeugten.

Zur Abgrenzung vom Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation bezeichneten einige Gelehrte die Eidgenossenschaft seit dem 16. Jahrhundert als «Alpenland», bewohnt von einem «Alpenvolk». Der Glarner Humanist Glarean formulierte 1514 erstmals die Vorstellung von der *Helvetia mater fluviorum*, von der Eidgenossenschaft als Wasserschloss Europas.⁷ Sein jüngerer Landsmann Ägidius Tschudi bezog diese Vorstellung später auf den Gotthard, der damit im Zentrum Europas lag und auch als höchster Berg der Alpen betrachtet wurde. Dies nach der gängigen Vorstellung, dass die höchsten Orte dort zu finden seien, wo die meisten Flüsse ihren Anfang hatten. Seit dem 18. Jahrhundert wurde klar, dass der Höhenrekord nicht dem Gotthard, sondern dem Mont Blanc zukam. Mit Quellen war das Gotthardgebiet aber in der Tat gesegnet – dem würden wir noch heute zustimmen.

Literatur

Furter, Reto. Hintergrund des Alpendiskurses. Indikatoren und Karten, in: Jon Mathieu, Simona Boscani Leoni (Hg). Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance, Bern 2005, S. 73–96.

Glauser, Fritz. Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18, 1968, S. 177–245.

Glauser, Fritz. Der Gotthardtransit von 1500 bis 1600. Seine Stellung im Alpen transit, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979, S. 16–52.

Gotthardpass, in: Historisches Lexikon der Schweiz (<http://www.hls-dhs-dss.ch>; Version vom 9.3.2011).

Korenjak, Martin. Die Schweizer Alpen als Wasserschloss Europas. Glarean und die *Helvetia mater fluviorum*, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 62, 2012, S. 390–404.

Mathieu, Jon. Cento anni di vita di un classico: l'opera di Aloys Schulte sul traffico transalpino, in: Archivio Storico Ticinese 128, 2000, S. 207–216.

Meyer, Karl. Über die Einwirkung des Gotthardpasses auf die Anfänge der Eidgenossenschaft, in: Der Geschichtsfreund 74, 1919, S. 257–304.

Schulte, Aloys. Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, 2 Bde., Leipzig 1900.

⁷ Korenjak, 2012.



6 | 24

Ein erster Höhepunkt der Bahnreise waren die Kehrtunnel um Wassen. Obwohl nur 5 Prozent der Passagiere in der ersten Klasse fuhren, trugen sie mit fast einem Viertel zum Umsatz der Gotthardbahn-Gesellschaft bei. Dies war einerseits den hohen Billettpreisen zu verdanken, aber auch, dass sie von Luzern bis ins Tessin fuhren. (Slg. ZHB Luzern)

Gefahren am Gotthard trotzen – mit Hilfe des heiligen Nikolaus

Spuren des Nothelfers Nikolaus längs des Handelswegs über den Gotthard

Dr. Ueli Habegger, ehem. Denkmalpfleger Stadt Luzern

Der heilige Nikolaus erscheint heute im vorweihnachtlichen Brauchtum, im alemannischen Alpenraum und im bairisch-österreichischen Ostalpenraum begleitet durch das Klausjagen und dunkle Gestalten. Deshalb hat sich im 20. Jh. vorwiegend die Ethnologie, wie die Untersuchungen von Karl Meisen¹ zeigen, mit der Gestalt des Heiligen befasst. Der Leipziger Historiker Karlheinz Blaschke untersuchte den Nikolauskult vor allem unter kulturgeografischen Aspekten.² Er stellte u.a. fest, dass der Nikolauskult sich nach der Translation der Gebeine des heiligen Nikolaus von Myra (Reliquientranslation) nach Bari (1078 n. Chr.)³ rasch in ganz Europa ausbreitete und «Tausende von Nikolaikirchen»⁴ in der Folge entstanden. Blaschke erkannte vor allem einen engen Zusammenhang zwischen dem Bau von Nikolaus-Kirchen und der Entwicklung des Fernhandels, dem Bau befestigter Fernstrassen und der Errichtung von Kaufmannssiedlungen längs dieser Handelsachsen von Ost nach West, von Sankt Petersburg bzw. Kiew bis Paris, von Nord nach Süd, von Bergen bis Ljubljana. Nikolaus-Kirchgemeinden scharfen die Fernhändler und die Kaufleute der Kaufmannssiedlungen um sich; das solidarische Prinzip der Fernhändler und Fährleute prägte nach Blaschke auch den Alltag in den Kaufleute-Siedlungen längs der Fernstrassen.⁵ Im Spätmittelalter fand gemäss Blaschkens Untersuchungen ein Patroziniumswechsel⁶ statt, in der Regel vom heiligen Nikolaus zur Gottesmutter Maria. Die deutschen Studien zum Fernhandel und zu dem damit verbundenen Nikolauskult geben keine Rückschlüsse zu den Nord-Süd-Verbindungen im Alpenraum. Eine dem heiligen Nikolaus gewidmete Kirche soll, ehe die Reliquientranslation von Myra nach Bari stattfand,⁷ zum Hospiz der Augustiner auf dem Grossen Sankt Bernhard gehört haben. Einzeldarstellungen sind die Regel. Johann Rudolf Rahn, die Vatergestalt in der Schweizer Denkmalpflege, vermerkte die Gründung einer Nikolaus-Kirche in Frauenfeld im Jahre 1286,⁸ der *Geschichtsfreund* einen St.-Nikolaus-Altar 1299 in Schwyz,⁹ eine Nikolaus-Kirche 1314 in Hergiswil NW,¹⁰ einen Nikolaus-Altar 1340 in Luzern,¹¹ die Nikolaus-Kirche von 1360 in Flüelen UR¹² Reinhard Frauenfelder in seiner Dissertation (1928). «Die Patrozinien im Kanton Schaffhausen» erwähnen eine Nikolaus-Kapelle aus dem 13. Jh. beim Kloster Allerheiligen in Schaffhausen und ebenda einen Nikolaus-Altar (1331) in der Stadtkirche St. Johannes der Täufer, einen Nikolausaltar von 1336 im Siechenhaus Steig und den



Der Bilderzyklus zeigt einen Engel, der das göttliche Licht zur Sankt-Nikolaus-Kapelle bringt, wo später die Stiftkirche St. Leodegar stehen sollte (KDM-Nr. 2).

Nikolaus-Hochaltar (1391) im Benediktinerinnenkloster St. Agnes in Schaffhausen.¹³ Eine Untersuchung zu Niklaus-Zeugen längs historischer Verkehrswege in der Schweiz fehlt. Der Aspekt erscheint ansatzweise einzig in der Darstellung des Schweizer Kirchenhistorikers Ernst Schmid zu den Tessiner Heiligen.¹⁴

Nikolaus als Nothelfer am Gotthard

Der heilige Nikolaus hinterliess aber auch in der Verkehrslandschaft Gotthard Spuren. Kraft Definition ist eine Verkehrslandschaft stets das Ergebnis von Wechselwirkungen zwischen dem geografisch fassbaren Naturraum und den Verkehrsverbindungen und Verkehrsmitteln im Laufe der Geschichte. Der Begriff «Verkehrslandschaft» impliziert Geschichtlichkeit. Die auffälligste Funktion von Denkmalen in der Landschaft ist jene der Landmark (engl.) oder Wegmarke (dt.). Eine herausragende Bedeutung kommt beiden zu. Kirchen, Kapellen, Burgen und Schlösser markieren im Mittelalter und in der Neuzeit Herrschaft über Land und Leute. Sie sind sichtbare Zeichen von strukturierender, orientierender, zuweilen auch dominierender Funktion in der Landschaft. Im 19. Jh. sind es die Eisenbahnen – im 20. Jh. die Autobahnen.

Der zeitlich-historischen Dimension von Nikolaus-Spuren in der Verkehrslandschaft Gotthard gilt hier das Interesse. Nikolaus-Kirchen und -Kapellen entstehen hier, wie Denkmalinventare zeigen, erst im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit. Ihr Bau begleitet den Fernhandel über den Gotthard- und weitere historische Pässe im Alpengebiet. Den Spiegel dieser zeitlich-historischen Dimension zeigen zwei Bilder aus dem Kapellbrücke-Bilderzyklus, der am 18. August 1993 zu einem grossen Teil durch Brandlegung zerstört wurde.



Auf dem Kapellbrücke-Bild (KDM-Nr. 32) fährt St. Nikolaus auf einem Nauen am Rütlichschur vorbei.

Szenografisch zweifach im Kapellbrücke-Bilderzyklus präsent

Renward Cysat, Staatsschreiber, Theaterautor, Historiograf und Naturforscher, entwarf das Konzept der Bildfolge – sie wurde zum szenografischen Traumfänger seiner Visionen zu Geschichte und Zukunft von Stadt und Republik Luzern. Der Maler Hans Heinrich Wägmann setzte es in 158 Giebelbilder der Kapellbrücke um. Die zweite Bildtafel, unmittelbar nach jener des Riesen von Reiden, zeigt die Nikolaus-Kapelle an der Stelle der späteren Stiftskirche St. Leodegar. Auf der Bildtafel bringt ein Engel das ewige Licht vom Himmel, der über der Längsflanke der Rigi und der Innerschweizer Voralpen von dräuenden Gewitterwolken verdunkelt wird. Die Reise über den Gotthard war gefährlich – Naturgewalten drohten und brachten, wie Werner Schodolers (1490–1541) verfasste Chronik¹⁵ zeigte, den Tod: Die 1478 von Bellinzona heimkehrenden Eidgenossen gerieten in der Leventina in eine Lawine.¹⁶ Die Nikolaus-Kapelle sollte den Fernhändlern am Weg zum Gotthard Schutz und Beistand verheissen. Nikolaus erscheint im Bilderzyklus vor dem Stadtheiligen Leodegar und gleich ein zweites Mal im Zusammenhang mit der Schweizer Geschichte – und mit einer besonderen Botschaft. Das Bild Nr. 32 zeigt die Standesherrn von Uri, Schwyz und Unterwalden beim Rütlichschur. Im Mittelgrund des Bildes fährt während des Schwurs Nikolaus in einem Weidling unter prall geblähtem Segel mit dem Zeichen der Sankt-Nikolaus-Schiffahrtsgesellschaft SNG über den Urnersee. Luzern war beim Rütlichschur zwar nicht dabei, aber die SNG war davor und danach mit Schiffen auf dem Vierwaldstättersee unterwegs.

Beide Bilder weckten die Neugier, nachzufragen, wo der Nothelfer Nikolaus auf der Alpenquerung Spuren hinterlassen hat. Die Spuren sind mannigfaltig: in den Namen von Kapellen und Kirchen, auf Glocken und Monstranzen, in Reliquiaren, Altären und liturgischer Ausstattung. Im Süden des Gotthards bilden San Nicola in Mendrisio,¹⁷ das Kloster am Monte Generoso,¹⁸ die Kirche in

Lugano¹⁹, Contone²⁰, Bellinzona²¹, Castione²², Giornico²³ und Airolo eine Linie zur Alpenquerung. Die Spuren sind weniger zahlreich als nördlich der Alpen. Die Inventare im Tessin sind weniger detailliert und beschränkt zugänglich. Im 17. und 18. Jh. wurden zahlreiche Kirchen neu gebaut und erhielten im Zuge der spirituellen Chemotherapie der Gegenreformation ein anderes Patrizonium. Die Spuren lassen sich aber auch am Handels- und Reiseweg über den San Bernardino gut festmachen.



Ein Lawinnenniedergang wird den aus Bellinzona heimkehrenden Eidgenossen 1478 in der Tremola zum Verhängnis. Werner Schodoler (1490–1541), Stadtschreiber in Bremgarten, berichtete darüber in seiner Eidgenössischen Chronik.

Nikolaus im Süden und Norden des Gotthards

In der Verkehrslandschaft am Gotthard und in Uri sind die Spuren zahlreich. Um 1300 wurde die alte Talkirche St. Kolumban in Andermatt auch dem heiligen Nikolaus geweiht und eine entsprechende Ablassregelung eingeführt.²⁴ Eine St.-Nikolaus-Kapelle steht seit 1592 in Zumdorf.²⁵ Die Häderlisbrücke (1470) in Göschenen trägt ebenfalls den Namen des Heiligen;²⁶ 1880 wurde die Kapelle St. Nikolaus durch einen Felssturz zerstört, und ihr spätgotischer Altar steht heute im Historischen Museum in Altdorf.²⁷ Nikolaus gehört selbstverständlich auch zur Kapelle der vierzehn Nothelfer (1250) im Dörfli von Silenen,²⁸ und auf der Kreuzreliquienmonstranz der Pfarrkirche St. Albin von Silenen steht der Heilige ebenso,²⁹ wie auch die Silener Friedhofkapelle (1511) Nikolaus gewidmet³⁰ ist.

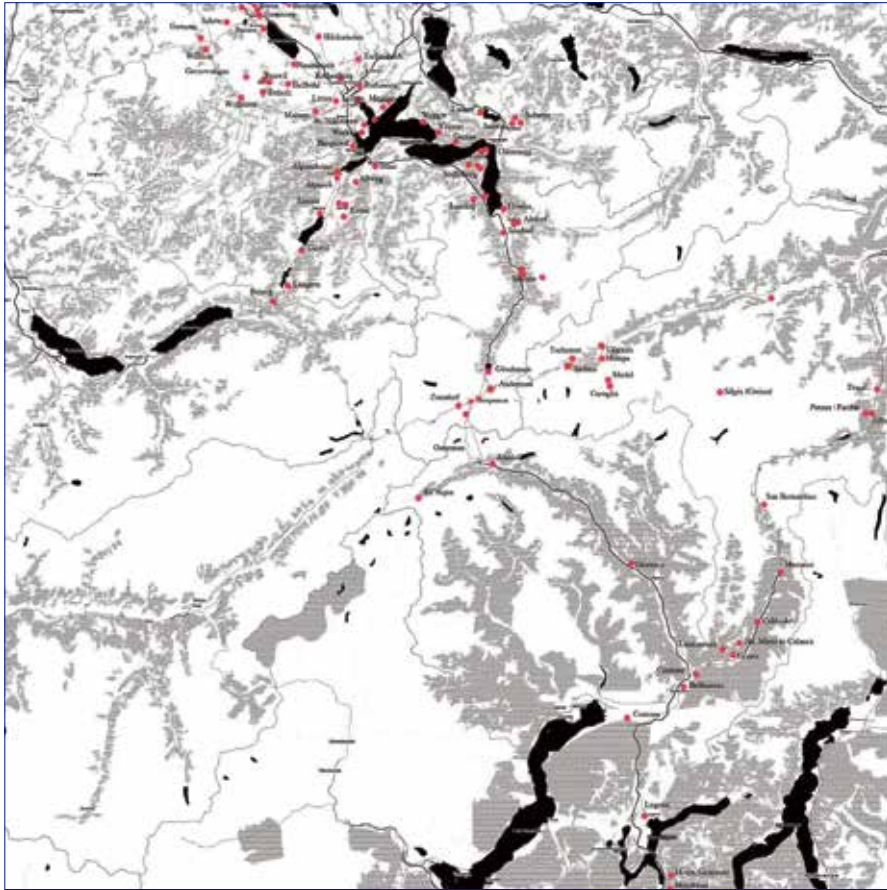
Nikolaus trat und tritt in der Pfarrkirche St. Martin in Altdorf gleich mehrmals in Erscheinung – mit einem Nebenaltar in der Vorgängerkirche³¹ auf deren Südseite (14. Jh.), mit einer Glocke,³² mit einer Lade und einer Ampel der Bruderschaft der Schiffsgesellen³³ und gemeinsam mit dem heiligen Rochus als Pesthelfern auf der grossen Turmmonstranz von 1628.³⁴ Schliesslich fand er auch im Kapuzinerkloster St. Karl³⁵ Unterschlupf.

Dem Georgspatrozinium der Pfarrkirche St. Georg zu Flüelen wurde 1520 der heilige Nikolaus als zweiter Kirchenpatron beigelegt³⁶ – nicht ohne Grund: Der heilige Georg galt seit dem Hochmittelalter als Schutzpatron adeliger Reisender. Noch 1768 hiess die Kirche «St. Georg und St. Nikolaus», und ein ausschliesslich zu diesem Zweck bestellter Vikar las die Frühmesse für die Gotthardreisen-

den.³⁷ Nikolaus erscheint heute im Deckenspiegel,³⁸ und zu seiner Ehre läutet seit 1806 eine Glocke in ihrem Turm.³⁹ In Isenthals Pfarrkirche St. Theodol⁴⁰ steht auf der Epistelseite ein Altar zu Ehren des Heiligen (1486); die Kapelle St. Nikolaus auf der Frutt (1407) wurde 1883 abgebrochen⁴¹ – Nikolausstatue und Opferstock blieben bis heute erhalten. Drei Spuren erhielten sich in Seelisberg: Die Kapelle St. Maria Sonnenberg zeigt auf der Epistelseite ebenfalls einen Nikolaus-Altar,⁴² und im Chorgitter der Pfarrkirche St. Michael erscheint der Heilige ebenso.⁴³ An der Chlausegg, auf der steil in den See abfallenden Felskanzel auf der Treib-Seite der Urner Nase, steht schliesslich ein St.-Nikolaus-Bildstock.⁴⁴ Und im Haus an der Treib findet sich ein Gemälde (1282/1284) mit Nikolaus von Myra sowie ein zweites mit dem Schweizer Nationalheiligen Bruder Klaus⁴⁵ und dessen mystischem Rad.

Dichtes Netz von Nikolaus-Spuren längs der Handelswege in der Schweiz

Der erweiterte Fokus auf den Vierwaldstättersee, die Gebiete der Kantone Schwyz, Nidwalden, Obwalden und Luzern macht deutlich, dass sich auch nördlich des Gotthards die Handels- und Reisewege anhand der Nikolaus-Spuren deutlich ablesen lassen. Im Kanton Obwalden säumen sie den Weg von Hergiswil über Alpnach, Kerns, Sarnen, Giswil und Lungern nach dem Brünig-Pass, im Talkessel von Schwyz in Richtung Zug, Zürich, respektive Einsiedeln und Rapperswil, dem Vierwaldstättersee entlang die Wege nach Luzern. Innerhalb des Kantons Luzern machen die Spuren die Vergabelung der Handels- und Reisewege deutlich: nach Westen in Richtung Huttwil, nach Norden in Richtung Zofingen und Aarau (Bözberg). Diese Spuren bilden heute einen fernen Spiegel der Naturgefahren, die den Handelsleuten und Romfahrenden am Gotthardpass drohten, und dem ungestillten Wunsch, die Angst mit der magischen Hilfe des Nothelfers Niklaus zu bannen. Einiges deutet darauf hin, dass nicht nur die Gegenreformation da und dort an historischen Verkehrswegen in der Schweiz zu Patroziniumswechseln geführt hat, sondern die Gestalt des Niklaus von Flüe das Gedenken an Niklaus von Myra schliesslich überlagert hat. In der Spurensuche und -sicherung gibt es noch viel zu tun.



Fundorte von Spuren des heiligen Nikolaus nördlich und südlich des Gotthards. (Karte: Ueli Habegger)

Anmerkungsverzeichnis

- 1 K. Meisen, Nikolauskult und Nikolausbrauch im Abendlande. Eine kultgeographische-volkskundliche Untersuchung, hg. von Matthias Zender und Franz-Josef Heyen. – Düsseldorf, Schwann, 1931/1981 (Reprint)
- 2 K. Blaschke | U.U. Jäschke, Nikolaikirchen und Stadtentstehung in Europa. Berlin, Akademie-Verlag, 2013
- 3 K. Blaschke | U.U. Jäschke, a.a.O., S. 28 bzw. S. 93
- 4 K. Blaschke | U.U. Jäschke, a.a.O., S. 93
- 5 K. Blaschke | U.U. Jäschke, a.a.O., S. 31
- 6 K. Blaschke | U.U. Jäschke, a.a.O., S. 28
- 7 Wikipedia, Hospiz auf dem Grossen Sankt Bernhard, Abs 1 «Geschichte» / K. Meisen, Nikolauskult und Nikolausbrauch im Abendlande, S. 507
- 8 J.R. Rahn, Die mittelalterlichen Architektur- und Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau, S. 151
- 9 Geschichtsfreund, Bd. 45, S. 289
- 10 Geschichtsfreund, Bd. 47, S. 162
- 11 Geschichtsfreund, Bd. 44, S. 9
- 12 Geschichtsfreund, Bd. 46, S. 143
- 13 K. Meisen, Nikolauskult und Nikolausbrauch im Abendlande, S. 151
- 14 E. Schmid, Heilige des Tessin. Frauenfeld, Huber, 1951
- 15 E.A. Gessler u.a., Die Schweizer Bilderchroniken, S. 186
- 16 E.A. Gessler u.a., a.a.O., S. 191
- 17 E. Schmid, Heilige des Tessin, S. 150

- 18 Ebenda
- 19 Ebenda
- 20 Ebenda
- 21 Ebenda
- 22 Ebenda
- 23 Ebenda
- 24 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 347
- 25 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 41
- 26 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 243
- 27 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 272
- 28 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 85
- 29 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 61
- 30 KDM Kt. Uri, Band IV, S. 67
- 31 KDM Kt. Uri, Band I, S. 58
- 32 KDM Kt. Uri, Band I, S. 62
- 33 KDM Kt. Uri, Band I, S. 199
- 34 KDM Kt. Uri, Band I, S. 136
- 35 KDM Kt. Uri, Band I, S. 300/349
- 36 KDM Kt. Uri, Band II, S. 79
- 37 KDM Kt. Uri, Band II, S. 80
- 38 KDM Kt. Uri, Band II, S. 88
- 39 KDM Kt. Uri, Band II, S. 94
- 40 KDM Kt. Uri, Band II, S. 279
- 41 KDM Kt. Uri, Band II, S. 298
- 42 KDM Kt. Uri, Band II, S. 388
- 43 KDM Kt. Uri, Band II, S. 400
- 44 KDM Kt. Uri, Band II, S. 408
- 45 KDM Kt. Uri, Band II, S. 434

Literatur (Auswahl u.a.):

- Baumann, Werner, Der Güterverkehr über den St.-Gotthardpass vor der Eröffnung der Gotthardbahn unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jh. – Zürich, Europa-Verlag, 1954
- Bener, Peter Christian | Schmid, Daniel, Die Erfindung vom Paradies. – Glattbrugg, Beobachter, 1983
- Otto Bihaliji-Merin (Hg.), Brücken der Welt. – Luzern/Frankfurt a.M., Bucher, 1971
- Blaschke, Karl-Heinz | Jäschke, Uwe Ulrich, Nikolaikirchen und Stadtentstehung in Europa. – Berlin, Akademie-Verlag, 2013
- Brunner, Thomas, Die Kunstdenkmäler des Kt. Uri, Bd. 4. Oberes Reusstal und Ursern. – Bern, GSK, 2008
- Durrer, Robert, Die Kunstdenkmäler des Kt. Unterwalden. – Basel, Birkhäuser, 1979
- Fransioli, Mario, Der St. Gotthard und seine Hospize. Schweizerische Kunstführer. – Bern, GSK, (1972)
- Gasser, Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band II, Die Seegemeinden. – Basel, Birkhäuser, 1986
- Frauenfelder, Reinhard, Die Patrozinien im Gebiet des Kantons Schaffhausen. Dissertation Universität Zürich, 1928
- Friedemann, Jens | Wiechers, Rüdiger (Hg.), Städte für Menschen. Grundlagen und Visionen europäischer Stadtentwicklungen. – Frankfurt a.M., Knapp, 2005
- Gasser, Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band I/II, Altdorf 2. Teil. – Bern, GSK, 2004
- Gessler E.A. | Hürlimann, Martin | Muschg, Walter, Die Schweizer Bilderchroniken des 15. und 16. Jh. – Zürich, Atlantis, 1941
- Hennig, Barbara | Meyer, André, Das Amt Luzern. Die Landgemeinden. KDM Neue Ausgabe Band II. – Bern, GSK, 2009
- Kocher, Alois, Der alte St. Gotthardweg. Verlauf, Umgehung, Unterhalt. – Freiburg i.Ue., Paulusdruckerei, 1951
- Meisen, Karl, Nikolauskult und Nikolausbrauch im Abendlande. – Düsseldorf, Schwann, 1931/1981 (Reprint)
- Meyer, André, Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Neue Ausgabe, Band I, Der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet. – Basel, Birkhäuser, 1978
- Müller, Iso, Die Wanderung der Walser über Furka-Operalp und ihr Einfluss auf den Gotthardweg (ca. 11.-14. Jh.), in: Zeitschrift für Schweizergeschichte, 1936, Heft 4
- Rahn, Johann Rudolf, Die mittelalterlichen Architektur- und Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau. – Frauenfeld, Huber, 1899
- Schmid, Ernst, Heilige des Tessin. – Frauenfeld, Huber, 1951



7 | 24

In Göschenen hielten die Züge zwanzig Minuten. Die Lokomotiven brauchten neues Wasser und mussten geschmiert werden. Die Passagiere konnten sich im Bahnhofbuffet verpflegen. Es wird gesagt, dass der Wirt die Suppe des vorher bestellten Dreigangmenüs so heiss servierte, dass es während des Zwischenhalts nicht mehr für das Dessert reichte. Den Zustand des Bahnhofbuffets heute betrachtend, ist es kaum vorstellbar, dass der Bundesrat 1889 und 1902 die italienischen Könige Umberto I. und Vittorio Emanuele II. zum offiziellen Bankett eingeladen hatte. (Slg. VHS)

«Materialising identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity»

*Dr. Judith Schueler, Universität Delft NL, und Kilian T. Elsasser,
Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur ICOMOS Suisse*

In der Literatur und Geschichtsschreibung zum Gotthard existieren zwei unterschiedliche und starke Geschichtenstränge. Entweder liest man etwas über die Geschichte der Gotthard-Eisenbahnlinie im Zusammenhang mit der reichen Schweizer Eisenbahngeschichte oder man liest etwas über das Gotthardmassiv als Mythos für die Bedeutung der Schweiz. Die eine Geschichte handelt von der riesigen Ingenieursaufgabe am Ende des neunzehnten Jahrhunderts, quer durch die Alpen eine Eisenbahnlinie zu bauen. Im Vordergrund stehen die grossen finanziellen Aufwendungen, die innenpolitischen Diskussionen, die diplomatischen Bemühungen und die menschlichen Opfer, die erbracht werden mussten, das Gotthardmassiv zu bezwingen. Die Geschichte kennt ihre eigenen Helden, wie Louis Favre, Alfred Escher, die anonymen italienischen Arbeiter und die einheimische Bevölkerung, die kurzfristig ihre Arbeit verloren hatte. Als technische Meisterleistung wurden die Kehrtunnel, eine kreative Lösung zum Gewinnen an Höhe, und der Gotthardtunnel als längster Tunnel der Welt und Pionierleistungen hervorgehoben, die für nahezu unmöglich gehalten worden waren. Später kommen als neue Elemente die starken Lokomotiven dazu, die die schweren Züge nach oben ziehen, unzählige Abbildungen der Kirche von Wassen, ein Modell und die Gotthardtunnelschau (1997–2014)¹ im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Die andere Geschichte handelt vom Gotthard als Bergmassiv und als Region im geografischen Sinne. Hier reicht der Geschichtenstrang in frühere Jahrhunderte zurück. Die Region atmet die Geschichte der Entstehung der Alten Eidgenossenschaft, die 1291 durch die drei Urkantone Uri, Schwyz und Unterwalden den Anfang genommen haben soll. Der Rütlichschwur am Fusse des Gotthards, die Geschichte von Wilhelm Tell oder die Legende des Teufels als Erbauer der Teufelsbrücke mit dem Teufelsstein bei Göschenen waren die Geschichten dazu. Man betont die Wasser- und Wetterscheide sowie die kulturelle Grenze, die der Gotthard als ein einzigartiger Ort bildet. Zu diesem Bild passt auch der Gotthard als militärisches Bollwerk, als Mythos der *geistigen Landesverteidigung*, der während des Zweiten Weltkriegs seinen Höhepunkt hatte. Natürlich taucht in

1 Kilian T. Elsasser. Technology assessment and «edutainment», in: Rob Shorland-Ball (Hg.). Common roots: separate branches – railway history and preservation. York, 1994. S. 159–165.



Darstellung einer Inspektion der Bauunternehmens Louis Favre an der Tunnelbrust um 1900. (Bilder: Slg. VHS)



Das Tunnelportal in Airolo war stark befestigt und hatte eine unterirdische Verbindung zum Forte Airolo.

diesen Geschichtensträngen zum Gotthard als geografischem Ort auch der Bau der Gotthard-Eisenbahnlinie auf. Aber in der langen Geschichte der Gotthardregion ist das nur ein fast selbstverständliches Kapitel.²

Im Folgenden soll die Bildung der schweizerischen Identität mit der kulturellen Aneignung der Gotthardbahn und des Gotthardtunnels als Teil der nationalen Identität aufgezeigt werden. Die Gotthard-Eisenbahnlinie spielte eine entscheidende Rolle bei der Entfaltung des Gotthards als nationales Symbol. Die Gotthardbahn verkörperte die moderne industrialisierte Schweiz, die das Gotthardmassiv mit seinen vor allem im 19. Jahrhundert aufgenommenen Mythen der modernen Staatswerdung miteinander verband. Man musste jahrzehntelang kulturell daran arbeiten, um die beiden Geschichtenstränge miteinander zu verbinden. Gerade die oft vergessenen populären Äusserungen, in denen die Materialität des Gotthards eine explizite Rolle spielte, trugen wesentlich zur Entwicklung des Gotthards zu einem Schweizer Symbol bei.³

Als im Mai 1882 die Eröffnung der Gotthardbahn durch das Gotthardmassiv gefeiert wurde, deutete zunächst nichts daraufhin, dass hier ein dauerhaftes Symbol der nationalen schweizerischen Identität geboren worden wäre. Die Finanzierung und der Bau der Gotthardbahn lagen vor allem in ausländischer Hand. Die neuen Grossmächte Italien und Deutschland subventionierten die Eisenbahnlinie

2 Helmut Stadler. *Mythos Gotthard – Was der Pass bedeutet*. Zürich, 2003.

3 Judith Schueler. *Materialising identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity* (Dissertation). Amsterdam, 2008.



Im Auftrag der Gotthardbahn-Gesellschaft schrieb Carl Spitteler 1897 einen Reiseführer. (Bild: Kilian T. Elsasser)

zu einem grossen Teil. Ein kleinerer Teil wurde durch die Kantone und den Bund finanziert. Der grösste Teil war privates, ausländisches Kapital. Die Mehrheit der Arbeiter, die den Tunnel durch den Fels bohrten, waren Italiener. Auch die Ingenieure kamen aus ganz Europa und brachten ihr Fachwissen mit, das sie während des Berg- und Tunnelbaus in Italien, Österreich, Belgien und Frankreich erworben hatten. Nur der Direktor der Gotthardbahn-Gesellschaft, Alfred Escher, und der Unternehmer, der den Gotthardtunnel durchbohrte, Louis Favre, waren Schweizer. Auch bei der Darstellung der Gotthardbahn auf den Postern wurde die Bahn vor allem als eine internationale Eisenbahnlinie durch die Schweizer Berge gefeiert. Objektiv betrachtet war der Tunnel vor allem eine europäische Angelegenheit.

Das bedeutet jedoch nicht, dass innerhalb der Schweiz keine Hochstimmung über die neue Alpentransversale herrschte. Der Bau wurde vor allem als ein Sieg über die Natur und als ein Handschlag zwischen Süd- und Nordeuropa gefeiert. Die Schweiz fungierte dabei als eine neutrale Verbindung zwischen den Völkern. Gleichzeitig meldeten die Zeitungen, dass es jetzt noch einfacher war, durch die Schweiz zu fahren, ohne diese betreten zu müssen. Würde es nicht gerade die Schweiz untergraben? Nach der Eröffnung hätten die Gotthardbahn und ihre Umgebung einfach in Vergessenheit geraten können. Die Bahn hätte dem internationalen Eisenbahnnetz einverleibt werden können und die Gotthardregion wäre nicht mehr als eine vorbeifliegende Landschaft gewesen. Aber das ist nicht passiert. Im Gegenteil, zwischen den beiden Weltkriegen und während des Zweiten Weltkriegs erreichte der nationale Mythos des Gotthardmassivs mit seiner Eisenbahnlinie als Kernpunkt der nationalen Identität seinen Höhepunkt. Was war zwischen 1882 und 1940 passiert? Wie konnte der Gotthard ein so starke «Marke» werden? Um dies zu erklären, konzentriert sich der Artikel auf die Analyse von zwei verschiedenen Quellen: Reiseführer und populäre Romane.

Vor dem Bau der Gotthardbahn wurde die Gotthardregion in Reiseführern kaum erwähnt. Es war, wie Carl Spitteler in seinem Reiseführer zum Gotthard⁴ einräumt, keine aussergewöhnliche Landschaft. Der Gotthard sei vor allem «interessant», wie der stereotype Ausdruck lautete. Je mehr man aber darüber wisse,

4 Carl Spitteler. Der Gotthard. Frauenfeld, 1897.

desto wertvoller werde die Reise. Eine wichtige Förderin war die Gotthardbahn-Gesellschaft selber. Sie beauftragte renommierte Autoren wie Carl Spitteler, der nachmaligen Nobelpreisträger für Literatur, und den amerikanischen Botschafter George Catlin, Reiseführer zu schreiben.⁵ Es wurde explizit lobbyiert, um dafür zu sorgen, dass die Gotthardregion vor allem bei Touristen aus Deutschland und England bekannt wurde. Natürlich musste alles mobilisiert werden, um daraus eine Attraktion zu machen. Das geschah, indem möglichst viele Erzählungen, Mythen und Legenden um den Gotthard gesammelt und beschrieben wurden. Die Reiseführer nahmen die Geschichten des Wilhelm Tell, des Rütlichschwurs und der Teufelsbrücke auf. Auch die »typische Schweizer« Berglandschaft wurde hervorgehoben. Gerade in der Zeit um die Jahrhundertwende, wie nicht vergessen werden sollte, bildeten diese Elemente einen Teil der sich entwickelnden nationalistischen Debatte in der Schweiz. Da sich so viele dieser Elemente geografisch in der Nähe der Gotthardbahn befanden, wurde die Reise mit der Gotthardbahn als eine Reise ins Herz der Schweiz, als eine Bildungsreise, dargestellt. Alle Sinne wurden angeregt. Nach der Reise sei man nie wieder dieselbe Person – wie viele Autoren behaupteten.⁶ Zur »Bildung« gehörten aber nicht nur die Landschaft, die Region und ihre Geschichte. Ein wichtiger Teil der Reise war die Wertschätzung der Fahrt auf dem technischen Weltwunder. Die Reise mit der Gotthardbahn war die Aneinanderreihung eines eindrucksvollen Schauspiels: die schwindelerregenden Kehrtunnel bei Wassen, die lange Tunnelfahrt als ein Sieg der modernen Technologie über die Natur; die Fahrt über den Pass als eine romantische Zeitreise in die Vergangenheit und der Übergang der nordeuropäischen Landschaft in die Landschaft des sonnigen Südens wurden als überwältigendes Erlebnis beschrieben. Recht schnell entwickelte sich ein vereinheitlichtes Erlebnis. Jeder Reiseführer wiederholte mehr oder weniger das Gleiche, mit denselben Worten. Eine Reise mit der Gotthardbahn wurde zur wichtigsten touristischen Attraktion der Schweiz. Ein Drittel der ausländischen Touristen, die in die Schweiz kamen, befuhren die Strecke von Luzern in das Tessin.

5 Kilian T. Elsasser. St. Gotthard – the World's most Picturesque Route. Wie das Marketing der Gotthardbahngesellschaft das Selbstverständnis der Schweiz massgeblich prägte, in: Oliver Landolt. Der Geschichtsfreund. 163. Band (2010). S. 137–154.

6 Judith Schueler. Traveling Towards the Mountain that has Borne a State: The Swiss Gotthard Railways, in: Erik van der Vleuten, Arne Kaijser (eds.), Networking Europe. Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850–2000 (Sagamore Beach, MA: Science History Publications, 2006).



Die 1903 von der Gotthardbahn-Gesellschaft herausgegebene Broschüre wurde interessierten Touristen gratis abgegeben.
(Bild: Kilian T. Elsasser)

Nachdem die Tourismusindustrie, die fast ausschliesslich von Ausländern genutzt wurde, mit dem Ersten Weltkrieg einbrach, rückte der Reisende aus der Schweiz immer mehr in den Mittelpunkt. Der Gotthard wurde immer wichtiger als Ort, an dem man die nationale Identität erleben konnte. Die entsprechenden Bilder waren in früheren Jahren bereits für ausländische Touristen entwickelt worden. Zugeschnitten auf das schweizerische Publikum war das Konzept noch erfolgreicher. In grossem Umfang wurde für Schul- und Familienausflüge zum Gotthard geworben. Während in den Anfangsjahren die internationalen Verbindungen hervorgehoben wurden, dominierten in der Werbung der Zwanziger- und Dreissigerjahre regionale und nationale Bilder. Wichtige Aspekte dieser nationalen Aneignung waren auch die Verstaatlichung der Linie 1909 und die Elektrifizierung 1921, das heisst die Sicherung des Betriebs mit einheimischer Energie.

In den Dreissigerjahren warb ein Teil der schweizerischen konservativen Elite immer expliziter für den Gotthard als ein Symbol der Schweizer Identität. Die komplexe Suche nach Bildern zur schweizerischen nationalen Identität erlebte einen Höhepunkt, da sich die Schweiz durch Kräfte innerhalb und ausserhalb des Landes bedroht fühlte. Der Gotthard funktionierte als Bild ausgezeichnet: Der Gotthard als kulturelle Grenze und als Wasserscheide passte zur Darstellung der Schweiz, in der mehrere Sprachen und Kulturen eine Einheit bildeten. Es passte zum Bild der Alpen als Geburtsort des Staates; es stimmte mit dem Bild der Schweiz als neutraler Hüterin internationaler Pässe überein; das harte Gestein des Gotthards diente als Symbol für die Unbesiegbarkeit der Schweiz. Die Eisenbahnlinie war Sinnbild der Leistungsfähigkeit der Schweiz trotz fehlender Naturschätze. Der Gotthard war Mittelpunkt der militärischen und *geistigen Landesverteidigung* geworden.

Während bei der Darstellung des Gotthards literarisch betrachtet die Landschaft und die Geschichte hervorgehoben wurden, konzentrierte sich die populäre Kultur auf die Materialität des Gotthards, das heisst der Gotthardbahn. In der Volksliteratur bildete die Technologie (der Bau der Passstrasse oder des Tunnels) den Ausgangspunkt für eine Anschauung typisch schweizerischer Werte. Es kann schwer eingeschätzt werden, wie diese Literatur vom Leser wahrgenommen wurde. Deutlich ist jedoch, dass in jenen Jahren diese Bücher und ihre Übersetzungen in grossen Auflagen herausgegeben wurden. Auf jeden Fall zeigt dies, dass die Verfasser der Heimatliteratur, anders als die Elite, gerade im Bau der Gotthardbahn einen würdigen Grund für die Beschreibung der schweizerischen «Eigenheit» sahen. Diese Literatur entwickelte sich in der Schweiz (und jenseits der Grenzen) zu einem neuen Typ der Heimatliteratur. Identitätsfragen, der Gotthard als Anstoss des technologischen Wandel, bildeten die Hauptthemen der literarischen Darstellungen. Es ist bemerkenswert, wie viele Theaterstücke, Hörspiele und Romane in den Dreissiger- und Vierzigerjahren mit dem Gotthard (und seinen technischen Glanzleistungen) verfasst wurden.⁷

7 Zum Beispiel: Oskar Fontana. *Der Weg durch den Berg*. Berlin 1936; Paul Buehler. *Der Gotthardtunnel: Die Tragödie Louis Favre*. 1942; Jacques Edouard Chable. *Saint-Gothard: Roman*. Lausanne 1940; Schnetzer, Rudolf, *Schicksal am Gotthard*. Basel 1940.

In den Romanen wurden die Gotthardbahn und ihr Tunnel zu einem zu 100 Prozent schweizerischen Projekt umgedeutet. Bis zu dem Moment war der Bau der Eisenbahnlinie als eine internationale Angelegenheit wahrgenommen worden. Durch die Geschichten, die in den Romanen über den Bau des Tunnels erzählt wurden, beschrieben die Autoren auch den Bau selbst schrittweise als nationale Leistung. Dafür war eine fiktive Neuerzählung der Baugeschichte notwendig. Alle Hauptfiguren wurden Schweizer – von den Ingenieuren bis zu den Arbeitern. Sie arbeiteten im Tunnel, da sie sich mit der Region oder der Schweiz stark verbunden fühlten. Sie waren sogar bereit, dafür zu sterben, wie der Bauunternehmer Louis Favre und viele Mineure. Die Literatur versuchte, Geschichten über die schweizerischen Werte und Normen zu erzählen. Der Spannungsbogen, der dem Bau der Gotthardbahn inhärent ist, wurde überbewertet, um ihn anschliessend aufzuheben. Die Romane werfen Fragen auf: Wie stimmt die Spannung zwischen dem Verlust der romantischen Passwirtschaft mit dem rationalen Fortschritt überein, den die Gotthardbahn verkörperte? Welches Verhältnis bestand zwischen den traditionellen Werten der Bergbewohner und den Werten der Tunnelarbeiter? Wie verhielt sich die Heiligkeit des Berges zu seiner brutalen Durchbohrung? Letztendlich zeigte sich, glaubt man dem Romanautor, dass die typisch schweizerischen Werte und Normen durch den Tunnelbau nicht vernichtet, sondern gesichert wurden. Denn auch der Tunnelbau handelt von Arbeitsethos, Männlichkeit, Liebe fürs Vaterland (der Heimat) und Respekt vor und Kampf gegen die Natur. Die Eisenbahnlinie und vor allem der Tunnel wurden als die absolute Materialisation der schweizerischen Identität präsentiert. So enden, mehr oder weniger, alle analysierten Werke. Erst in der Wahrnehmung der Dreissiger- und Vierzigerjahre wurde das Bild der schweizerischen Identität und des Gotthardtunnels als Co-Konstruktionsgeschichte überzeugend dargestellt. Die Gotthardbahn sorgte wörtlich für die Zugänglichkeit des Gebiets und bot ein Gesamterlebnis, das das Bild des Gotthards als Herzstück der Schweiz förderte. Die Geschichtenstränge sind miteinander verknüpft worden und haben einander verstärkt. Die Gotthardbahn hat eine sehr entscheidende Rolle bei der Entwicklung des Gotthards als Symbol für die schweizerische Identität gespielt. Das Bild der Co-Konstruktion der schweizerischen Identität und Materialität ist aber vor allem ein Bild, das später entstanden ist. Es ist ein konstruiertes Bild, das während des Baus und bei der Eröffnung noch kaum vorhanden war und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts über den Gotthard gestülpt wurde.⁸

8 Kilian T. Elsasser. *Alpentransversale Gotthard – Ein vom Verkehr geprägter Ort*, in: Michael Hanak (Hg.), *Umbau des Hospizes auf dem Gotthardpass durch Miller & Maranta, Vecchio Ospizio San Gottardo*. Zürich, 2012.



8 | 24

Das idyllisch dargestellte Dorf Göschenen nach 1900 mit der Zollbrücke aus dem 16. Jahrhundert im Vordergrund. Die Kirche in der Mitte wurde das erste Mal 1341 erwähnt. Am Ort des Hauses hinter der Kirche stand ein mittelalterlicher Wohnturm, von dem im Keller noch die Grundmauern sichtbar sind. (Slg. VHS)

Ein neuer Weg für eine alte Passage. Zur Geschichte der NEAT

Em. Professor Dr. Georg Kreis, Universität Basel

Die Geschichte der NEAT hat zwar stattgefunden, aber es gibt sie noch nicht. Sie hat als Realprozess der Vergangenheit, als diplomatiegeschichtlicher, politikgeschichtlicher und bereits weitgehend auch als baugeschichtlicher Vorgang stattgefunden. Aber sie ist noch nicht zu einer Geschichte im Sinne eines etablierten Narrativs und eines in unseren Köpfen lebenden Geschichtsbildes gediehen, das der neuen Alpentransversalen eine verdichtende Deutung gibt und sich mit der grossen Gotthard-Geschichte verbindet.¹

Man kann versuchen, die Geschichte der NEAT «an sich» zu rekonstruieren. Dies könnte in chronikalischer Weise mit einer Rekapitulation der wichtigsten Daten geschehen, was gewiss nützlich wäre, aber nicht genügt. Man müsste vielmehr Fragen sichtbar machen und diskutieren. Eine bloss akademische und trotzdem interessante Frage wäre, wann die NEAT-Geschichte überhaupt beginnt. Ein Narrativ muss einen Anfang haben, fast wie einen RütliSchwur. Und vielleicht auch ein Ende. Das Ende, obwohl noch bevorstehend, erscheint klarer vor unseren Augen mit der Vollendung und – nach den Festivitäten von 2016 – mit der Aufnahme des regulären Verkehrs.

Wann aber fing der Anfang an? Es ist schwer zu sagen, wann eine neue Zukunft wirklich beginnt.² Ein indirekter Anfang war doppelter Natur: Einerseits lag er in dem seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels von 1980 einsetzenden Sog auch auf den Lastwagenverkehr. Und andererseits manifestierte er sich im

1 Vor fünf Jahren hat eine äusserst detailreiche (und darum hilfreiche), aber wenig auf Leitfragen ausgerichtete und die Zeit bis 1992 abdeckende Dissertation immerhin einen Anfang gemacht: Markus Höschen, Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert. München 2007 (Diss. Paderborn, Vorarbeit zum Thema 2001 als Diplomarbeit). Als einflussreiche und die Entscheidungen beeinflussen wollende Arbeit ging dem voraus: Hans-Jörg Bertschi, Der alpenquerende Verkehr, Dargestellt am Ausbau einer neuen Alpentransversale durch die Schweiz. Bern 1985. Bemerkenswert, dass sich diese an der Universität St. Gallen abgenommene wirtschaftswissenschaftliche Dissertation nicht für die Ostalpen-, sondern für die Gotthard-Lösung aussprach. Vgl. dazu Höschen, 2007, S. 126 ff. – Hier nicht zentral, aber doch zu erwähnen ist der 163. Bd. der Mitteilungen des Historischen Vereins der Zentralschweiz (2010) mit Beiträgen einer Arbeitstagung vom Vorjahr; er wird unter dem Titel «Historische Verkehrslandschaft der Zentralschweiz – vom Saumpfad zur NEAT» präsentiert. Dieser zeugt von einer Perspektivierung auf das jüngste Werk, allerdings ohne ihm einen eigenen Platz geben zu können. Der Beitrag von Paul Schneeberger setzt sich zwar mit dem NEAT-Projekt auseinander, befasst sich aber mit der von Luzern eingenommenen Haltung. – Im Katalog der Universitätsbibliothek Basel sind zur NEAT seit 1996 über 150 Titel aufgeführt. Darunter: Das TunnelWerk. Wallisellen: Implenia Bau AG, 2010. 286 S.

2 Dazu der Buchtitel: Die Zukunft beginnt. Zürich 2002.

ökologischen Aufbruch, der schliesslich zur Annahme der Alpeninitiative von 1993 führte. Einfacher ist es, den Anfang der bundesrätlichen Alptransit-Botschaft und der dazugehörigen parlamentarischen Beratung der Jahre 1990/91 zu sehen.³ Dieser Anfang hat aber kürzere und längere Vorgeschichten. Die kürzere Vorgeschichte könnte mit einer im Februar 1986 abgehaltenen Konferenz der Alpenländer-Verkehrsminister in Zürich einsetzen.⁴ Eine längere Vorgeschichte im engeren Sinn definiert sich über die Frage, seit wann man ernsthaft eine Flachbahn durch die Alpen ins Auge gefasst hat. Die SBB hatten sich frühzeitig auf die Zukunft vorbereitet und bereits zu Beginn der 1970er-Jahre ein «fertiges Baukonzept» für eine Flachbahn ausgearbeitet.⁵ Ein anderes Verständnis von Vorgeschichte im Sinne eines sich stets weiterentwickelnden Prozesses geht mindestens bis zu dem «stiebenden Steg» des 13. Jahrhunderts zurück.

Hier sei aber die Frage kurz angesprochen, welche Bedeutung die Geschichte der NEAT, Geschichte im Sinne nun eines historischen Epos, für die Verkehrslandschaft Gotthard haben könnte.⁶ Die Gotthard-Landschaft lebt, abgesehen von ihrer Topografie und ihrer Natur, auch von ihrer humangeschichtlichen Tiefendimension, wie sie in den beiden vorangegangenen Referaten bereits belegt und diskutiert worden ist.⁷ Hier zeigt sich Geschichtlichkeit in der Gestalt der schaffend und schöpferisch tätigen Menschen und ihren Werken.

Es gibt die *ex post* aufgekommene Vorstellung, dass der Gotthard sozusagen die naturlogische Alpenhaupttraverse ist. Der Gotthard musste das aber durch die Nutzung und durch das historische Wissen über die vorangegangene Nutzung erst werden. Geschichtlichkeit kann man mit Blick aufs Spätmittelalter und auf die Gründerzeit eher erfassen und erleben. Man möchte fast sagen, je weiter zurück, desto geschichtlicher. Die Zentralität des Gotthardpasses etablierte sich jedoch erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts und wird umso fragwürdiger, je

3 Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990 (90.040).

4 Höschen, 2007, S. 132.

5 Höschen, 2007, S. 81.

6 Eine ganz andere Frage würde sich dafür interessieren, woher die stärksten Impulse kamen, und dabei auch die Erwartungen des Auslands einbeziehen (vgl. Höschen, 2007, S. 209) und im Weiteren auch die Rolle des schweizerischen «Souveräns» betrachten. Insgesamt war das Volk mindestens sechs Mal aufgerufen, sich direkt oder indirekt zur Sache zu äussern: am 6. Dez. 1987 (Bahn 2000), am 12. Juni 1988 (koordinierte Verkehrspolitik), am 27. Sept. 1992 (Alptransit), am 20. Februar 1994 (Alpeninitiative), am 27. Sept. 1998 (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSWA), am 29. Nov. 1998 (Finanzierung von Infrastrukturvorhaben).

7 Referate an der gleichen Tagung von Jon Matthieu (Gotthardverkehrswege – Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter?) und von Judith Schueler (Materialising Identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity).

weiter wir in die Geschichte zurückgehen.⁸ Die Nutzung während des Zweiten Weltkriegs, einerseits als militärisches Reduit, andererseits als wichtiger Transit für die Achsenmächte, hat die «Verkehrslandschaft», weil sie bereits bedeutsam war, mit weiterer Bedeutung aufgeladen.⁹

Aber es gibt auch eine Geschichtlichkeit der jüngsten Vergangenheit. Diese ist ein eigenes und ein weiteres Bedeutungssediment, und es ist diese jüngste Geschichte, die – in unserem Fall konkret mit der NEAT – das Alte noch älter macht. Die neue Linie mag die alte Linie unter rein praktischen Gesichtspunkten entwertet haben. Unter kulturhistorischen Aspekten hat das Entwertete aber auch eine Aufwertung erfahren. Und das Neue wird einstweilen allein als neu empfunden, doch schon bald wird es auch vom Alten profitieren und dank ihm besonders neu erscheinen. Als Ensemble wird jeder Teil dank dem anderen als das geschätzt, was er ist.

Brachte die bisherige Geschichte des Gotthard-Basistunnels eine Anreicherung der allgemeineren Gotthard-Geschichte? Verbale Verknüpfungen zwischen Alt und Neu sind in Ansätzen auszumachen. So erklärt die bundesrätliche Botschaft von 1990, die Schweiz könne bei der neuen und risikoreichen Aufgabe an eine «grosse Tradition» anknüpfen, sie sei seit je ein Transitland gewesen: «Was früher Saumwege oder die Teufelsbrücke in der Schöllenen waren, wurden später Eisenbahntunnels und Strassen über den Gotthard ...»¹⁰ Vom Lötschberg konnte man solches nicht sagen, der Lötschberg blieb ein komplementäres Nebenprojekt. Auch in den Ratsdebatten von 1991 gab es kleinere Exkurse in die Geschichte der zentralen Alpenpassage: Ein Christoph Blocher (SVP/ZH) zum Beispiel erinnerte daran, dass die Eidgenossenschaft ihre Entstehung der Nord-Süd-Achse verdanke.¹¹ In der Referendumsabstimmung vom Herbst 1992 diente der NZZ das Eisenbahnwerk des 19. Jahrhunderts als Vorbild, um die Kosten für das Eisenbahnwerk des 21. Jahrhunderts zu rechtfertigen.¹² Die Verknüpfung hatte auch eine visuelle Dimension: Rudolf Kollers Gotthardpost von 1873/74 mit einer Darstellung des Lausanner Karikaturisten Raymond Burki aus dem Jahr 1991.¹³

8 Höschen fällt einem geläufigen Irrtum zum Opfer, wenn er von der Teufelsbrücke sagt, sie stamme aus der Römerzeit (2007, S. 253, Anm. 946).

9 Zum Gotthard als «lieu de mémoire», vgl. Georg Kreis, Schweizerische Erinnerungsorte. Aus dem Speicher der Swissness. Zürich 2010. S. 179–191.

10 Botschaft vom 23. Mai 1990.

11 NZZ vom 13. März 1991. Ähnlich Nationalrat Frederici (LDP/VD).

12 Den Zug ins nächste Jahrtausend nicht verpassen, in: NZZ vom 24. September 1992.

13 Gemalt im Auftrag der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) als Abschiedsgeschenk für den Eisenbahnpionier Alfred Escher; heute im Kunsthaus Zürich. 1874 fertigte Koller für die Bank CS eine Replik an. – Burki, 24heures, übernommen vom St. Galler Tagblatt vom 14. März 1991. Die Karikatur ist ein Beleg dafür, dass das Deutschschweizer Bild auch in der französischen Schweiz allgemein bekannt war.



Zeichnung: Burki

Von der Strasse auf die Schiene: Gotthard-Transit bald im Basistunnel?

«Gotthardpost» von Rudolf Koller (1873). Der Lausanner Raymond Burki zeigt mit seiner Karikatur von 1991, dass die Gotthardpassage als Ganzes gedacht wird. (aus 24heures vom St. Galler Tagblatt 1991 übernommen)

Im Weiteren kann man bemerken, dass auch umgekehrt das Neue dem Alten zusätzliche Bedeutung verleiht. Der frische Glanz der NEAT wirft ein zusätzliches Licht auf die alte Bergstrecke. Das zeigt ein jüngst von der Realisationsfirma «Gotthard Transtec» herausgegebenes Buch: Gleich auf der ersten Seite «redet» da alt Bundesrat Adolf Ogi vom Kirchlein von Wassen. Auch der Transtec-CEO Marco Hirzel zieht eine direkte Linie zwischen dem alten und dem neuen Eisenbahntunnel, und der Publizist Helmut Stalder sagt von der Gotthard-Basislinie, die NEAT sei «die moderne Aktualisierung des alten Grundmotivs der Schweiz, ihre Berge zu durchlöchern und die Passagen zu hüten.»¹⁴

Der Diskurs, der die Entscheidungsfindung begleitete, befasste sich indessen wenig mit der säkularen Gotthardpassage unserer Verkehrs- und Kulturlandschaft. Seine Hauptaufmerksamkeit galt dem grösseren, als Kapillarsystem verstandenen Verkehrsnetz. Die *eine* wichtige Vorgeschichte der NEAT-Realisierung bestand aus lauter Gotthard-fernen Zufahrtsdiskussionen, und die andere wichtige Vorgeschichte der NEAT-Realisierung fand und findet tief im Berg drinnen statt. Und da in der Variantendebatte die Gotthardpassage schon früh als gegeben angenommen wurde, war es kaum nötig, unter Berufungen auf die lange Gotthard-Geschichte diese Lösung zu rechtfertigen und zu untermauern.

¹⁴ Transtec Gotthard (Hg.), *Damit die Züge fahren. Menschen und Technik am Gotthard-Basistunnel*. Zürich 2013.

Die Aura der NEAT beruht weniger darauf, dass sie der jüngste Teil einer langen historischen Kette ist, sie beruht mehr auf den Superlativen, die das Unternehmen vereinigen kann. Superlativ als – derzeit – weltlängster Tunnel (mit seinen 57 km)¹⁵, visualisiert mit dem Bild, wonach die 25 Mio. Tonnen ausgebrochene Gesteine einen Güterzug in der Länge von Zürich nach New York füllen würden.¹⁶ Superlativ auch in finanzieller Hinsicht. Schon 1990, als es erst um 10,1 Mia. Franken ging, erklärte der Bundesrat: «Die neue Eisenbahn-Alpentransversale ist das grösste vom Bund je in Angriff genommene Werk. Es verlangt Mut und Risikobereitschaft, stellt aber kein Abenteuer dar.»¹⁷ Inzwischen werden die ursprünglich mit 8 Mia. Franken angegebenen Kosten auf 18,7–24 Mia. Franken beziffert.¹⁸ Wie viel die NEAT tatsächlich kostet, wird man erst bei Abschluss des Werks sagen können.

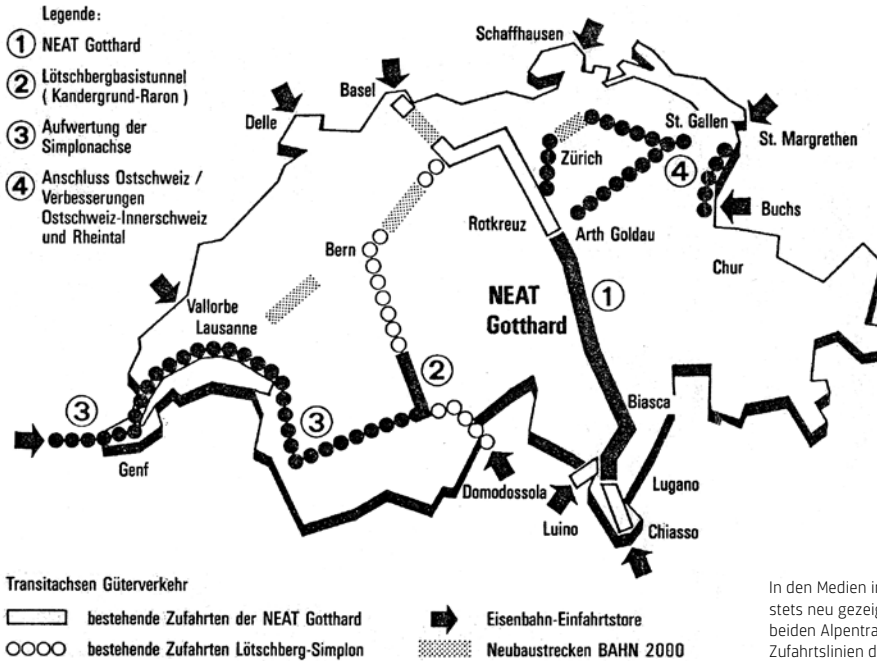
Die neue Gotthardtraverse konnte und kann dazu verwendet werden, in genereller Weise die ausserordentliche Leistungsfähigkeit der ganzen Schweiz zu demonstrieren: Anfänglich waren noch andere Flachbahntransversalen in der Diskussion, der Mt. Cenis und der Brenner, nur die Schweiz hat bisher etwas zustande gebracht. Anfänglich war im Weiteren davon die Rede, dass dieses Mega-Unternehmen nur mit der finanziellen Unterstützung durch die EG/EU realisiert werden könne, nun hat die Schweiz es allein gemacht.



Partikulare Interessen im Eisenbahn-Kinderzimmer. (Hans Sigg in der Weltwoche vom 6. Juli 1989)

In der Frühphase, das heisst in den späten 1980er-Jahren, war das NEAT-Projekt zwischen zwei Hauptsorgen eingeklemmt: zwischen der Sorge, umfahren, und der Sorge, überrollt zu werden. Für beides findet man in der Presse reichlich Belege.¹⁹ Eine vom EVED (dem späteren UVEK) in Auftrag gegebene Umfrage konnte im Dezember 1989 freilich bekannt geben, dass stolze 72 Prozent grundsätzlich für eine Alpentransversale sind

- 15 Trägt man der Tatsache Rechnung, dass es zwei getrennte Tunnelröhren sind und allerhand Zugangstunnel gebaut werden mussten, kommt eine Bauleistung für eine Gesamttunnellänge von 153,5 km zustande.
- 16 Marco Hirzel, vgl. Anm. 14, 2013, S. 9. Und der Publizist Helmut Stalder verkündete, der Basistunnel sei «der Superlativ, der sich nicht mehr steigern lässt.» (Ebenda, S. 130).
- 17 Botschaft vom 23. Mai 1990, S. 1079.
- 18 NZZ vom 27. September 2006 (www.nzz.ch/aktuell/startseite/newzzESLG75D3-12.163783). Gemäss Jahresbericht 2013 der NEAT werden sich die Gesamtkosten auf 18,5 Mia. Franken beschränken, vgl. NZZ vom 7. Mai 2014.
- 19 Schon früh «Schnellbahnen – mit Halt an den Landesgrenzen?», Tages-Anzeiger vom 20. Oktober 1986. Sodann die Sorge, dass das klassische Transitland im voll erschlossenen Europa ein «Loch» wird, Basler Zeitung vom 10. November 1989; die Sorge, dass die Schweiz im Hochleistungsnetz ein «Stumpengeleise» wird und die Schnellbahnen ihr «vor der Nase abfahren», Schweizerische Handelszeitung vom 26. April 1990. – Und: «Ohne neue Eisenbahn-Alpentransversale würde die Gefahr einer Isolierung gegenüber Europa wachsen; die Drehscheibe Schweiz würde zum Riegel», Solothurner Zeitung vom 29. Mai 1990.



und 62 Prozent für die Doppelachse Gotthard/Lötschberg.²⁰ Hinzu kam die Sorge, dass das Projekt an den regionalpolitischen Ansprüchen scheitern könnte.²¹ Die Debatten in den eidg. Räten 1990/91 waren tatsächlich geprägt von Infragestellungen und Zusatzwünschen. Das macht diese Geschichte nicht sehr grossartig – «magnifique» – und schon gar nicht heroisch. Wenn man erwartet hätte, dass das Vorhaben (wie bei einer Totalrevision der Bundesverfassung oder einer Expo) im Lande eine allgemeine Aufbruchstimmung auslöse, müsste man enttäuscht sein.²² Solche «Gemeinschaftsprojekte» erhöhen in der Regel den Grad der Zerstrittenheit.²³

20 Der Bund vom 19. Dezember 1989.

21 Zum Beispiel Bruno Vanoni im St. Galler Tagblatt vom 14. März 1991: «Das Nein vorprogrammiert?» Ogis «begeisterter Blick nach vorne» könne vorerst nur ein besorgter Ausblick sein.

22 Konrad Stamm, Ogis Optimismus, in: Der Bund vom 29. Mai 1990.

23 Zum Bild: Auffallend gleichartig sind Karikaturen zur Eisenbahnsituation um 1850 etwa im «Postillon».

Die beiden hauptsächlichen Traversenvarianten neben dem Gotthard waren: die Ostalpenbahn mit dem Splügen (Thusis–Chiavenna)²⁴ und im Westen der Lötschberg (Frutigen–Steg) und ein wenig der Simplon.²⁵ Daneben blieben, mehr oder weniger theoretisch, noch als Zusatzvarianten Tödi–Greina bzw. Linthal–Biasca (Gotthard Ost) und Meiringen–Locarno (Gotthard West). Die Zu- und Weiterfahrten: zwei Y-Varianten im Norden und Varianten im Süden, linksufrige Linienführung am Vierwaldstättersee²⁶, Fenster von Sedrun u.a.m. Bemerkenswert ist, wie, nachdem der Splügen neben dem wenig bestrittenen Gotthard lange Zeit die Nase vorn hatte²⁷, die Lötschberglinie langsam und doch plötzlich und verbunden mit dem Verzicht auf den Rawil-Strassentunnel zur hauptsächlichen Nebenvariante wurde, und dies anfänglich eher gegen die als mit der Kandertalbevölkerung.²⁸

Schaut man sich diese z.T. wirren Vorgänge an und nimmt man an, dass dahinter ein zentraler Macher steckt, dann gewinnt der gerne belächelte Bundesrat Adolf Ogi zusätzlichen Respekt.²⁹ Ogi verstand seine grössere Leistung darin, mit dem Transitvertrag vom Mai 1992 die 40-Tönnner des Auslands von der Schweiz ferngehalten zu haben (derweil die schweizerischen Camioneure mit ihren 40-Tonnen-Wagen in Europa frei fahren durften).³⁰ In Klammern: Grosse Werke haben immer mehrere Väter, in diesem Fall könnte man drei bis vier Phasen

24 Georg Kreis, Gotthard kontra Splügen. Zur Geschichte der Ostalpen-Bahnprojekte, in: Schweizer Monatshefte 61, März 1981. S. 197–211. Reprint in: Vorgeschichten zur Gegenwart. Ausgewählte Aufsätze, Bd. 1, Basel 2003, S. 455–467.

25 Zum dem, von Norden her gesehen, zwischen dem Grenchentunnel und dem Simplontunnel liegenden Lötschberg-tunnel: Georg Kreis, De la concurrence à la coopération. La France et le chemin de fer du Simplon avant 1914, in: Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939. Neuchâtel/Metz 1982. S. 37–49. Reprint in: Vorgeschichten zur Gegenwart. Ausgewählte Aufsätze, Bd. 1, Basel 2003. S. 468–81.

26 Noch 2004 versuchte der Schwyzer Nationalrat Peter Föhn (SVP) zum Schutze seines Kantons mit einer Motion die Seelisbergvariante ins Spiel zu bringen.

27 Sprecher des internationalen, insbesondere von Baden-Württemberg unterstützten Splügenkomitees erklärten 1986 an einer Tagung in Davos den Splügen als die «verkehrspolitisch einzig sinnvolle neue Nord-Süd-Verbindung» (Tages-Anzeiger vom 20. Oktober 1986).

28 Höschen bemerkt, die Lötschbergvariante habe sich 1986 «anzubahnen» begonnen (2007, S. 133). Eine Station auf dem Weg der Implementierung war die Motion Schmidhalter vom 3. März 1988 (Höschen, 2007, S. 202). – Neat im Frutigland: Im Prinzip Ja, aber nicht so (Arbeitsgruppe Bahnzukunft 2005), in: Der Bund vom 16. September 1989. – Alpentransversale: Walliser und Berner Oberländer streiten sich, in: Weltwoche vom 2. November 1989. – Adolf Ogi kämpft für Lötschberg-Basistunnel, in: Der Bund vom 19. März 1990. – Und Anna Amacher, Dynamische und risikofreudige Berner. BLS und BKW auf dem Weg zur Pioniertat, 1902–1914. Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, 69. Jg. 2007, H 2. S. 77–150. – Kilian Elsasser/Stephan Appenzeller (Hg.), Pionierbahn am Lötschberg. Die Geschichte der Lötschbergbahn. Zürich 2013.

29 Stellvertretend für andere Urs Paul Engeler, Ohne Ogi durch die Alpen rollen wollen, in: Weltwoche vom 6. Juli 1989.

30 Ogi triumphiert, «wir Bergler» hätten die «Europäer des Flachlands» von der schweizerischen Lösung überzeugen können (Berner Zeitung vom 15. Mai 1992). Beratungen des Transitvertrags im Ständerat am 30. Sept. 1992 und im Nationalrat am 16. Dez. 1992.

unterscheiden: die Ära Schlumpf (1980–1987), die Ära Ogi (1988–1995), die Ära Leuenberger (1995–2010) und vielleicht auch eine Ära Leuthard (2010 ff.) – die wichtigen Väter sind jedoch Ogi und Leuenberger.

Der Bundesrat entschied sich am 10. Mai 1989 für die Doppellösung Gotthard/Lötschberg.³¹ Anderthalb Jahre später bestätigt dies eine Mehrheit der eidg. Räte.³² Der Gotthard muss, wie gesagt, nicht erklärt werden; für den Lötschberg, der den Status einer Zwillingspassage erhielt, sprach einiges, obwohl die Bergstrecke eben zweigleisig ausgebaut wurde³³: 1. die leichtere Machbarkeit (im Gegensatz zu der wegen der Piora-Mulde³⁴ als risikoreich eingestuften Gotthard-Variante), 2. die schnellere Verfügbarkeit, was wichtig war, weil die EG bereits Ende der 1980er-Jahre nachdrücklich die Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen angemeldet hatte und bei der Abwehr dieser Forderung das Schienenprojekt als alternatives Angebot eingesetzt wurde, und 3. die Zufriedenstellung der Walliser und damit auch der welschen Supporter einer Vallorbe-Simplon-Linie, was referendumpolitisch unverzichtbar erschien.

Wenig zutreffend wurde gesagt, die alte und die neue Gotthardpassage würden sich darin unterscheiden, dass die alte des 19. Jahrhunderts dem inneren Zusammenhalt gedient habe, die neue des 21. Jahrhunderts aber den gesamteuropäischen Verbindungen diene. Die Botschaft von 1990 hob gerne auch die Binnenbedeutung der neuen Verbindung hervor, und beim Projekt des 19. Jahrhunderts galt das Hauptinteresse zunächst den internationalen Verbindungen zwischen den Partnern Italien und Deutschland (gegen Frankreich mit seiner Mont-Cenis-Linie).³⁵

31 Nach dem Grundsatzbeschluss von 1989 die Botschaft vom 23. Mai 1990 und die Zusatzbotschaft von 1991, welche den Einbezug der Ostschweiz sichern sollte. Dabei beantragte er die Abschreibung von 31 (!) Vorstössen, die in der Zeit seit 1984 unternommen worden waren. Stets waren natürlich auch die Kosten- und die Finanzierungs- und die Rentabilitätsfragen von Bedeutung, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Nur eine Bemerkung: Angesichts der Tatsache, dass die Schweiz jetzt italienische Zufahrtsstrecken mitfinanzieren muss, wirkt beinahe kurios, dass um 1990 behauptet wurde, dass die helvetische Flachbahn (durch den Splügen) nicht vom Bund, sondern von italienischen Privatunternehmen finanziert werden soll. Vgl. Urs Paul Engeler in der Weltwoche vom 21. März 1991. Zur schwierigen Rolle Italiens vgl. Höschen, 2007, S. 93 ff. und 198.

32 Erstberatung im Nationalrat am 12./13. März 1991, Zweitberatung im Ständerat am 18. September 1991. Schlussabstimmung in beiden Räten am 4. Oktober 1991: NR 118:18 und SR 25:1.

33 Bundesrätliche Botschaft zur Doppelspur vom 4. Februar 1976.

34 Die Piora-Mulde bestand aus zuckerförmigem Dolomitgestein. Dass der Lötschbergtunnel seine Existenz dieser spezifischen Gotthardproblematik verdankte, zeigt sich im geflügelten Wort, dieser Tunnel habe zwei Schutzheilige gehabt «Piora und Dora»; Letztere war die Baudirektorin des Kantons Bern Dora Schaer (überliefert von Moritz Leuenberger).

35 Stamm (Anm. 22) bemerkte, dass es jetzt um die Verbindungen zwischen Warschau und London und zwischen Hamburg und Neapel gehe.

Samstag, 3. Februar 1990 *Bündner Zeitung* Nr. 122 **Magazin-Thema** 21

Als 1947 die «Bahn 2000» erstmals ins Gespräch kam

Vor mehr als vierzig Jahren zeichnete ein Basler Ingenieur das Bild der neuen Alpentransversalen

Zeichnerforscher haben es heutzutage einfach: Was sie an technischen Vorzeugaussagen produzieren, stellt sich mit grosser Wahrscheinlichkeit ein. Die rasante Entwicklung auf vielen Gebieten führt sogar dazu, dass Prognosen gelegentlich von der Wirklichkeit überholt werden. Dazu aber Vorzeugaussagen, die vor über 40 Jahren gemacht wurden, sich heute als weitgehend richtig erweisen, darf schon als schwere Ausnahme gelten. Eine solche «Prophezie» aus dem Jahr 1947, welche erstmals das Schlagwort «Bahn 2000» zum Inhalt hatte, stammt von demals bekannten dipl. Ing. Eduard Gruner aus Basel.

Von Christian Cudolf-Fortmos

In der 1947 im ersten Jahrgang erschienenen Monatszeitschrift «Primus» beschrieb Eduard Gruner eine «Bahn durch den Gotthard-Basis-Tunnel», wie sie am 2. Mai des Jahres 2000 erfolgen würde. Die Sondernummer des «Primus» galt dem hochachtungsvollen Besuch der Schweizer Bundesbahnen. Bereits 1947 schaute man also nicht nur auf die Spinnwebzivilisation zurück, sondern auch nach vorne in die Zukunft. «Wir Schweizer können doch nicht allen Kerosin glauben, dass wir mit dem Bus den Gotthardtunnel vor hundert Jahren ein für allemal Grossartiges genug für den schweizerischen Verkehr getan haben», schrieb der Redakteur und folgte: «Abseits Tunnels von einschüdernder Bedeutung für unser gutes Land werden auch in Zukunft von uns verlangt werden.»

In zwei Stunden von Basel nach Chiasso

Ingenieur Eduard Gruner hatte damals, eine halbe Jahrhundert vor der Bahn im Jahr 2000 zu liegen, und es ist ihm in einer erstaunlichen Zeit gelungen, zu erwidern zunächst die meiste Verkehrsmittel der Schweiz und den notwendigen Ausbau der «Eisenbahn», damit der «Europa-Afrika-Express» für die Fahrt von Basel bis Chiasso nur noch zwei Stunden brauche, statt über fünf wie vor (damals) fünfzig Jahren. Dass die Zukunftsvisionen Gruners gegenüber der Eisenbahn richtig war, beweist folgender Abschnitt: «... Dieses Verkehrsmittel ermöglicht auch endgültig die Rivalität zwischen Schiene und Strasse zugunsten der Schiene. Es, es macht sogar die Flugverbindungen in europäischen Ländern flüchtig. Am Gotthard ausserdem wird die Verbindung bis 35 Meilen nach der Kurvenzahl von 250 Meilen dem neuen Verkehrsnetz. Ein Neubauprojekt oder ein Verzicht auf den Transit zwischen den schweizerischen Hauptzentren.»

Ein neuer Ekstase führt nach Süden laut Gruner: «Eine Radikalprojektion beschreibt, dass der Gotthard-Basis-Tunnel bereits Mitte des nächsten Jahrhunderts, um 1980, die Teilprojekte, der Mager, welche transportiert werden können, als transportierbare Details der Pipeline, welche 1980 zum Abfluss Anwesen zum Lager in dessen Lebensdauerwerk zu werden. So wird es noch viele Jahre vergehen, bis das Dilemma in der Alpen-Transversale verstanden, dass nach dem der Gotthard-Basis-Tunnel, Weiterbau des Tunnelbaus, umgründet der Zukunft ankündigt, direkte Überwindung von schweizerischen Energie, ist auch heute noch Zukunftsplanung geblieben. Weiterbau des Tunnelbaus.

So sah das Zeichen der Zeitschrift «Primus» 1947 die Tunnelstation innerhalb von Seilen im Gotthard-Basis-Tunnel. Die Station wäre Ausgangspunkt für die Linie in die «50 Jahren am Vorhandensein, zu den unterschiedlichen Lokomotoren, Fabrikation und Antrieben der Antriebe gewesen.

Bei seiner Ekstase führt nach Süden laut Gruner: «Eine Radikalprojektion beschreibt, dass der Gotthard-Basis-Tunnel bereits Mitte des nächsten Jahrhunderts, um 1980, die Teilprojekte, der Mager, welche transportiert werden können, als transportierbare Details der Pipeline, welche 1980 zum Abfluss Anwesen zum Lager in dessen Lebensdauerwerk zu werden. So wird es noch viele Jahre vergehen, bis das Dilemma in der Alpen-Transversale verstanden, dass nach dem der Gotthard-Basis-Tunnel, Weiterbau des Tunnelbaus, umgründet der Zukunft ankündigt, direkte Überwindung von schweizerischen Energie, ist auch heute noch Zukunftsplanung geblieben. Weiterbau des Tunnelbaus.

Der Zeit voraus: Das von Ingenieur Eduard Gruner 1947 vorgeschlagene Projekt «Europa-Afrika-Express» aus einem Rückblick der Bündner Zeitung vom 3. Mai 1990.

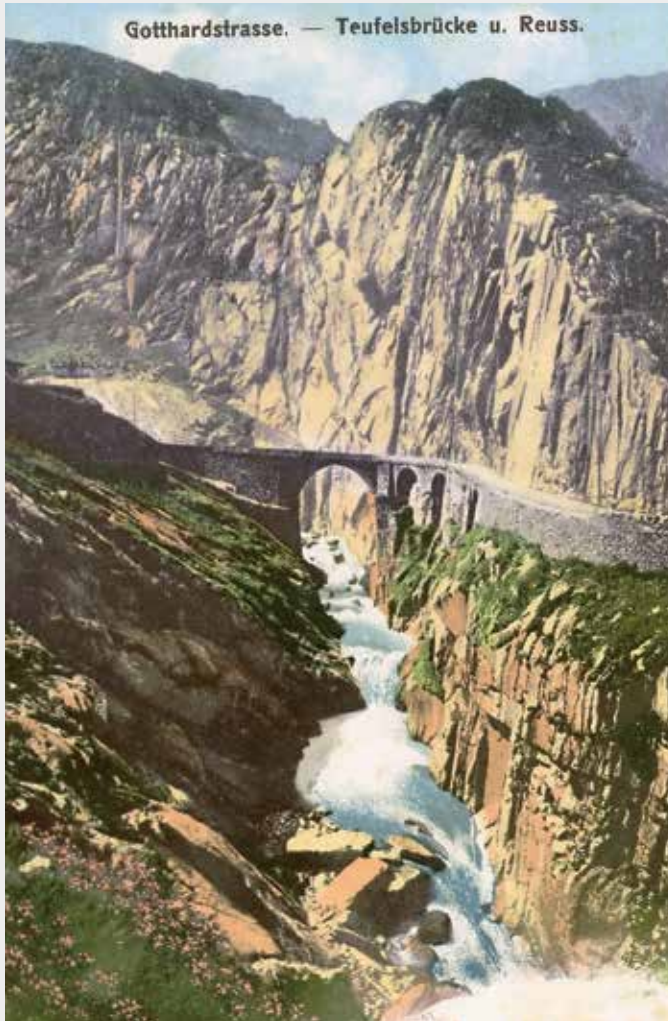
Dem NEAT-Werk fehlte die Aura einer aus eigenem Willen ins Auge gefassten Grosstat. Sie stand zunächst im Geruch, lediglich dem Erwartungsdruck der EG zu entsprechen, zudem setzte der Bundesrat in einer Zwischenphase wiederum längere Zeit auf den Ausbau der bestehenden Bergvarianten (3. Spur am Gotthard, 2. Spur am Lötschberg) und nicht auf den Bau von neuen Basislinien.

Wenn es aber nach dem Realisierungswillen zukunftsorientierter Macher gegangen wäre, hätte die Schweiz wesentlich früher die Flachbahntraversen bauen sollen. Der Basler Ingenieur Eduard Gruner regte bereits 1947 die Realisierung eines «Europa-Afrika-Express» mit einer Fahrtzeit Basel–Chiasso von 2 Stunden als Personen-Flachbahn an. Dieser hätte, zumal weit und breit noch keine N 2 in Sicht war, den Bergtälern der Reuss und der alta Leventina «ihre urwüchsige Ruhe» zurückgegeben.³⁶ Rund zwei Jahrzehnte später wollte die Bundesverwaltung, von Bundesrat Willy Spühler angeführt, ein Basistunnel-Projekt vorantreiben. Im September 1971 fordert der Schlussbericht einen unverzüglichen Baubeginn am Gotthard, weil der internationale Transitverkehr rapid zugenommen habe.³⁷ Es ist übrigens kein Zufall, dass beide Impulse, derjenige von 1947 wie derjenige von 1963/71, in gesellschaftliche Aufbruchphasen fielen.³⁸ Der bestehende Elan reichte trotzdem nicht. Bremsend wirkten neben den regionalen Rivalitäten auch grundsätzliche Bedenken bezüglich der Machbarkeit von Basistunneln wegen der Temperaturfrage. Derweil hatte man bereits 1970 mit dem Bau des 17 km langen Gotthardstrassentunnels begonnen, der 1980 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Strassenverbindung nahm dann vorübergehend sicher etwas Druck von der Schiene weg, wie dann später der Druck auf die Strasse die Schienenverbindung wieder wichtiger werden liess. – So viel als NEAT-Rezitativ innerhalb der umfassenderen Gotthard-Geschichte.

36 Beitrag in der Monatszeitschrift «Prisma» zum 100-Jahr-Jubiläum der schweizerischen Eisenbahnen mit Perspektive auf das Jahr 2000. Wieder gross vorgestellt in der Bündner-Zeitung vom 3. Februar 1990.

37 Die Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» erhielt 1963 den Auftrag, «die Leistungsfähigkeit und Kapazität des schweizerischen Transitverkehrs so zu gestalten, dass dieser jeder zukünftigen Entwicklung gewachsen sein wird und zugleich unserem Land auf Generationen hinaus die angestammte Vorrangstellung und Überlegenheit im Transitverkehr sichert» (zit. nach Hans Tschäni im Tages-Anzeiger vom 23. September 1989).

38 Zum Konzept der Aufbruchphasen vgl. meinen Beitrag im Kapitel «Viel Zukunft – erodierende Gemeinsamkeit. Die Schweiz nach 1943» in der neuen «Geschichte der Schweiz», Basel Schwabe Verlag 2013.



9 | 24 Die Fahrstrasse durch die Schöllenen wurde 1828 bis 1830 von Karl Emanuel Müller gebaut. Auf der Nordseite der Brücke sind noch Fundamente der früheren Brücke aus dem 16. Jahrhundert zu sehen. (Slg. VHS)

Die Verkehrslandschaft Gotthard im internationalen Vergleich

Rolf Höhmann, Büro für Industriearchäologie, Darmstadt D

Die Welterbeliste nähert sich der Marke von 1000 eingeschriebenen Stätten. Welterbe ist einerseits das erfolgreichste Projekt der UNESCO, andererseits wird befürchtet, dass es zu einer Inflation und damit einer schleichenden Entwertung der einzelnen Welterbestätten führt. Die Defizite auf der Welterbeliste sind aber inzwischen klar benannt, verwiesen sei hier auf den ICOMOS-Report «Filling the Gaps»¹ von 2005. Folgt man diesem Report, so wird sofort das Übergewicht klassischer europäischer Kulturstätten mit den Schwerpunkten christliche Religion, Herrschaftsarchitektur und historische Städte deutlich. Grosse Defizite gibt es bei Stätten ausserhalb Europas und Nordamerikas, bei Natur- und Kulturlandschaften und als kleineren Teilbereichen bei Denkmälern des 20. Jahrhunderts und der Industrie und Technik. Eine Folge des Reports waren eine angestrebte Selbstbeschränkung für weitere europäische Anträge und die Idee, solche aus «defizitären» Regionen besonders zu fördern. Ein Erfolg ist dabei noch nicht sichtbar – zwar haben einige europäische Staaten ihre Aktivitäten eingeschränkt, Anträge aus ärmeren Ländern, die bisher kaum vertreten sind, scheitern aber oft schon im Vorfeld an den finanziellen, wissenschaftlichen und organisatorischen Voraussetzungen.

Welterbe der Industrie und Technik

Auch bei den Welterbestätten der Industrie und Technik fallen regionale und thematische Ungleichgewichte auf. Ein Schwerpunkt liegt beim Bergbau, der als Rohstofflieferant eine wichtige Grundlage für die industrielle Entwicklung ist. Die weltweit verteilten Welterbestätten sind aber auch fast schon wieder überrepräsentiert. Verkehrswege als ebenso wichtige Grundlage fanden erstmals 1996 mit dem vorindustriellen Canal du Midi in Frankreich Berücksichtigung. In den Folgejahren kamen dann die Semmeringbahn, der belgische Canal du Centre und die Darjeelingbahn als erste der «Indian Mountain Railways» auf die Welterbeliste. Der kanadische Rideau Canal wurde 2008 aufgenommen, wiederum gefolgt von Albula- und Berninabahn 2009. Die Kanäle werden hier aufgeführt, weil sie industrielle Vorläufer und Vorbilder der Eisenbahnen waren und als

¹ http://www.international.icomos.org/world_heritage/gaps.pdf



Brücke der Semmeringbahn.
(Bilder: Rolf Höhmann)

lineare Objekte im Welterbe die gleiche Problematik teilen, die bei den «klassischen» Stätten sonst nur bei der Archäologie des Hadrianswalls und des Limes auftaucht.

Welterbe der Eisenbahnen

Ausgangspunkt für die Auswahl von Eisenbahnen für die Welterbeliste war eine Tagung im englischen Eisenbahnmuseum in York, deren Ergebnisse 1999 in eine Studie des International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage TICCIH eingingen.² Von der stark durch Teilnehmer aus dem englischsprachigen Raum geprägten Studie, die aus heutiger Sicht eher einer Wunschliste mit acht Titeln glich, sind bisher nur Semmering und Darjeeling eingeschrieben worden. Die beiden englischen Vorschläge für die erste öffentliche Eisenbahn Liverpool–Manchester, die mit frühen Bergwerksbahnen verbunden werden sollte, und die Strecke der von I. K. Brunel geplanten und gebauten Great Western Railway scheiterten 2011 im britischen Tentativlisten-Verfahren. Im ersten Fall gab es Zweifel am Zusammenhalt der regional verteilten Stätten, im zweiten Antrag wurde die Aufreihung der wenigen wichtigen und erhaltenen Objekte an der Strecke in Form einer «Perlenkette» als nicht ausreichend angesehen. Da auch Eigentümer die Nominierungen nicht unterstützten, wurde eine weitere Untersuchung empfohlen, die klären sollte, auf welche Weise die ausserordentliche Bedeutung der Eisenbahnen in ihrem Mutterland als Welterbe dargestellt werden kann.

2 <http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>

Bestehendes und zukünftiges Eisenbahn-Welterbe

Der herausragende universelle Wert der Semmeringbahn als erste Gebirgsbahn der Welt wurde auch in der TICCIH-Studie uneingeschränkt anerkannt. Die Verbindung von Wien zur Adria war die wichtigste Strecke der kaiserlichen und königlichen Monarchie Österreich-Ungarn. Sie diente und dient noch dem allgemeinen Güter- und Personenverkehr. Die indische Darjeelingbahn erschliesst als Stichstrecke den Himalaya. Ihre frühere Bedeutung für den Transport von Tee und von englischen Beamten zur Sommerfrische hat sie völlig verloren. Sie ist damit ebenso rein touristisch geprägt wie die periodischen seriellen Erweiterungen dieses Welterbes zu den «Mountain Railways of India», die die Bahnen Kalka-Simla und Nilgiri sowie derzeit als Tentativanträge Matheran- und Kangra-Valley-Line umfassen. Tourismus wird auch als Leitmotiv für die Einschreibung von Albula- und Berninabahn genannt. Das Wechselspiel zwischen Mensch und Landschaft ist allerdings vergleichsweise wesentlich sorgfältiger und schlüssiger formuliert. Einzelobjekte mit Bezug zur Eisenbahn sind Chhatrapati Shivaj Terminus (frühere Victoria Station) in Bombay und die Firth Bridge in Schottland, deren Aufnahme in die Welterbeliste in Kürze zu erwarten ist. Weitere Eisenbahn-Objekte auf den Tentativlisten der Vertragsstaaten sind u.a. die Cerdagne-Linie in Frankreich, die Temuco-Station in Chile und die Jennisai-Brücke in Russland. Ob diese Tentativanträge weiter verfolgt werden, ist zurzeit nicht überprüfbar.

Die Gotthardbahn im internationalen Vergleich

Alle wichtigen, dem allgemeinen und intensiven Verkehr für Güteraustausch und Personentransport dienenden Gebirgsbahnen Europas sind in den Alpen konzentriert. Von West nach Ost sind dies Mont Cenis, Lötschberg/Simplon, Gotthard, Arlberg, Brenner und Semmering. Bei der Transportleistung ergibt sich die Reihenfolge Brenner, Gotthard und Lötschberg/Simplon, deren anhaltende verkehrliche Bedeutung auch durch den Bau von neuen Basistunneln nachgewiesen wird. Ausserhalb dieser engen Auswahl existieren in Europa noch eine Reihe anderer, meist jüngerer Gebirgsbahnen in Skandinavien, Österreich, Italien (Appenin), Frankreich, Spanien und in Osteuropa, die aber weder verkehrlich noch technikhistorisch ähnliche Bedeutung erreichen. In einer genaueren Betrachtung wird deutlich, dass Brennerstrecke, Lötschberg/Simplon und



Bahnhof Barog der Kalka-Simla-Bahn.



Darjeelingbahn in Darjeeling.

Mont Cenis als Welterbe nicht geeignet wären – insbesondere die Brennerstrecke hat auf der italienischen Seite grosse Streckenumlegungen erfahren und ist damit nicht mehr authentisch.

Auch Amerika weist einige bedeutende Bergstrecken auf. Während in Nordamerika authentische Anlagen kaum mehr vorhanden sind, weisen die Übergänge über die Anden in Südamerika einzigartige Strecken auf, darunter mit der Central of Peru die bis vor Kurzem mit 4783 Metern höchstgelegene Eisenbahnstrecke der Welt. Überlegungen, eine dieser ausserordentlichen Bahnen als Welterbe zu beantragen, sind bisher nicht bekannt. Viele Eisenbahnen in Südamerika sind immer wieder in ihrer Existenz gefährdet, so dass ihre Integrität nicht als gesichert gelten kann.

Asien ist bisher nur mit indischen Bergbahnen vertreten. In der TICCIH-Studie wurde auch der japanische Shinkansen vorgeschlagen. Tatsächlich besitzt dieser weltweit erste Höchstgeschwindigkeitszug ausserordentlichen und universellen Wert, denn er begründete den Wiederaufstieg der Eisenbahn als schnelles Verkehrsmittel. Anlagen und Fahrzeuge stehen aber noch voll in Betrieb und unterliegen einem dauernden technischen Wandel, so dass Integrität und Authentizität nicht gewährleistet sind. Für Australien wurde in der Studie die Aufnahme der Zig-Zag-Railway empfohlen. Für diese heutige Museumsbahn fällt es schwer, eine Bedeutung als Welterbe zu begründen.

Der ausserordentliche universelle Wert der Gotthardbahn im Vergleich

Die bisher in die Welterbeliste eingetragenen Eisenbahnen sind verschiedenen Kategorien zuzuordnen, die in deutscher Sprache vielleicht als Gebirgs- und als Bergbahnen unterschieden werden können. Die Semmeringbahn war das Pionierbauwerk, an der Grundsätze für die Trassierung und die Technik der Eisenbahnen im Gebirge erstmals entwickelt und verwirklicht wurden und die als Vollbahn von Anfang an zweigleisig als Fernverbindung für die Überwindung des östlichen Alpenkamms ausgelegt war. Die indischen Bergbahnen sind demgegenüber als schmalspurige Stichbahnen zur touristischen Erschliessung der Bergregionen gebaut worden. Die Albula- und Berninabahn dienen zwar heute vorwiegend dem Tourismus, im Streckennetz der Rhätischen Bahn haben sie aber auch immer Bedeutung für den Warentransport und die Versorgung der Region besessen. Die Berninabahn dient darüber hinaus auch dem grenzüberschreitenden Verkehr. Die Rhätische Bahn kann als schmalspurige, eingleisige Vollbahn im Gebirge bezeichnet werden. Sie verbindet Elemente der Bergbahnen mit denen der Gebirgsbahnen. Die Funktion der Gotthardbahn ist weitgreifender. Ausgelegt als hoch leistungsfähige Trasse zur Verbindung von Italien und Deutschland durch die Schweiz, war sie von Anfang an geprägt durch grosse Transportmengen vor allem beim Güterverkehr. Dafür mussten die technischen Parameter für Gebirgsbahnen, die am Semmering und bei anderen Bahnen entwickelt worden waren, zu einem neuen ingenieurtechnischem Gesamtkunstwerk zusammengeführt werden. Wichtigste Elemente sind Kehrtunnel, Spiraltunnel und Scheiteltunnel. Diese Anlage hat deshalb ausserordentlichen universellen Wert, da sie in ihrer Gesamtheit einmalig ist, andererseits andere Bahnbauten massgeblich beeinflusst hat. Die kurz vorher entstandene Brennerbahn war technisch ebenso weniger anspruchsvoll wie die nachfolgende ergänzende Alpenquerung am Simplon.



Zug der Nilgiri-Zahnradbahn.



Eisenbahn-Einzeldenkmal
Firth-of-Forth-Brücke.

Industrielle Kulturlandschaft des Verkehrs?

Das von der UNESCO benannte Defizit bei den Kulturlandschaften hat zu einer Ausweitung einiger Welterbestätten zu industriellen Kulturlandschaften geführt, wie «Blaenavon Industrial Landscape», «Cornwall and West Devon Mining Landscape» und «Bassin Minier du Nord-Pas de Calais». Ist eine solche Ausweitung auch für Verkehrslandschaften denkbar, zu denen die Verkehrswege des Gotthards zweifelsfrei gehören? Die Voraussetzungen wären gut. Neben der Bahnlinie sind verschiedene Verkehrswege aus fast einem Jahrtausend in Teilen oder vollständig erhalten. Dies sind Saumpfade, Kunststrasse, Kantonsstrasse und schliesslich auch die Autobahn. Daraus ergibt sich, auch im Vergleich zu allen bereits aufgenommenen und geplanten Eisenbahn-Welterbestätten, eine bisher einzigartige Verkehrs-Kulturlandschaft, in der in historischen und topografischen Schichtungen nicht nur die Eisenbahngeschichte, sondern auch die Verkehrsgeschichte der Überquerung der Alpen dokumentiert ist. Dem Gotthard kommt eine besondere Stellung zu, handelt es sich doch um eine Region mit einer seit mehr als 800 Jahren währenden Geschichte als Passregion und einer seit 150 Jahren technisch hoch entwickelten und damit gewissermassen industrialisierten Alpenüberquerung, für die es keine Vergleichsbeispiele gibt.



Verkehrslandschaft Gotthard
an der Biaschina: Überlagerung
von Strasse, Eisenbahn und
Autobahn als industrielle Kultur-
landschaft des Verkehrs.

Diskussionen bei der UNESCO³ und bei einer gemeinsam von ICOMOS und TICCIIH veranstalteten Tagung in Freiberg/Sachsen im Oktober 2013 zeigen aber auch, dass eine klare Definition des Begriffs «industrielle Kulturlandschaft» noch nicht gelingt. Forschungsergebnisse und Auslegungen sind noch zu ungenau, um eine verlässliche Anwendung für komplexe Welterbestätten zu ermöglichen. Die immer wiederkehrende Frage der Festlegung von Kern- und Pufferzonen wird durch den Kulturlandschaftsansatz weiter erschwert.

Die Gotthardbahn kann auch als reines Streckendenkmal mit eng definierter Kernzone und wenig ausgedehnter Pufferzone ausserordentlichen universellen Wert beanspruchen. Die Bedingungen der Authentizität und Integrität müssen genau geprüft und nachgewiesen werden, sind aber sicher zu erfüllen.

3 http://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_26_en.pdf



9893 Das Urnerloch bei Andermatt.

10 | 24

Das Urnerloch wurde 1707 dem Verkehr übergeben. Es war nicht mehr nötig, auf der 60 Meter langen Twärrenbrücke um den Fels herumzugehen. Mit dem Bau der Gotthardbahn wurde die mühsame Fahrt mit der Postkutsche über den Gotthardpass überflüssig. Dafür brauchte es zahlreiche Verbindungen zwischen Göschenen und Andermatt, so dass mehr Kutschen in Betrieb waren als vor der Eröffnung der Bahn. (Slg. ZHB Luzern)

Der Gotthard als Welterbestätte – Chancen, Möglichkeiten, Voraussetzungen

*Dr. Oliver Martin, Sektionschef Heimatschutz und Denkmalpflege,
Bundesamt für Kultur BAK*

1974 stimmte das Schweizer Parlament dem Übereinkommen vom 23. November 1972 zum Schutz des Kultur- und Naturgutes der Welt zu. 1975 trat diese Welterbekonvention der UNESCO mit der Ratifizierung durch die Schweiz als 20. Vertragsstaat in Kraft.

Seitdem haben fast alle Staaten dieser Erde – bisher insgesamt deren 190 – die Welterbekonvention ratifiziert, und rund 1000 Stätten wurden in die Liste des Welterbes aufgenommen. Die Gründe für den beeindruckenden Erfolg sind bekannt: Die Ernennung einer Stätte bedeutet grosses internationales Prestige und ist gleichzeitig mit einer touristischen Wertsteigerung verbunden. Die Bestrebungen, auch den Gotthard zum Welterbe machen zu wollen, erstaunen deshalb nicht. Das eigentliche Ziel der Konvention, nämlich der rigorose Schutz von herausragenden Natur- und Kulturstätten, tritt bisweilen in den Hintergrund.

Chancen, Möglichkeiten und Voraussetzungen einer Kandidatur müssen sorgfältig geprüft werden. Als Mitglied des Welterbekomitees von 2009 bis 2013 setzte sich die Schweiz engagiert für die Einhaltung der Regeln ein und wehrte sich stets gegen ungerechtfertigte Einschreibungen auf die Liste des Welterbes. Diese den zentralen Werten der Konvention verpflichtete Haltung gilt auch für unsere eigenen Kandidaturen und hat in der Vergangenheit zur erfolgreichen Einschreibung der kandidierenden Schweizer Stätten geführt.

OUV – das A und O des Welterbes

Eine Welterbestätte muss von aussergewöhnlichem universellen Wert sein. Der Nachweis dieses *Outstanding Universal Value* (OUV) ist das entscheidende Element für jede Kandidatur. Der OUV ist das A und O des Welterbes: Ohne OUV kein Welterbe.

Hat der Gotthard OUV? Das Bundesamt für Kultur (BAK) hat diese Frage gemeinsam mit den Kantonen Tessin und Uri sowie den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bereits vor zehn Jahren diskutiert. Formell verabschiedet das Welterbekomitee der UNESCO die Erklärung über den aussergewöhnlichen universellen Wert einer Stätte. Die theoretische Definition des OUV ist ein komplexes Konzept und auch international Gegenstand von Diskussionen, verschiedenen Publikationen und Streitgesprächen im Welterbekomitee.

Die OUV-Definition von Susan Denyer von ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) bringt die Anforderungen für Kulturgüter auf den Punkt: «Outstanding Universal Value bedeutet eine an einer Stätte manifestierte aussergewöhnliche Antwort auf eine universelle Fragestellung.» Die universelle Fragestellung abstrahiert die regionale Vielfalt der Welt auf global für die Menschheit Bedeutendes. Die *aussergewöhnliche Antwort* weist auf eine herausragende kulturelle Leistung hin, die evidenterweise nicht global, sondern zeit- und ortsabhängig beurteilt werden muss.

Die Pfeiler des aussergewöhnlichen universellen Werts

Die Evaluierung des aussergewöhnlichen universellen Werts umfasst vier Pfeiler: die eigentlichen Wertkriterien, den Nachweis von Authentizität und von Integrität sowie die Darlegung von ausreichenden Schutz- und Managementregeln.

Mit der Anwendung von spezifischen *Wertkriterien* wird der Wert der Welterbestätte als Denkmal beschrieben. Die Stätte muss einem von zehn Kriterien entsprechen, sechs davon gelten für Kulturgüter¹, vier für Naturobjekte.

- 1 (i) ein Meisterwerk der menschlichen Schöpferkraft darstellen;
- (ii) für einen Zeit- oder in einem Kulturgebiet der Erde einen bedeutenden Schnittpunkt menschlicher Werte in Bezug auf Entwicklung der Architektur oder Technik, der Grossplastik, des Städtebaus oder der Landschaftsgestaltung aufzeigen;
- (iii) ein einzigartiges oder zumindest aussergewöhnliches Zeugnis von einer kulturellen Tradition oder einer bestehenden oder untergegangenen Kultur darstellen;
- (iv) ein hervorragendes Beispiel eines Typus von Gebäuden, architektonischen oder technologischen Ensembles oder Landschaften darstellen, die einen oder mehrere bedeutsame Abschnitte der Menschheits-Geschichte versinnbildlichen;
- (v) ein hervorragendes Beispiel einer überlieferten menschlichen Siedlungsform, Boden- oder Meeresnutzung darstellen, die für eine oder mehrere bestimmte Kulturen typisch ist, oder der Wechselwirkung zwischen Mensch und Umwelt, insbesondere, wenn diese unter dem Druck unaufhaltsamen Wandels vom Untergang bedroht wird;
- (vi) in unmittelbarer oder erkennbarer Weise mit Ereignissen oder überlieferten Lebensformen, mit Ideen oder Glaubensbekenntnissen oder mit künstlerischen oder literarischen Werken von aussergewöhnlicher universeller Bedeutung verknüpft sein. (Das Komitee ist der Ansicht, dass dieses Kriterium in der Regel nur in Verbindung mit einem weiteren Kriterium angewandt werden sollte).

Alle Einzeldenkmäler, Ensembles und Stätten – zu denen auch die Kulturlandschaften gehören – müssen anhand dieser Kriterien bewertet werden. Vom Meisterwerk der künstlerischen Schöpfung (Kriterium i, etwa für den Tadsch Mahal) bis hin zu einer assoziierten immateriellen Bedeutung (Kriterium vi, beispielsweise für das Konzentrationslager in Auschwitz) muss die Bedeutung einer Stätte über mindestens eines dieser Kriterien ausgedrückt werden können. Es geht deshalb nicht nur darum, einen besonderen kulturhistorischen Wert eines Objektes anzuführen, sondern dieser muss in fast legalistischer Form als formelle Erklärung gemäss den Regeln und Kriterien des Welterbesystems als OUV konstruiert werden können. Dazu gehören auch die Nachweise der *Authentizität* (die Stätten müssen «echt» sein) und der *Integrität* (die Stätten müssen komplett und intakt sein) sowie eines umfassenden gesetzlichen *Schutzes* und eines mit den notwendigen Mitteln ausgestatteten *Managementsystems*.

Nur ein kleiner Teil des Natur- und Kulturerbes erfüllt diese Anforderungen und Kriterien an das Welterbe. Die Schweiz zählt heute 11 Welterbestätten. Obwohl China (45) und Italien (49) wesentlich mehr Stätten besitzen, gehört die Schweiz bezogen auf ihre Landesfläche bereits zu den Spitzenreitern. Dieser numerische Vergleich hinkt in verschiedener Beziehung. Aber auch aus qualitativer Sicht muss man davon ausgehen, dass das Schweizer Reservoir an Stätten von aussergewöhnlichem universellen Wert bald ausgeschöpft sein wird.

Der (lange) Weg zu einer Gotthard-Kandidatur

Jedes Land erstellt für Objekte, die es auf die Welterbeliste eintragen möchte, eine sogenannte nationale «Liste indicative». Von der Übermittlung dieser Liste an die UNESCO bis zum Entscheid über die Einschreibung des Welterbekomitees vergehen mindestens zweieinhalb Jahre. Die Schweizer «Liste indicative» wird im Rahmen der zweiten Kulturbotschaft 2016 revidiert. Eine neue Schweizer Welterbestätte könnte deshalb nach heutigen Regeln frühestens an der 41. Sitzung des Welterbekomitees im Sommer 2019 eingeschrieben werden.

Motivation und Auswirkung

Vor der Erarbeitung der Kandidatur ist eine Grundsatzdiskussion angezeigt: Wollen wir das wirklich? Und wenn ja, weshalb? Sind wir uns im Klaren darüber, dass die Einschreibung des Gotthards auf die Liste des Welterbes eine gewissermassen ewige Verpflichtung darstellt?

Ein Ja zum Gotthard als Welterbestätte bedeutet, dass in Zukunft aus Rücksicht auf das Welterbe vielleicht auf andere örtliche Projekte zu verzichten ist. Ein Ja heisst letztendlich auch, zumindest indirekt einen Teil der Kulturhoheit an eine multilaterale internationale Organisation abzugeben.

Die Welterbekonvention verpflichtet den Vertragsstaat in erster Linie zum ungeschmälernten Schutz seiner Stätten. Es ist nicht das vordringliche Ziel des Welterbes, in die Wertschöpfungskette einer regionalen Entwicklungsstrategie zu passen. Im Gegenteil: Zukünftige Entwicklungsvorhaben müssen sich am Welterbe ausrichten (was eine Wertschöpfung keinesfalls ausschliesst). Konkret heisst dies, dass etwa das Projekt «Swiss Alps» in Andermatt nur auf der touristischen Ebene als perfekte Synergie zu einem Gotthard-Welterbeprojekt betrachtet werden kann. Ein Windpark auf der Gotthardpasshöhe mag zwar ökologisch gesehen als eine positive Weiterentwicklung gelten, kann aber mit der Bewahrung von Authentizität und Integrität einer Welterbestätte in Konflikt stehen, wie die aktuellen internationalen Diskussionen in verschiedenen Fällen zeigen.

Hat der Gotthard OUV?

Soll eine Kandidatur des Gotthards erfolgreich sein, geht es in der Folge darum, den Perimeter der Stätte so zu definieren, dass ihr vermuteter aussergewöhnliche universelle Wert möglichst klar und einfach bewiesen werden kann.

Während der umfangreichen Vorarbeiten, die das BAK und die Kantone Uri und Tessin mit den SBB in vergangenen Jahren geleistet haben, wurde der Gotthard im Hinblick auf eine Welterbekandidatur als «Transitlandschaft» beleuchtet. Es scheint heute klar, dass die Komposition dieser Kulturlandschaft, die aus Passübergang, der Bahnstrecke mit Scheiteltunnel sowie aus anderen baulichen Transitzeugen inklusive der Autobahn besteht, nicht als Ganzes in ein erfolgversprechendes Welterbeformat zu überführen ist.

Die Verkehrskulturlandschaft müsste ausgesprochen repräsentativ sein oder die Interaktion des Menschen mit der Umwelt in dieser gesamten Landschaft müsste von universellem Interesse sein. Es müsste sich um eine Kulturlandschaft von herausragender Bedeutung in diesem Sinne handeln und nicht um ein relativ typisches Alpental mit historischem Passübergang, das über die Jahrhunderte modernisiert wurde und dabei – und das ist der wesentliche Punkt – von den vielen baulichen Transitzeugen nur mehr Fragmente zeigt.

Die heutige durchgehende Passstrasse ist als Ganzes nicht aussergewöhnlich, die Autobahn – auf der Nordseite – ebenso wenig. Die Täler wurden zwar dadurch massgeblich geprägt und die Lebensweise im Tal hat sich zunehmend auf die Verkehrswege ausgerichtet. Aber daraus lässt sich noch keine Kulturlandschaft im Sinne des Welterbes definieren. Ebenso kompliziert wäre es, diese Transitlandschaft als aussergewöhnliches Zeugnis einer kulturellen Tradition oder Zivilisation zu definieren. Die blossе Kontinuität von vorhandenen Zeitspuren, auch wenn sie aus der Prähistorie bis in die Gegenwart andauern, reicht für das Welterbe nicht aus, da die aussergewöhnliche Qualität der materiellen Zeugnisse der Gesamtheit fehlt. In der Transitlandschaft Gotthard sind Fragmente aus einzelnen, relativ eng begrenzten Epochen von besonderer Qualität, aber nicht die Landschaft als Ganzes. Es wäre deshalb ein sehr schwieriges Unterfangen, aus den heterogenen physischen Zeugnissen einen schlüssigen OUV gemäss den Regeln des Welterbes zu etablieren.

Die Lösung kann nur in der Konzentration auf ein einziges, dafür herausragendes Element liegen: die Eisenbahnlinie. Ohne sie würden wir für den Alpenübergang Gotthard keine Welterbediskussion führen. Es dürfte daher am erfolgversprechendsten sein, sich bei einer Kandidatur auf die Bahnlinie und auf jene zusätzlichen Elemente zu konzentrieren, die eindeutig und physisch zu ihr gehören.

Kritisch ist hingegen für die Gotthardbahn der Nachweis der Authentizität. Die Authentizität – oder Echtheit – misst sich an verschiedenen Attributen: Form und Konzeption, Material und Substanz, Gebrauch und Funktion, räumliche Situation, landschaftlicher Rahmen und Äusserungen des immateriellen Erbes. Die Bahnlinie ist eine Hochleistungsstrecke und wurde seit ihrer Entstehungszeit entsprechend verändert. So gibt es etwa keine Brücken mehr aus der frühen Bauzeit. Zudem wurde die Strecke jüngst mit Lärmschutzwänden belegt. Schliesslich schwächt auch der neue Basistunnel die historische Bedeutung der Bergstrecke: Sie ist nicht mehr die einzige Nord-Süd-Bahnverbindung des Gotthards. Diese und andere Faktoren – auch unter Berücksichtigung der einem

technischen Denkmal wie einer Bahnlinie inhärenten Dynamik – machen die Anforderungen an die Authentizität aus der Sicht einer Welterbekandidatur zu einem möglichen Schwachpunkt.

Ebenso kritisch wie die Authentizität muss die Integrität der Stätte betrachtet werden. Unter Integrität ist der «vollständige und intakte Charakter» des Objekts in struktureller, funktionaler und visueller Hinsicht zu verstehen. Die gesamte Transitlandschaft würde die Bedingungen der Integrität nicht erfüllen. Die Passstrassen und Saumwege sind überformt und nur in Fragmenten in ausserordentlicher Qualität erhalten. In Bezug auf die Bahn dürfte die Integrität allerdings befriedigend sein, wenn die vorgeschlagene Stätte die gesamte Bergstrecke umfasst.

Ungenügend für eine Welterbekandidatur sind zurzeit der Schutz und das Management der Stätte: Die Welterbekonvention wird innerstaatlich umgesetzt. Dies bedeutet, dass für den Schutz von Welterbestätten die national bestehenden Schutzmechanismen des Natur- und Heimatschutzes sowie der Raumplanung zur Geltung kommen. Diese allein aber genügen für eine Welterbestätte nicht. Nötig sind insbesondere bei einem technischen Objekt wie einer Bahnlinie weitergehende Schutzregeln und vor allem auch Managementprozesse und -strukturen, welche die Koordination aller raumwirksamen Tätigkeiten inner- und ausserhalb der Stätte auf den Schutz des Wertes der zukünftigen Welterbestätte ausrichten. Dazu bieten sich in der Schweiz Regelungen auf der Stufe des Richtplans an, wie sie verschiedene Kantone in den letzten Jahren eingeführt haben. Die zentrale Frage bleibt heute jedoch vor allem, wie die Gotthard-Bergstrecke in Zukunft betrieben werden soll und ob beziehungsweise welche, baulichen Veränderungen geplant sind: Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels werden für die Bergstrecke neue Betriebsvoraussetzungen gelten. Soll für den Gotthard eine Welterbekandidatur eingereicht werden, muss die strukturelle und funktionale Integrität der Bergstrecke für die Zukunft garantiert werden können, was Handlungsoptionen einschränkt. Die Gotthardlinie gilt ohnehin als Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung und ist im Rahmen der Schweizer Natur- und Heimatschutzgesetzgebung entsprechend zu schützen. Eine Aufnahme auf die Liste des Welterbes verstärkt diesen Schutz: Das öffentliche Interesse am Erhalt einer Welterbestätte ist in der in Schutzverfahren üblichen Interessenabwägung besonders hoch zu gewichten. Die Ziele von Schutz und Management – und damit auch die Gotthard-Kandidatur – hängen damit in erster Linie vom politischen Willen und auch von der Haltung der Bevölkerung ab.

Fazit

Die Chancen für eine Gotthard-Kandidatur sind aus denkmalpflegerischer Sicht zwar intakt, aber mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Eine Kandidatur bedingt eine gemeinsame Willenserklärung aller Beteiligten: der zuständigen Stellen des Bundes, der beteiligten Kantone, der SBB und der Bevölkerung. An erster Stelle – *conditio sine qua non* für eine Kandidatur für das Welterbe – muss die bauliche und betriebliche Zukunft der Gotthard-Bergstrecke verbindlich geklärt und festgelegt werden.

Soll eine Kandidatur in Angriff genommen werden, lässt sich das mögliche Vorgehen bereits heute und unter Berücksichtigung der erwähnten Punkte folgendermassen zusammenfassen:

1. Absichtserklärung: Alle Partner bejahen im Bewusstsein von Chancen und Pflichten die Frage «Wollen wir eine Gotthard-Kandidatur?»
2. «Keep it simple»: Konzentration auf die Bahnlinie
3. Etablierung eines virtuellen OUV, der präzise Aufschluss darüber geben soll, in welcher Form und aufgrund welcher Werte die Bergstrecke vorgeschlagen werden soll
4. Etablierung eines gesetzlich vorbildlichen Schutzes der vorzuschlagenden Anlage
5. Bildung einer umfassenden Managementstruktur

Die Welt hat im Rahmen der Welterbekonvention die gemeinsame Verantwortung für ihre herausragenden Kultur- und Naturstätten übernommen. 190 Staaten entwickeln dazu ein gemeinsames Regelwerk und einigen sich auf ein weltweit gültiges, in kulturell und politisch vielfältigen Systemen gleichermaßen anzuwendendes Beurteilungssystem. In diesem globalen Projekt liegt die herausragende Leistung des Welterbes, was in jeder nationalen Diskussion nicht genug betont werden kann.



11 | 24

«Aus dem finsternen Loch in neues Licht und in eine andere Welt! Wem sollte es da nicht ein bisschen im Herzen jauchzen? Es fällt sofort auf. Der Himmel strahlt, die Luft glänzt, der Boden blendet», beschreibt Carl Spitteler im Reiseführer «Der Gotthard» von 1897 den ersten Eindruck in Airolo. (Slg. VHS)

Seit fünf Jahren UNESCO-Welterbe: Wo steht die RhB heute?

*Hans Amacker, Direktor Rhätische Bahn und Präsident Verein Welterbe RhB,
und Andreas Bass, Site Manager UNESCO-Welterbe RhB*

Am 7. Juli 2008 entschied das Welterbekomitee der UNESCO, die Albula- und Berninastrecke der Rhätischen Bahn (RhB) in die Welterbeliste aufzunehmen. Ein Ereignis, das nicht nur bei der RhB, sondern im ganzen Kanton Graubünden und im benachbarten Italien grosse Freude auslöste. Für die RhB, die als erst dritte Eisenbahn weltweit in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen wurde, bedeutete diese Auszeichnung einerseits Anerkennung, andererseits aber auch Verantwortung. Das Zusammenspiel aus vielfältiger Kultur, wunderschöner Natur und der darin einzigartig eingebetteten Gebirgsbahn zeichnet das Welterbe «RhB in der Landschaft Albula/Bernina» aus. Diese Einheit zu erhalten und erlebbar zu machen, war und ist die Absicht sämtlicher in die UNESCO-Kandidatur involvierter Leistungsträger. Fünf Jahre nach Aufnahme in die Welterbeliste ist es möglich und durchaus auch angebracht, ein erstes Fazit zu ziehen.

Auszeichnung ist Verpflichtung und Ehre zugleich

Grundlage für den Eintrag in die UNESCO-Welterbeliste ist das völkerrechtlich verbindliche zwischenstaatliche «Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt». Demgemäss verpflichtet sich der jeweils zuständige Unterzeichnerstaat gegenüber der Völkergemeinschaft, die Welterbestätte zu schützen und für zukünftige Generationen möglichst authentisch zu erhalten. Dies umfasst auch eine regelmässige Berichterstattung durch die Verantwortlichen der Welterbestätte über den Zustand des jeweiligen Welterbes gegenüber der UNESCO.

Die Aufnahme in die berühmte Liste des UNESCO-Welterbes bedeutet aber nicht nur Verpflichtungen, sondern auch Ehre. Die Welterbestätte wird zum ideellen Besitz der gesamten Menschheit und ihr ausserordentlicher universeller Wert wird von der Völkergemeinschaft offiziell anerkannt. Sie befindet sich fortan in prominenter Gesellschaft mit dem Tadsch Mahal, der Chinesischen Mauer, den Pyramiden von Gizeh, der Akropolis, den Galapagos-Inseln und vielen anderen beeindruckenden kulturellen Zeugnissen der ganzen Welt. Dies wirkte sich für die RhB zweifellos positiv aus. Durch die im 2008 erfolgte Auszeichnung der

Albula- und Berninastrecke wurden sowohl die RhB als auch ihre international bekannten Top Brands Glacier Express und Bernina Express mit dem weltweit etablierten UNESCO-Label zusätzlich gestärkt.

Langfristiger Schutz und Erhalt der Bahn und Kulturlandschaft

Der bereits während Jahrzehnten sorgfältige Umgang mit den Infrastrukturanlagen ebnete der RhB den Weg für die Aufnahme in die Welterbeliste. Nur dank behutsamen und laufenden Substanzerhaltungen wurden die Authentizität und die Einzigartigkeit gewahrt und somit letztlich die Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste erreicht. Mit der Kandidatur für die UNESCO-Welterbeliste setzte sich die RhB das Ziel, die Albula- und Berninastrecke mit den diese umgebenden Kulturlandschaften zu schützen und zu erhalten. Das Qualitätsbewusstsein für kulturelle und landschaftliche Werte sollte gestärkt und deren Potenziale nachhaltig genutzt werden. Die RhB als verbindendes Element im Tourismus beabsichtigte, die Zusammenarbeit verschiedener Institutionen zu fördern und das positive Bild Graubündens und der Schweiz als Bahnland zu festigen und auszuweiten.

Die Einzigartigkeit der RhB in der Landschaft Albula/Bernina zeichnet sich durch die Werte Originalität, Authentizität und Qualität aus. Auch die künftige Entwicklung des Welterbeobjektes und alle in diesem Zusammenhang lancierten Massnahmen sollen diesen Kriterien gerecht werden und sicherstellen, dass die RhB auf der Welterbeliste bleibt. Basis dafür bilden der erarbeitete Managementplan, die im kantonalen Richtplan UNESCO festgehaltenen Spielregeln, periodische Zustandserfassungen und der Beizug von Spezialisten der Denkmalpflege.

Fachausschüsse werden hohen Erwartungen gerecht

Die Koordination erfolgt durch den Verein Welterbe RhB, an welchem die RhB, der Bund, der Kanton Graubünden, die Provinz Sondrio und die im Perimeter liegenden Gemeinden beteiligt sind. Zwei Fachausschüsse setzen sich mit dem Schutz und Erhalt der Bahn sowie der umliegenden Kulturlandschaft auseinander. Sie fungieren als beratende Gremien und helfen der RhB und dem Verein Welterbe RhB, die «RhB in der Landschaft Albula/Bernina» in Erscheinungsbild, Charakter und Substanz zu erhalten sowie die äusserst wichtige Zusammenar-



Via Albula/Bernina, Abschnitt Bahnerlebnisweg Albula: Preda-Bergün-Filisur. (Bild: © RhB, Christof Sonderegger)



Instandsetzung Landwasserviadukt im Jahr 2009. (Bild: © RhB, Tibert Keller)

beit mit den Anliegergemeinden zu pflegen. Gleichzeitig unterstützen sie die Weiterentwicklung des Welterbes in Beachtung der festgelegten Spielregeln und der Werte und Ziele der UNESCO sowie des Übereinkommens zum Schutze des Natur- und Kulturerbes der Welt.

In Übereinstimmung mit der Charta des Vereins Welterbe RhB streben die Fachausschüsse danach die bestehenden Schutz- und Planungsinstrumente für die Bahn und die Kulturlandschaft zu koordinieren und weiterzuentwickeln sowie den Zustand des Welterbes mit geeigneten Monitoring- und Controllingmassnahmen laufend zu überprüfen. Die Erkenntnisse der Überprüfungen dienen zur Verbesserung des Managements der Welterbestätte und der Bewahrung der kulturellen Vielfalt der Region. Mit qualitativ hochwertigen und authentischen Informations- und Tourismusangeboten sollen Gäste und Einheimische auf die einmaligen Werte aufmerksam gemacht und dafür sensibilisiert werden. Gleichzeitig soll die nachhaltige Nutzung der RhB als umweltschonendes Verkehrsmittel sowie die regionale Wertschöpfung, mit dem Ziel, die Zukunft des UNESCO-Welterbes zu sichern, gefördert werden. Kein leichtes Unterfangen, das jedoch von den beiden Fachausschüssen bisher sehr gut gemeistert wurde. Insbesondere der Fachausschuss Bahn legte diverse Erhaltungsmassnahmen fest und entwickelte wichtige Baustandards.

Wissensvermittlung und touristische Nutzung

Die Welterbekonvention legt nahe, die Werte des UNESCO-Welterbes weiterzuvermitteln. Diesbezüglich hat die RhB seit der Aufnahme in die Welterbeliste bereits verschiedene Projekte im Online- und Offlinebereich umgesetzt. Seit 2008 können Lehrpersonen auf der Plattform www.kiknet.ch Schullektionen zum UNESCO-Welterbe für die Mittel- und Oberstufe herunterladen. Zudem ist mit dem «Lernexpress» seit 2013 eine spielerische Internetplattform (www.lernexpress.rhb.ch) für Kinder und Schüler zugänglich, die über umfassende Inhalte verfügt. Zahlreich erschienene Bücher zur RhB in der Kulturlandschaft Albula/Bernina bieten auch Erwachsenen wertvolle Informationen zum Welterbe.

Auf dem Weitwanderweg Via Albula/Bernina von Thusis nach Tirano ist das Welterbe aufgeteilt in 10 Etappen vor Ort erlebbar. Ein Wanderführer und eine eigens entwickelte App liefern ausführliche Informationen. Die gesamte Wanderstrecke kann auch online auf www.webwandern.ch aus Sicht der bekannten Bündner Steinböcke Gian und Giachen betrachtet werden. Sicher auch dank der Auszeichnung als Welterbestätte sind die Albula- und Berninastrecke zudem als erste Bahnstrecken weltweit auf Google Street View zugänglich.

Zum Welterbe RhB gibt es bereits verschiedene buchbare Angebote wie zum Beispiel den UNESCO Welterbe-Pass. Dies ist der eigentliche Schlüssel für einen echten Zugang zu interessiertem Publikum und daraus resultierende regionale Wertschöpfung. Seit 2012 verfügt die RhB mit dem Bahnmuseum Albula in Bergün über ein Besucherzentrum, das erfreulicherweise bei Jung und Alt gut ankommt. Mit dem Bahnerlebnisweg Albula in der Nähe kann das Welterbe vor oder nach dem Museumsbesuch erwandert werden. Zur Eröffnung des Bahnmuseums durfte die RhB den indischen Eisenbahnminister und Board Chairman, Chef von 1,4 Millionen Bahnangestellten, begrüßen. Die RhB pflegt einen guten Erfahrungsaustausch mit der Indian Railway, welche mit der Darjeelingbahn, der Nilgiribahn und der Kalka-Shimla-Bahn als Mountain Railways of India ebenfalls in der UNESCO-Welterbeliste figuriert.

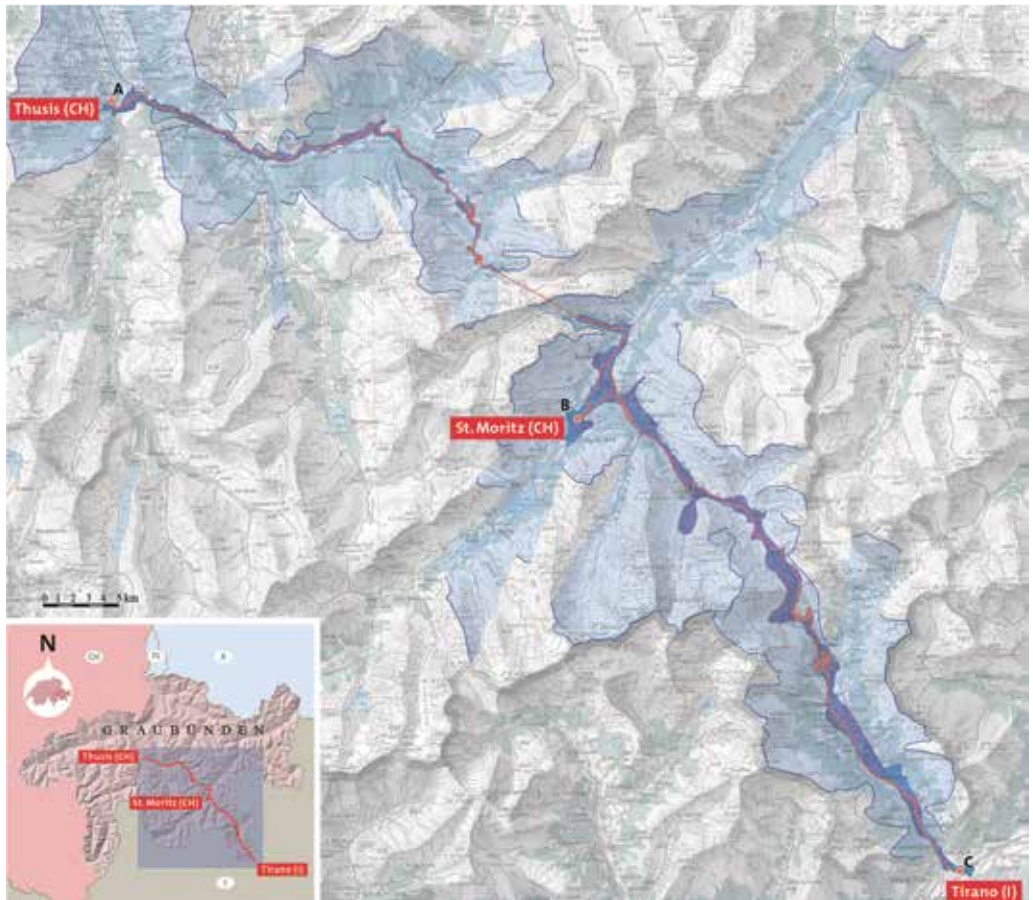
Diese Beispiele illustrieren, dass diverse Grundlagen für den Erhalt und die nachhaltige Nutzung des Welterbes «RhB in der Landschaft Albula/Bernina» geschaffen wurden. Die RhB und der Verein Welterbe RhB setzten gemeinsam mit verschiedenen Partnern bereits diverse Projekte zur touristischen Inwertsetzung um. Inwieweit die Auszeichnung als Welterbe die regionale Wertschöpfung gefördert hat, ist sehr schwierig zu messen. Dank buchbaren Angeboten, diversen Erlebnisinszenierungen, einer Vielzahl von Kommunikations- und Marketing-

anstrengungen, der Zusammenarbeit mit diversen Partnern und der Vermittlung von Werten und Wissen haben und werden aber nicht nur die RhB, sondern auch die Regionen Albula, Engadin und das Puschlav profitieren. Auch wenn bereits viele touristisch nutzbare Grundlagen geschaffen wurden, haben leider noch nicht alle Beteiligten das Potenzial der Auszeichnung UNESCO-Welterbe erkannt. Die RhB wird hier als verbindendes Element im Tourismus noch weiter Überzeugungsarbeit leisten müssen.

Die Aufgabe bleibt anspruchsvoll

Rückblickend kann festgehalten werden, dass die RhB in Bezug auf Schutz und Erhalt des Welterbes über die geeigneten Instrumente verfügt. Die Bahn als genutztes, sich ständig entwickelndes Gut bleibt jedoch eine besondere und dauernde Herausforderung. Der sorgfältige Umgang mit dem Welterbe und dessen nachhaltige Nutzung erfordern laufend Koordination und Kommunikation mit allen Beteiligten. An dieser Stelle ist die gute und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Kultur und der kantonalen Denkmalpflege hervorzuheben.

In den ersten fünf Jahren profitierten die RhB und die regionalen Leistungsträger von der Initialbegeisterung. Die eigentliche Arbeit beginnt aber erst, wenn man die Auszeichnung UNESCO-Welterbe trägt. Die Pflege und Weiterentwicklung der Welterbestätte bedarf eines ständigen Dialoges zwischen Denkmalpflege und den Anforderungen an einen Bahnbetrieb. Die Förderung des Bewusstseins für die erlangte Auszeichnung und die dazugehörige Wissensvermittlung können nur mit Erlebnisinszenierungen und buchbaren Angeboten auch touristisch und somit regional wertschöpfend genutzt werden. Die Inwertsetzung dieses Potenzials benötigt aber weitere Jahre an Überzeugungsarbeit und gute, sinnvolle Projekte zur Erlebnisinszenierung. Nur so können die Identität und das Bewusstsein für die unschätzbaren Werte vor der eigenen Haustüre bei der RhB und in der Region gestärkt sowie Gäste für das Welterbe «RhB in der Landschaft Albula/Bernina» begeistert werden. Obwohl die eigentlichen Aufgaben als Welterbestätte somit erst noch zu bewältigen sind, würde die RhB aus heutiger Sicht ohne Zweifel wieder für die Aufnahme in die illustre UNESCO-Welterbeliste kandidieren.



Perimeter des Welterbes «RhB in der Landschaft Albula/Bernina». (Auszug Kandidaturdossier)

Legende zur Grafik:

- rote Linie = Kernzone
- violette Flächen = qualifizierte Pufferzone
- blaue Flächen = Pufferzone im Nahbereich
- hellblaue Flächen = Pufferzone im Fernbereich
- blaue Linie = Horizontlinie



12 | 24

Eine Reise in die wilde und romantische Landschaft wurde auch mit der Vermarktung von Katastrophen angepriesen. (Slg. ZHB Luzern)

Inventar und Betrieb Gotthard-Bergstrecke

Markus Geyer, Leiter Projekte SBB Infrastruktur

Der Gotthard ist ein Ort der Mythen und Sagen, an dem die Menschen den Teufel eine Brücke bauen liessen. Der Gotthard verbindet Norden und Süden und ist Symbol für Aufbruch, technischen Fortschritt und Ingenieurskunst. Topografie und Kultur des Urner Reusstals und der Leventina wurden über Generationen durch den Bahn- und Strassenbau neu gestaltet. Es ist die Gesamtleistung einer kontinuierlichen Weiterentwicklung mit technischen Topleistungen und Anpassungen an wirtschaftliche Ansprüche, die die Faszination Gotthard ausmacht.

Als die Bahnen die Schweiz zu erobern begannen, kamen schon früh Gedanken auf, auch die Alpen damit zu durchqueren. Alfred Escher war letztlich die treibende Kraft, die der Gotthardbahn zum Durchbruch verhalf. Von den Projekten wurde dasjenige gewählt, das einen Tunnel von knapp 15 Kilometern Länge vorsah. Man kann behaupten, dass damit die optimalste Streckenführung gefunden worden war.

Der Verkehr auf der Gotthardlinie entwickelte sich in einem Ausmass, welche die Prognosen bei weitem übertraf. So wurde der bei der Planung vorgesehene, aber aus finanziellen Gründen zurückgestellte Bau der Doppelspur schon kurz nach der Betriebseröffnung umgesetzt. Mit der Elektrifizierung der ganzen Strecke in den 1920er-Jahren wurde die Schlüsselstellung der Gotthardbahn im nationalen und internationalen Verkehr verankert.

Die Fahrzeit konnte über die Jahrzehnte kontinuierlich gesenkt werden. Brauchte der Reisende 1950 für die Strecke Zürich–Lugano 3 Stunden 13 Minuten, so dauerte die Fahrt im Jahr 1983 2 Stunden 56 Minuten und heute noch 2 Stunden 39 Minuten. Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird die Fahrt weniger als 2 Stunden dauern.

Die SBB verfügt schweizweit über 800 Bahnhöfe, 6000 Brücken und 300 Tunnel. Als Grundeigentümerin und Bauherrin setzt die SBB die aktuellen Nutzungsinteressen gemäss den Vorgaben des Bundes optimal um. Sie trägt den betriebswirtschaftlichen Interessen der SBB, aber auch einem sorgfältigen Umgang mit der historischen Bausubstanz als Qualitätsmerkmal ihrer Infrastruktur Rechnung. Als zentrale Ansprechstelle für Denkmalschutzfragen betreibt die SBB eine interne Fachstelle. Schutzinteressen sollen frühzeitig und koordiniert in die Projekte einfließen. Die Anliegen des Denkmal- und Kulturgüterschutzes werden mit den Projektinteressen abgewogen. Nicht alles ist schutzwürdig oder erhaltenswert. Um das Wichtige vom Unwichtigen zu unterscheiden, braucht es Grundlagen. Ziel ist, ein Inventar der Kulturobjekte der SBB zu schaffen, das neben Gebäuden auch Anlagen wie Ingenieurbauten, technische Denkmale und Kunstobjekte erfasst.

Als Pilotprojekt für ein modernes eisenbahnhistorisches Inventar dient die Gotthard-Bergstrecke. In einem Streckeninventar, das von der Fachstelle für Denkmalschutzfragen erstellt wird, werden die entlang der Bahnstrecke errichteten Hoch- und Kunstbauten (Brücken, Stützmauersysteme etc.), technischen Anlagen und Kraftwerkbauten systematisch erfasst und ausführlich dokumentiert bzw. referenziert. Anhand des Inventars sollen der Bezug zwischen Einzelobjekten und weiter gefassten Ensembles, der Systemcharakter und die Dynamik des Industriedenkmal «Gotthard-Bergstrecke» aufgezeigt werden.

Praktisch alle Elemente haben seit 1882 grundsätzlich Anpassungen durchlaufen. Trotzdem kann der «denkmalpflegerische Gesundheitszustand» der Gotthard-Bergstrecke als gut bezeichnet werden. Einige Bauwerke, wie das Kraftwerk in Amsteg oder in Ritom, oder etwa der Bahnhof Gurtellen sind auch heute noch sehr gut erhalten.

Als bedeutende Transitachse im Herzen Europas unterliegt die Gotthard-Bergstrecke aber auch einem ständigen Anpassungsdruck. Um den kontinuierlich gestiegenen Kunden- und Güterverkehr sicher auf der Gotthardachse zu transportieren, sind Brücken verbreitert, Brücken ersetzt, Tunnelportale verändert oder neue Galerien gebaut worden. Trotzdem sind die Tunnelportale aus denkmalpflegerischer Sicht mehrheitlich in Ordnung. Der Zustand der heutigen Brücken kann als akzeptabel beurteilt werden, obwohl alle Brücken (mit einer kleinen Ausnahme) ersetzt wurden. Die Veränderung wurde in den jeweiligen Epochen einheitlich und in guter Qualität umgesetzt.

Bis 2015 wird das Inventar fertiggestellt sein. Es dient dann auch als Grundlage für eine Kandidatur der Bergstrecke als UNESCO-Welterbe. Die Rahmenbedingungen der Anforderungen einer Kandidatur sind im Grundsatz bereits geklärt. So werden insbesondere die Linienführung, die Aufnahmegebäude der Stationen, die Depotanlagen Erstfeld und Biasca, das Bahndienstgebäude Gurtellen und die Tunnelportale als schutzwürdig eingestuft. Als nicht schutzwürdig gelten Gleise und Signale, da es sich um betriebsnotwendige und somit laufend den Erfordernissen angepasste Installationen handelt.

Die Bergstrecke wird aber nur weiter bestehen können, wenn sie einmal mehr den neuen Anforderungen angepasst wird. Gemäss dem Bund soll die Erschliessung im Personenverkehr über die Bergstrecke aufrechterhalten werden. Anlässlich der Durchschlagsfeier des Gotthard-Basistunnels 2010 hat der Bund den Fortbestand der Gotthard-Bergstrecke denn auch bekräftigt. Allerdings werden sich die Kundenströme fundamental ändern. Im alpenquerenden Verkehr werden die Kunden mit Eurocity- und Intercity-Zügen, welche halbstündlich die Deutschschweiz und das Tessin durch den Gotthard-Basistunnel verbinden, bedient werden. Auf der Bergstrecke verbleiben schlussendlich ein geringer lokaler Erschliessungsverkehr sowie touristischer Verkehr. Im Güterverkehr wird es zur Deckung des lokalen Güterbedarfs wenige Güterzüge geben. Grundsätzlich ist kein Transitgüterverkehr vorgesehen. Nebst der regionalen Erschliessung dient die Gotthard-Bergstrecke für den Personenverkehr zudem im Störfall im Gotthard-Basistunnel als Umleitungsstrecke.

Natürlich sorgt der Ausbau der Tourismusaktivitäten auch für mehr Bahnpassagiere auf der Bergstrecke. Der touristische Verkehr konzentriert sich allerdings auf Spitzentage (Wochenende, Ferien) und ist darüber hinaus auch noch wetterabhängig.

Auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse reagieren wir mit einem differenzierten Angebot. Wir fahren mit langen Zügen dort, wo wir viele Kunden haben, und mit kurzen Zügen dort, wo wir wenige Kunden haben. Für die Pendler aus Schwyz und Uri bieten wir morgens und abends den Innerschweizer Sprinter an, einen direkten Zug nach Zug und Zürich. Die Intercity-Züge fahren ab Basel und Zürich noch bis Erstfeld. Gleichzeitig verlängern wir eine Regionalverkehrslinie von Treni Regionali Ticino Lombardia TILO über Biasca hinaus bis nach Erstfeld. Das ergibt neue Direktverbindungen von Göschenen und der Leventina bis Lugano, Mendrisio oder gar bis Milano. Am Wochenende, wenn die touristische Nachfrage hoch ist, können wir die Interregio-Züge bis Göschenen verlängern,

wo wir unsere Kunden nach Andermatt der Matterhorn-Gotthard-Bahn übergeben. Bezüglich des rein touristischen Verkehrs geht SBB Historic von maximal zwei Zugspaaen an Samstagen und Sonntagen im Sommer aus. Von Dritten sind die Angebote für Fahrten mit historischen Fahrzeugen noch nicht bekannt.

Die künftige Belastung der Fahrbahn nimmt folglich im Vergleich zu heute ab und ermöglicht so eine Vereinfachung der Bahnanlagen. Die SBB plant eine Reduktion der jährlichen Unterhaltskosten. Die betriebswirtschaftliche Bestvariante zeichnet sich durch höchste Flexibilität bezüglich Betrieb und späterer Anpassungen der Infrastruktur bei gleichzeitig tiefsten Jahreskosten aus. Zurzeit prüft die SBB verschiedene Varianten für die zukünftige Bedienung der Gotthard-Bergstrecke. Im Vordergrund steht eine durchgehende Doppelspur mit Reduktion der Anzahl Spurwechsel und Überholgleise. Um die Bedürfnisse des weiter wachsenden Güterverkehrs zu decken, prüft die SBB aber auch den Ausbau der heutigen Bergstrecke auf 4 m Eckhöhe.

Die Anlagen der Bergstrecke sind seit der Eröffnung der Bahnlinie immer wieder dem Wandel der Zeit unterworfen gewesen. Und sie bleiben auch in Zukunft das sichtbare Zeichen dieser Entwicklung. Im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten werden dabei selbstverständlich auch die Interessen des Denkmalschutzes berücksichtigt.



13 | 24

Die Stalvedrobrücke mit Fischbauverstärkung südlich von Airolo. Die Postkarten zeigen nicht die unberührte Landschaft, sondern den stolzen Eingriff des Menschen in die Natur. (Slg. VHS)

Inventar und Erhaltung der historischen Verkehrslandschaft – auch eine Aufgabe des Bundes

Hans Peter Kistler, Bundesamt für Strassen ASTRA, Fachverantwortlicher Historische Verkehrswege

Das Symposium befasst sich mit dem Wert der heutigen Verkehrslandschaft Gotthard und ihrem Potenzial nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Damit wird auch die Erhaltung der Strasseninfrastruktur ins Blickfeld rücken. Diese Betrachtung reicht von der Inwertsetzung des beschaulichen Saumpfades für den Wandertourismus bis zur Sicherstellung des hoch technisierten, europäischen Kommunikationskorridors. Das Bundesamt für Strassen deckt diesen Aufgabenbereich ab. Es ist sowohl das nationale historische Gewissen als auch das Kompetenzzentrum des schweizerischen Strassenbaus und Strassenverkehrs. Die Aufgabe «Schutz der historischen Verkehrswege» wird manchmal, scherzhaft, als Aufgabe für «hysterische Verkehrswege» qualifiziert. Manche fragen sich gar: Was soll denn das sein, was muss man denn da wieder schützen – und weshalb soll sich sogar der Bund darum kümmern? Werden da nicht in Bälde auch die Autobahnen noch geschützt? «Hysterisch» heisst gemäss Duden übernervös sein, überreagieren auf etwas, das einen bedrohen könnte. Gehen wir doch dieser Bedrohung – oder eher auch dieser Chance – etwas nach.

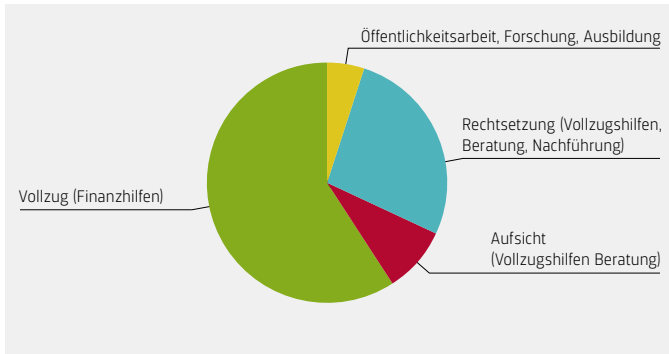
Entstehung und Wert

Den Erfolg der Schutzbestrebungen für historische Verkehrswege markieren zwei zeitlich auseinanderliegende Ereignisse am selben Ort. Vor einem Jahr konnte das ASTRA in einem Verfahren zum Bau einer Kommunikationsleitung über die Gemmi die Sicht der historischen Verkehrswege einbringen und Auflagen formulieren. Vor vierzig Jahren war dies in einem vergleichbaren Fall noch nicht möglich. Professor Klaus Aerni von der Universität Bern wurde durch Leitungsarbeiten erstmals für die mannigfaltige Bedrohung historischer Wege sensibilisiert. Zusammen mit dem Erforscher römischer Verkehrswege, Professor Heinz Herzig, formulierte er Möglichkeiten, historische Wege in ihrer Netzentwicklung und Struktur zu bewerten und, man ist geneigt zu sagen in letzter Stunde, vor der Zerstörung vieler unersetzlicher Teilstücke zu schützen. Auch auf Bundesseite wurde man für den Wert und künftigen Schutz des Kulturgutes historische Wege hellhörig – mitunter auch aufgrund erfolgter wertvoller und notwendiger Interventionen seitens der Universität Bern.

Als wichtig im Kontext wurde früh erkannt, dass auch die «schlummernde Bereitschaft zur Erhaltung der Kulturgüter», generell die Sensibilität der Bevölkerung für historische Verkehrswege, geweckt werden musste. Bis anhin war unbestritten, dass Burgen, Schlösser, Kirchen und Klöster Teil des Kulturgutes, Teil der Schweizer Geschichte und unserer Identität bilden. Diese Identität wird durch die langjährige und gewohnte Präsenz der wichtigsten Bauelemente gefördert. Dass dazu auch traditionelle Wege gehören müssen, wird heute glücklicherweise selbstverständlicher. Auch bei historischen Wegen hat man gemerkt, dass der Verlust für den Menschen erst spürbar ist, wenn traditionelle, auch unscheinbare und kleine Wegteile schleichend und still verschwunden sind. Historische Wege, in gemeinsamer Arbeit durch die einheimische Bevölkerung erstellt und während Generationen als Lebensadern genutzt, stellen oft besondere Werte für ein Dorf oder eine Region dar. Der Erhalt solcher Verkehrswege bedeutet mehr als die physische Erhaltung eines Landschafts- und Kulturgutes. Das Bewahren kann viel zum Gemeinschaftsgefühl in räumlich dispersen Orts- und Talschaften beitragen, das Gefühl, ein verbindendes Element gemeinsam zu erhalten und zu nutzen, wirkt oft öffnend und befreiend. Damit haben Objekte des Inventars historischer Verkehrswege IVS, auch als Netzelemente, eine Bedeutung über das üblich bekannte Schutzobjekt hinaus. In zwanzig Jahren minutiöser und engagierter wissenschaftlicher Arbeit erarbeitete eine Organisationseinheit der Universität Bern (Fachorganisation ViaStoria) die Grundlagen zum Inventar. Aus wissenschaftlichem Interesse und aus dem Engagement für ein nationales Kulturgut heraus begnügte man sich richtigerweise nicht mit der blossen Aufnahme der Wegstrecken. Frühzeitig wurde das Spannungsfeld zwischen Forschung und direkter Anwendung im politischen Umfeld aufgezeigt. Die seit 2010 rechtskräftige Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz VIVS kann heute als beispielhaft betrachtet werden. In den meisten Kantonen haben die kantonalen Fachstellen für die historischen Verkehrswege inzwischen eine hohe Fachkompetenz erreicht und entwickeln eigene Aktivitäten zum Schutz der historischen Verkehrswege.

Wert der Verkehrslandschaft

Welchen Wert hat denn eine alte Verkehrslandschaft heute? Verkehrswege waren vorerst einmal funktional, den Erholungs- und Kulturwert interpretieren wir heute hinein. Die Verkehrslandschaft am Tagungsort Uri ist eine europäische Hauptverkehrsachse.



Finanzmittel des ASTRA für die Erhaltung historischer Verkehrswege.
(Grafik: Hans Peter Kistler, ASTRA)



Riedweg, Ried, UR.
(Bild: Fredi Bieri, Basler & Hofmann AG)

Und doch haben sich, neben der geschäftigen Verkehrsachse, unscheinbare Elemente erhalten. Sie laden zur Einkehr ein. Gerade solch diskrete Objekte tragen wesentlich dazu bei, dass sich auch eine vom modernen Verkehr geprägte Landschaft als Erholungsnische und Reflexionsort anbietet. In einer hoch technisierten Verkehrslandschaft finden sich also erhaltenswerte Elemente, die weit von unnützen alten Relikten entfernt sind. Sie weisen in einer hektischen Zeit als Orte der Entschleunigung ein Riesenpotenzial auf.

Die Bundesaufgabe

Die Bundesaufgabe zur Erhaltung der historischen Verkehrswege gliedert sich in vier Bereiche.

Die eher defensiven Aufgaben befassen sich mit der Rechtsetzung und der Aufsicht bei Bundesvorhaben. Zugegebenermassen für die Öffentlichkeit die attraktiveren und auch sichtbaren Aktivitäten stehen im Zusammenhang mit der konkreten baulichen Erhaltung von historischen Verkehrswegen sowie deren Bekanntmachung.

Der Einbezug und die Inwertsetzung historischer Verkehrswege in ein touristisches Projekt können zweifellos dazu beitragen, historische Objekte dauerhaft zu schützen. Gefragt sind zunehmend auch Beiträge des Bundes an Entwicklungs- und Vermarktungsprojekte. Dazu gehören beispielsweise auch die laufend vielfältiger, um nicht zu sagen extremer werdenden Kommunikations-



Hohlweg Thörishaus-Liebewil, Köniz. (Bild: Hans Peter Kistler, ASTRA)

mittel (Internet, Smartphone-APP, Guides etc.). Der gesetzliche Rahmen des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG setzt allerdings einen engen Rahmen – in erster Linie geht es um die konkrete Erhaltung der historischen Infrastruktur. Die Vermarktung im weiteren Sinne hat für das ASTRA niedrigere Priorität. Die Massnahmen zur Infrastrukturerhaltung sind letztlich die zentrale Voraussetzung, damit ein Weg überhaupt begehbar und erlebbar bleibt und als Attraktion touristisch vermarktet werden kann. Die Möglichkeiten des ASTRA sind damit nicht unbedingt «trendig» – ohne die bauliche Erhaltung eines Weges sind jedoch weitere Vorhaben wie Prospekte, Führer, Webseiten oder Veranstaltungen und Führungen wirkungslos.

Der Bundesrat hat mit dem Bundesinventar 2010 eine grosse Auswahl Schutzobjekte festgelegt. Die Bundesaufgabe konzentriert sich damit nicht nur auf Topobjekte, auf Wege, die national bekannt sind, sich für Kalenderbilder eignen oder touristisch «vermarkten lassen». Uns sind gerade auch kleine, unbekannte Objekte wichtig – unscheinbar, allenfalls bereits beeinträchtigt. Auch diese oft isolierten, nur noch als Relikte vorhandenen Wegabschnitte vermögen, gerade wegen ihrer verstreuten grossen Anzahl, das historische Wegsystem abzubilden. Daher legen wir auch bei solchen Objekten Wert auf eine fachlich korrekte Erhaltung, auf eine Rücksichtnahme aller Einzelteile.



Val Tremola, TI. (Foto: Fredi Bieri, Basler & Hofmann AG)



Dorfstrasse Färnigen, UR. (Foto: Hans Peter Kistler, ASTRA)

Das Beispiel eines unscheinbaren Hohlweges in der Gemeinde Köniz, Wakkerpreissträgerin 2012, zeigt die Wichtigkeit solch kleiner Projekte. Das Bewusstsein für die Identität der Heimat zeigt sich hier mit der Instandstellung eines seit Jahren verschütteten Hohlweges und seiner Integration ins lokale Wanderwegnetz.

Einen anderen wichtigen Aspekt der Finanzhilfen zeigt ein zweites Beispiel. Bei der Erhaltung der Dorfstrassen in Hospental konnten auch anfänglich skeptische Grundeigentümer schrittweise begeistert werden, auf ihren Privatgrundstücken Teile der historischen Pflasterung zu erhalten oder instand zu stellen. Dieser Einsatz der Anstösser hat schliesslich wesentlich zur integralen Aufwertung eines wichtigen Teils des Dorfbildes beigetragen. Selbstverständlich unterstützt der Bund aber auch die Erhaltung der bekannten Topobjekte. Diese sind gerade auch als Botschafter für die Sache der historischen Verkehrswege sehr wichtig.

Am Beginn einer erfolgreichen und langfristigen Erhaltung eines historischen Verkehrsweges steht immer das besondere persönliche Engagement, eine Trägerschaft. Das ideale Vorgehen gibt es jedoch nicht. Wichtig sind erfahrungsgemäss:

- Eine beginnende Bewusstseinsbildung durch eine initiative Person
- Ein Engagement im kleinen Kreis vor Ort
- Am Anfang steht oft das Schaffen einer Öffentlichkeit, wenn irgendwo ein Weg beeinträchtigt wird. Beispiel kann ein Diskussionsforum sein, wie dieses Symposium
- Kreieren von Projekten, ohne gleich von Beginn weg auf eine Finanzierung durch die öffentliche Hand zu setzen
- Wichtig ist der frühzeitige Einbezug des ASTRA als Fachstelle des Bundes für das IVS

Einige Worte zum Gotthard

«Quäl dich», so nennt sich eine Internetseite ambitionierter Mountainbikesportler. Diese Worte illustrieren aber auch die Spannung zwischen der alten Bedeutung des Gotthardpasses und seinen heutigen Hauptrollen. Der Gotthard war stets geprägt vom Geist des «Quäl dich»: beispielsweise durch den Kampf der Säumer auf oft gefährlichen Pfaden oder die harten Bedingungen für die Baupioniere der Eisenbahn. Heute liegt die Bedeutung von «Quäl dich» eher im Freizeitbereich – gleich im doppelten Sinne: einerseits beim Verkehrsstau vor dem Tunnel, andererseits in erlebnisreichen, für gewisse Bewegungsarten durchaus anspruchsvollen Routen des Langsamverkehrs. Das ASTRA kümmert sich heute um möglichst gute Rahmenbedingungen für beide Formen des «Quäl dich». Die Fahrt über den Pass wird ab 2016 wegfallen. – Der Alpenpass wird mit der Eisenbahn grossräumig unterfahren, *den Gotthard* wird man kaum mehr spüren – eine komplett neue Situation und wohl erstmalig in der langen Geschichte eines Alpenpasses. Die Bedeutung für den alpenquerenden Verkehr wird der Gotthard, im Gegensatz zu andern Pässen, jedoch behalten. Nach der Tunneleröffnung werden sich neue Formen der Nutzung vordrängen. Die erlebnisreichste davon bleibt zweifellos diejenige «Quäl-dich-Variante», welche in erster Linie in einer genussvollen Langsamverkehrsform gemeistert werden kann.

Kernbotschaft

Viele Elemente der historischen Verkehrsinfrastruktur übersehen wir im Gewirr moderner Kommunikationssysteme. Schärfen wir den Blick doch auch wieder etwas für sie. Alle technischen und rechtlichen Möglichkeiten des Staates sowie alle modernen Kommunikationsmassnahmen und Vermarktungsbemühungen nützen wenig, wenn der Wert eines historischen Weges nicht im Kleinen erkannt und geschätzt wird.

Ist dies vermehrt der Fall, können unglückliche Vorkommnisse wie die Sanierungsmassnahmen an der Tremolastrasse künftig vermieden und die Erhaltung historischer Verkehrswege, wie im Bild aus Färnigen, denkmalpflegerisch sachgerecht umgesetzt werden.



14 | 24

Die zweispurige Gotthardbahn bei Piotta. Wegen Kostenüberschreitungen wurde die Bahn zweispurig geplant, vorerst aber nur ein Gleis verlegt. Schon wenige Jahre nach Eröffnung der Bahn 1882 erlaubte das grosse Verkehrsaufkommen den Bau der zweiten Spur. (Slg. VHS)

Vision Verkehrslandschaft Gotthard

Prof. Dr. Giovanni Danielli, Institut für Tourismuswirtschaft Hochschule Luzern

Die Vision Verkehrslandschaft 2030 umfasst eine weltweit bekannte Tourismusregion, welche durch Schiene und Strasse mittels vielfältiger Angebote in Wert gesetzt wird. Andermatt stellt als mittelgrosse Destination das Zentrum dieses Gebietes dar, dessen Einfluss sternförmig in die benachbarten Talschaften hineinreicht. Die landschaftlichen Schönheiten und kulturellen Besonderheiten dienen der Verkehrslandschaft Gotthard als Leckerbissen für Touristinnen und Touristen, welche das Kulturerbe Gotthard-Bergstrecke und Umgebungslandschaft sowie weitere Verkehrsinfrastrukturen benützen. Zentrale Themen der Verkehrslandschaft Gotthard sind Geschichte, Verkehrsgeschichte, unterschiedliche Kulturen, UNESCO-Kultur- und -Naturerbe, Geotourismus, alternative Energien, Mythen und Kulinarik.

Weltweit einmalige Verkehrslandschaft Gotthard

Die Verkehrslandschaft Gotthard ist einer der eindrücklichsten Verkehrs- und Kulturknotenpunkte der Welt. Schon im Titel Verkehrslandschaft wird impliziert, dass nicht nur die Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch die sie umgebenden Kultur- und Naturlandschaften den Raum prägen. Wo auf der Welt berühren sich kleinräumig drei Kulturen mit vier Sprachen sowie Palmen und Gletscher in so geringer Entfernung? Welche Landschaft kann auf so kleinem Raum so viele Höhepunkte der alpinen Geologie, der National- und Verkehrsgeschichte mit dem längsten Bahntunnel der Welt aufweisen? Dazu sind sieben wichtige Alpenpässe, Quellen von vier europäischen Flusssystemen und UNESCO-Kultur- und -Naturerbe Teil dieser Landschaft.

Betrachtet man die aktuelle Vermarktungssituation der Verkehrslandschaft aus der Sicht des Touristikers, so stellt das Gebiet immer noch – trotz vielfältiger Aktionen¹ – ein touristisches «Brachland» dar, mit noch weithin nicht ausgeschöpften Potenzialen. Leider ist das Image einer langweiligen, durch Verkehrslandschaften beeinträchtigten Gegend in weiten Teilen der mitteleuropäischen Bevölkerung immer noch verbreitet. Die Besonderheiten der Landschaft und der Kultur müssen dem Betrachter bewusst gemacht, lokalisierbar und in Wert gesetzt werden.

¹ Mit dem Programm San Gottardo als Gemeinschaftsprojekt der Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden hat man ein politisches Instrument zur Regionalentwicklung des Gotthardraumes geschaffen.

Exkurs «scenic routes» und Erlebnisstrasse

Die Definition einer «scenic route» in den USA lautet:² «A scenic route, tourist road, tourist route, theme route, or scenic byway is a specially designated road or waterway that travels through an area of natural or cultural beauty.» Weltweit bekannt sind «scenic routes» etwa in den USA, in Kanada und in Australien. Ziel dieser touristisch in Wert gesetzten Verkehrswege sind unter anderem ein volkswirtschaftlich sinnvoller Betrieb der Infrastruktur sowie die Förderung der lokalen Wirtschaft. Themen und Aktivitäten begleiten die Trassen der «scenic routes». Eine «scenic route» sollte Landschaften von besonders grosser ästhetischer Attraktivität und historischem oder kulturellem Charakter anbieten. Der Reisende auf den «scenic routes» wünscht sich ein Gleichgewicht zwischen kulturellen und natürlichen Elementen.

Die Schweiz kennt bisher nur ganz wenige explizit benannte Erlebnisstrassen. Bisher konzentrierte sich das touristische Interesse in der Schweiz auf «scenic rail routes».³ Erlebnisstrasse ist in Österreich die Bezeichnung für eine Route, die der touristischen Erschliessung der Landschaft oder der Vermarktung regionaler Produkte und Dienstleistungen dient. Erlebnis- und Themenstrasse werden in Österreich häufig synonym verwendet und entsprechen den in Deutschland verwendeten Bezeichnungen Ferienstrasse, Tourismus- oder Touristikstrasse. Der österreichische Tourismus- und Fremdenverkehrsverband hat zurzeit wegen der kulturellen Vielfalt und landschaftlichen Schönheit zwölf Erlebnisstrassen als «Traumrouten» ausgezeichnet, so beispielsweise die Grossglockner-Hochalpenstrasse, die Österreichische Romantikstrasse, die Südsteirische Weinstrasse, die Käsestrasse im Bregenzerwald sowie die Moststrasse in Niederösterreich. Zurzeit gibt es in Österreich rund 60 Erlebnisstrassen. Die «Österreichische Raumordnungskonferenz» (ÖROK) bewertete auf einem Workshop im Jahr 2005 die grosse Anzahl der Themenstrassen als «Überangebot bzw. undifferenzierte[s] Angebot [...] unabhängig von der Eignung oder den Potenzialen der Region».⁴

2 Scenic byways, National Research Council (United States). Transportation Research Board, Transportation research record; no. 1363 = HIGHWAY AND FACILITY DESIGN / SCENIC BYWAYS; Washington, D.C.: National Academy Press. 1992.

3 http://www.swissvacations.com/pages/en/Train_Travel.html#scenic_trains

4 ÖROK-Projekt «Multifunktionale Freiräume». Dokumentation und Zusammenfassung des 2. Workshops «Steuerungsmechanismen und Handlungsmöglichkeiten». 15. Dezember 2005. S. 5.



Gotthardhospiz.
(Bild: Aufnahme des Verfassers)

Die Grossglockner-Hochalpenstrasse verbindet als Gebirgsstrasse die Bundesländer Salzburg und Kärnten. Sie ist die höchstgelegene befestigte Passstrasse in Österreich. Die Grossglockner-Hochalpenstrasse hat als Transitroute kaum Bedeutung. Sie ist primär eine touristische Attraktion. Sie bietet insbesondere mit der Gletscherstrasse die Zufahrt zum höchsten Berg Österreichs (Grossglockner 3797 m). Das Verkehrsaufkommen beträgt rund 300 000 Fahrzeuge pro Jahr, was etwa einer knappen Million Besucher entspricht.

Vision Verkehrslandschaft 2030

In der Vision Verkehrslandschaft 2030 entsteht eine touristische Region, die weltweit bekannt ist. Sie ist Destination, Natur- und grandiose Kulturlandschaft, die durch Schiene und Strasse erlebbar ist. Das Gebiet Andermatt-Göschenen stellt das eigentliche Kleinzentrum des Gebietes dar. Desen Einfluss strahlt sternförmig in die benachbarten Talschaften Surselva, Valle Leventina, Goms und Urner Reusstal aus. Sie profitieren von der Stärke der zentralen Destination und schaffen Entlastungsschwerpunkte.

Neben dem UNESCO-Weltkulturerbe Gotthard-Bergstrecke sind die landschaftlichen Schönheiten Leckerbissen für die Touristinnen und Touristen.⁵ Die Scenic Railways werden deutlich stärker gefördert und vermarktet.

5 Andere Bahnen im Sinne von Scenic Railways (MGB, Glacier Express), Passstrassen im Sinne von Scenic Routes, Bergbahnen und Fuss- und Wanderwege.

Zentrale Themen der Verkehrslandschaft Gotthard sind ihre Geschichte, mit Schwerpunkt Verkehrsgeschichte, verschiedene Kulturen mit ihren Besonderheiten, UNESCO-Kultur- und -Naturerbe, Geotourismus⁶ (Gletscher, Seen, Wasserschloss, Geologie, Geomorphologie), alternative Energien, Mythen und Kulinarik (etwa vom Walliser Raclettekäse über Luganighe mit Risotto bis zu Capuns sursilvans). Für die Benützung einiger ausgewählter Passstrassen wird eine Gebühr entrichtet, dafür erhalten die Touristen eine Gegenleistung in Form von touristischen Angeboten und Informationen.

Die Schaffung eines zentralen, mittelgrossen Tourismusschwerpunktes Andermatt-Göschenen im Herzen des Gotthardgebiets ist ein Glücksfall und Initialzündung für die wirtschaftliche Entwicklung. Die zentrale Lage zwischen Luzern, Zürich und Tessin mit der raschen Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten (Bellinzona, Lugano, Locarno, Monte San Giorgio) und zwischen St. Moritz und Zermatt muss dabei stärker vermarktet werden. Mit dem grandiosesten UNESCO-Weltnaturerbe der Alpen (Jungfrau-Aletsch bis Grimsel) in unmittelbarer Nähe enthält das Gebiet mit dem Parc Adula (GR/TI) einen der grössten Nationalparks der Alpen. Zudem liegt auch das UNESCO-Weltkulturerbe (Burgen von Bellinzona) in der Nähe des Gotthards.

Es gilt in Zukunft vermehrt über die Destination hinauszudenken, denn die Touristen werden mobiler. Es zeichnet sich aktuell ein stärkeres Wachstum der Touristenströme in grösseren Städten des Mittellandes (Zürich) ab. Die Touristen beziehen dort ihr «Hauptquartier», um rasch, ohne ihr Quartier wechseln zu müssen, verschiedenste Ausflugsziele anpeilen zu können.

Die Gotthardregion kann von solchem Verhalten im Schnittpunkt des Schweizer Alpenraumes nur profitieren. Wo in den Alpen könnte man den öffentlichen Verkehr im Sinne einer Freizeitverkehrsstrategie besser fördern als vom Ausgangspunkt Andermatt aus? Die Verkehrslandschaft Gotthard muss einerseits eine wunderbare Entdeckungslandschaft und andererseits ein Ausgangspunkt für das Kennenlernen des zentralen Alpenraumes werden. Ein alpines Kulturzentrum wäre beispielsweise im Herzen dieses Raumes bestens aufgehoben.

6 Geotourismus ist in vielen Ländern schon eine gefragte Sparte des Thementourismus. Geotourismus kann in Regionen mit hochwertigen Geopotenzialen einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung sowie zu einer regionalen Wertschöpfung leisten. Innovative Ansätze der methodisch-didaktischen Vermittlung können gleichzeitig eine Bewusstseinsbildung bewirken, die zu einem grösseren Verständnis für die Erforderlichkeit des Schutzes der jeweiligen Geopotenziale beitragen kann.

Voraussetzungen für die Realisierung

Wichtig ist die Erkenntnis, dass mit den an die Verkehrslandschaft gebundenen und erreichbaren Angeboten intensiver und extensiver Tourismus ins Gleichgewicht gebracht werden kann. Das Beispiel Oberengadin als Intensivtourismusgebiet mit seiner naturnahen Landschaft in alle Himmelsrichtungen kann als Vorbild dienen. Im Appenzellerland, insbesondere im Alpsteingebiet, kann man in den Sommermonaten kennen lernen, wie guter, bescheidener, naturnaher Tourismus auf ein beachtliches Niveau gebracht werden kann, und dies sogar ohne die Schaffung eines regionalen Naturparks.

Voraussetzung zur Realisierung ist eine weitergehende, verstärkte Zusammenarbeit der betroffenen Kantone und auch des Bundes. Das Gebiet ist als Einheit zu verstehen, wo jede Teilregion ihre besonderen Stärken einbringen oder aus den oft vermeintlichen Schwächen Stärken erarbeiten kann. Der Erfolg der wirtschaftlichen Entwicklung in der Verkehrslandschaft Gotthard ist damit stark von der Eigeninitiative und der Initiative der Akteure im Gebiet abhängig.

Folgende Arbeiten sind in Angriff zu nehmen:

1. Inwertsetzung von Natur und Kultur
2. UNESCO-Weltkulturerbe Gotthard-Bergstrecke anstreben; von idealer Verkehrssituation profitieren und verschiedene Verkehrsträger verknüpfen (Bahn, Strasse, Schiff, Langsamverkehrsträger wie Via Regio)
3. Zentralen Ort ausbauen und konsolidieren: von der Zentrallage im Schweizer Alpenraum profitieren
4. Schaffen von Infozentren zu den Themen Verkehrslandschaft, Geotourismus, Kulturen u.a.
5. Zusammenarbeit zwischen den Regionen stärken
6. Image der Region kontinuierlich verbessern

Beispiele für mögliche Themen entlang der «scenic routes»

Thema	Beispiel	Bedeutung
Geschichte	Schweizer Geschichte	National bis international (z.B. durch Literatur: Schiller, Goethe usw.)
Verkehrsgeschichte	Gotthard-Bergstrecke Eisenbahn Passstrassen, Schifffahrtsrouten, Bergbahnen	International Verbindung zwischen Norden und Süden Europas
Kulturen/Sprachen	Vier Sprachen, davon drei im Zentrum (Deutsch, Italienisch, Romanisch)	International Ausdruck der «Willensnation Schweiz» versus Nationalstaaten
Materielles und immaterielles Kulturerbe	Unzählige Beispiele in der Liste des immateriellen Kulturerbes UNESCO-Kultur- und -Naturerbe in der Nachbarschaft	Regional bis national
Kulinarik	Kulturelle Vielseitigkeit (Zusammen- prall unterschiedlichster Produkte)	Regional bis national
Geotourismus	Granitberge wie der Salbitschjien Fjordähnliche Seen Gletscher	International Aufbau der Alpen, einmalige Granit- und Gletscherschliiflandschaft
Wasser	Wasserschloss Europas	International «Wasserschloss Mitteleuropas»
Vegetation	Palmen, Tundra, Hochmoor- landschaften, Arktis	National bis international

Quelle: Eigene Darstellung.

Literatur

Dowling R. et al. (2006): Geotourism. Elsevier. London.

Farsani N. et al. (2012): Geoparks & Geotourism. New approaches to sustainability for the 21st century. Brown Walker Press. Florida.

Megerle H. (2008): Geotourismus. Innovative Ansätze zur touristischen Inwertsetzung und nachhaltigen Regionalentwicklung. Wissenschaftlicher Verlag Marc Oliver Kersting. Rottenburg.

National Research Council (United States). Transportation Research Board, HIGHWAY AND FACILITY DESIGN / SCENIC BYWAYS; Washington, D.C.: National Academy Press. 1992.

ÖROK-Projekt «Multifunktionale Freiräume». Dokumentation und Zusammenfassung des 2. Workshops «Steuerungsmechanismen und Handlungsmöglichkeiten». 15. Dezember 2005. S. 5

Internet

<http://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fglockner-Hochalpenstra%C3%9Fe>

<http://www.grossglockner.at/>

http://www.swissvacations.com/pages/en/Train_Travel.html#scenic_trains



15 | 24 Der nördliche Eingang in die Monte-Piottino-Schlucht bei Dazio Grande. Rechts die Kunststrasse von 1830, auf der bis in die 1940er-Jahre der gesamte Strassenverkehr abgewickelt wurde. (Slg. VHS)

Die SBB engagiert sich auch in Zukunft am Gotthard

Werner Nuber, Senior Adviser, SBB Consulting

Die Region Gotthard ist eine attraktive Destination: Sie liegt im Herzen der Schweiz und Europas und verfügt über attraktive Freizeitangebote. Und der Gotthard ist für viele ein Mythos mit symbolträchtiger Wirkung. Dieser Mythos vereint natürliche Schönheit und Gefahren, Geister und Teufel. Er erzählt auch die Geschichte der Alpenüberquerung und des Baus der Gotthard-Eisenbahnstrecke oder der militärischen Festungen. Und er erklärt Sitten, Brauchtum und Verhalten jener Menschen, die heute hier leben und arbeiten.

Die Gotthardregion ist mit dem Verkehr optimal erschlossen. SBB, Rhätische Bahn, Matterhorn Gotthard Bahn, Postauto und weitere öffentliche Verkehrsunternehmen sowie die Autobahn N2 und die Kantonsstrassen erlauben eine An- und Abreise, die einmal rasch und bequem, vielleicht auch einmal langsam und gemütlich ist. Allein mit der SBB durchqueren heute täglich rund 9000 Menschen die Region – 2000 davon mit dem InterRegio. Ein Teil dieser Reisenden verbleibt als Feriengäste in der Gegend.

2016 wird der Mythos Gotthard um ein spannendes Kapitel erweitert. Im Juni wird mit dem Gotthard-Basistunnel (GBT) der längste Eisenbahntunnel der Welt und das Herzstück der Nord-Süd-Achse Gotthard eröffnet, Ende 2016 wird er den fahrplanmässigen Betrieb aufnehmen. Mit seinen 57 Kilometern Länge ist er eine grosse Pioniertat des 21. Jahrhunderts, welche die Innovationskraft und Zuverlässigkeit der Schweiz symbolisiert. Dank der neuen Verbindung werden mehr Reisende und mehr Güter schneller zwischen Nord und Süd transportiert. Der GBT ist für die Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene für die Schweiz und Europa von eminenter Bedeutung und leistet einen nachhaltigen Beitrag zum Schutz des Alpenraums.

Zusammen mit der bestehenden Bergstrecke wird der GBT zu einem unvergleichlichen touristischen Anziehungspunkt. Die ganze Region wird 2016 zum Mittelpunkt weltweiter Medienberichterstattung. Die ehrgeizigen Bauprojekte von Andermatt Swiss Alps, der Ausbau der touristischen Infrastruktur und die mögliche Kandidatur UNESCO-Weltkulturerbe wecken überdies die Hoffnung auf einen neuen und nachhaltigen Entwicklungsschub für die Region. Im Gotthardgebiet leben aber auch Menschen, die mit ihrer Natur- und Kulturverbundenheit

bereit sind, das Erlebte und Erfahrene an die anspruchsvollen Gäste weiterzugeben und zu teilen. Die Region Gotthard subsumiert also alles, was unter dem Begriff Swissness verstanden wird. Und sie hat damit Potenzial für die Zukunft.

Betrachtet man das touristisch vermarktbare Einzugsgebiet der Region etwas genauer, offenbart sich eine stattliche Zahl an Quellmärkten: Zürich, die Zentralschweiz, das Tessin liegen rund eine Stunde entfernt. Nicht wesentlich länger für einen Besuch benötigen Gäste aus der Nordwest- und der Ostschweiz. Zusätzliches Potenzial beinhalten die rund zwanzig Millionen Einwohner in Süddeutschland und Norditalien. Zudem gewinnen der asiatische Raum, Russland und die arabischen Staaten zunehmend an Bedeutung. Denn für Touristen aus diesen Ländern haben Weltmeisterleistungen wie der Gotthard-Basistunnel im Verbund mit Naturschönheiten und Kultur- und Sportangeboten eine hohe Anziehungskraft.

Die von den Kantonen, vom Bund und von Privaten initiierten und geförderten Infrastrukturprojekte in der Region sind wegen ihres hohen touristischen Potenzials auch für die SBB von Bedeutung. Was aber kann die SBB zur Entwicklung der Region beitragen? Mit der Inbetriebnahme des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels verbessern sich die Angebote im Personenverkehr auf der Nord-Süd-Achse. 2020 werden Züge im Halbstundentakt die Deutschschweiz und das Tessin verbinden, mit Halten in Arth-Goldau und Bellinzona. Lösungen für einen Halt einzelner IC-Züge in Flüelen bzw. Altdorf werden aktuell mit dem Kanton Uri diskutiert.

Das zukünftige Angebot auf der Bergstrecke wurde mit den beteiligten Kantonen und dem BAV entwickelt. Kundenorientierung, die Integration mit den Konzepten im Norden und Süden und eine für alle Beteiligten wirtschaftlich sinnvolle Lösung standen im Vordergrund der Gespräche. Die aktuelle Lösung sieht vor, dass der Urner Talboden – also die Bahnhöfe Flüelen, Altdorf, Erstfeld – mit der S2, mit stündlichen IR bis Basel bzw. Zürich sowie mit zusätzlichen Pendlerzügen aus der Innerschweiz Richtung Zürich am Morgen und Abend erschlossen wird. Damit sind gute Pendler- und Freizeitverbindungen zwischen Uri und den Innerschweizer Kantonen Luzern, Schwyz und Zug sichergestellt. Die Bergstrecke wird mit einem stündlichen Zug ab Erstfeld bedient, der im Süden in die S-Bahn TILO integriert ist. Fahrgäste aus dem Norden können in Erstfeld perongleich zwischen dem IR und dem Berg-RE umsteigen. Damit werden auch die Dörfer der Leventina gut erschlossen, wo mit Ambri-Piotta und Lavorgo zwei zusätzliche Bahnhöfe bedient werden.

Kritiker weisen darauf hin, dass der touristisch wichtige Erschliessungsverkehr ungenügend bzw. aufgrund des Umstiegs in Erstfeld beschwerlich sei. Dabei wird gerne vergessen, dass dank der geplanten Integration in TILO die Gäste aus dem Süden und insbesondere auch solche, die von Mailand oder Malpensa anreisen, via Bergstrecke schnell und direkt die Gotthard-Destination erreichen. Um bei grosser Nachfrage den Reisenden aus dem Norden weiterhin eine Direktverbindung nach Göschenen anbieten zu können, werden an Wochenenden in der Sommer- und Wintersaison sowie bei Voranmeldung von grösseren Gruppen einzelne InterRegio-Züge aus Basel und Zürich bis Göschenen verlängert, womit das Umsteigen in Erstfeld entfällt. Oft wird auch nicht berücksichtigt, dass sich mit dem Gotthard-Basistunnel die Kundenflüsse erheblich ändern. Unter anderem aus den Erfahrungen vom Lötschberg ist bekannt, dass die Kunden die schnelleren Züge bevorzugen. Während gemäss Hochrechnungen die Zahl der Kundinnen und Kunden im Nord-Süd-Transit bis 2020 auf 15 000 pro Tag zunimmt, wird die Bergstrecke unter heutigen Bedingungen nur gerade noch von rund 600 Personen pro Tag befahren werden. Die SBB steht also vor zwei Herausforderungen: Mit einem attraktiven Angebot müssen zusätzliche Tourismuspotenziale erschlossen werden. Gleichzeitig muss das Angebot den neuen Rahmenbedingungen Rechnung tragen und eine Balance zwischen einem attraktiven Angebot für ihre Kunden und der notwendigen Wirtschaftlichkeit ermöglichen.

Die SBB setzt dies mit einem flexiblen Angebot und einer intensiven Vermarktung um. Über die Bergstrecke wird weiterhin jede Stunde ein Zug verkehren. Die FLIRT-Triebwagen bieten mit Niederflureinstieg, grossen Fenstern und grosszügigen Flächen im Zug für Velos und Gepäck gerade auch für den touristischen Verkehr viele Vorteile. Die Integration in TILO ermöglicht einerseits neue Direktverbindungen aus der Gotthardregion und der Leventina mit dem südlichen Tessin bis hin zu Mailand und Malpensa. Weiter erlaubt die Integration einen effizienten Fahrzeugeinsatz und verbessert damit die Wirtschaftlichkeit.

Im Norden ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Resorts in Andermatt und der Ausbaupläne des Skigebiets eine deutliche Zunahme der Zugspassagiere bewirkt. Die SBB sieht deshalb vor, in der Tourismussaison den Kunden weiterhin Direktverbindungen anzubieten, indem sie an Wochenenden morgens und abends InterRegio-Verbindungen von Basel bzw. Zürich bis Göschenen durchgehend anbietet.

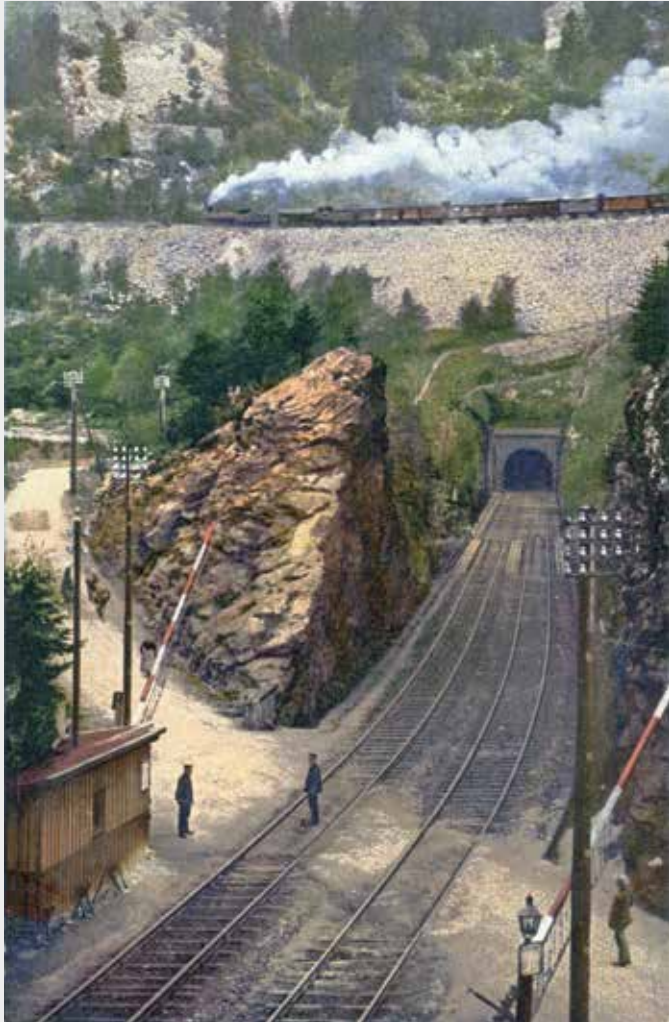
Begleitend zu diesem Angebot soll die Auslastung der Züge mit einer intensiven und zielgerichteten Vermarktung markant gesteigert werden. Hier ist auch das Marketing der SBB gefordert. Zurzeit entwickelt die SBB verschiedene neue tou-

ristische Produkte für die Destination Gotthard. Kombinierte Angebote wie beispielsweise «Oben drüber, unten durch» sollen die Bedürfnisse derjenigen Kunden decken, die den neuen Tunnel erleben und die alte Pionierstrecke geniessen möchten. Angedacht sind weiter Kombinationen mit historischen Fahrten, z.B. mit SBB Historic und der Furka-Dampfbahn, oder die Weiterführung bzw. der Ausbau des «Wilhelm-Tell-Express». Nur, das reicht nicht. SBB Personenverkehr plant deshalb weitere Packages mit Partnern des öffentlichen Verkehrs und des Tourismus sowie mit Anbietern der regionalen Infrastruktur, den Hoteliers und Anbietern von Ferien- und Freizeiterlebnissen. Dazu gehören etwa die Höhlenwelt «Sasso San Gottardo», die ausgebauten Skigebiete Andermatt-Sedrun oder die Wanderwege im Pioratal. Schliesslich spielen die Touroperators (Reiseveranstalter) eine grosse Rolle: Ihnen obliegt die Aufgabe, den ausländischen und insbesondere den asiatischen Markt zu bespielen.

Zur Kommunikation ihrer Angebote hat die SBB im Internet die Seite sbb.ch/gotthard aufgeschaltet. Eine Informations- und Buchungsplattform, wie sie vor drei Jahren zusammen mit dem Programma San Gottardo und mit den touristischen Verbänden geplant war, wurde sistiert. Sie soll über eine erfahrene Booking-Agentur angeboten werden.

Parallel unterstützt die SBB als Kommunikationspartner die Marketinganstrengungen der Region. Mit ihren Werbemitteln erreicht die SBB rund 2,5 Millionen Stammkunden. Beratungsstellen, Verkaufspunkte und die nationalen und internationalen Freizeitkampagnen lassen sich für einen Auftritt der Gotthardregion ebenso nutzen wie die Werbeflächen in den Zügen, Bahnhöfen und auf Werbe-lokomotiven.

Das Jahr 2016 naht und damit die Eröffnung des längsten Eisenbahntunnels der Welt. In den nächsten Jahren haben die Eidgenossenschaft und die Gotthardkantone, die SBB und ihre Partner, Alptransit Gotthard und die touristischen Organisationen der Schweiz die Chance, weltweit für die Destination Gotthard Werbung zu machen. Hunderte von Medien werden im Juni 2016 die Eröffnungsfeierlichkeiten und die Anlässe für die Bevölkerung im Reusstal und in der Leventina begleiten und dabei die Schönheiten und Angebote der Region gratis in alle Welt hinaustragen. Die SBB wird ihrerseits ihre Kommunikation für die Destination Gotthard einsetzen, so wie sie sich schon seit über einhundert Jahren für die Nord-Süd-Achse Gotthard engagiert hat und sich auch über 2016 hinaus dafür engagieren wird.



16 | 24

Freggio-Kehrtunnel in der Monte-Piottino-Schlucht nach 1893.
Mit einem Kehrtunnel konnten vor Ort zirka 80 Höhenmeter gewonnen werden. (Slg. VHS)

SOB stellt sich mit «Treno Gottardo» dem Wettbewerb

Ursel Kälin, Mediensprecherin, Schweizerische Südostbahn SOB

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) hat nach ihrer stark in die Kritik geratenen Machbarkeitsstudie vom Sommer 2013 Ende Januar 2014 den Bestellern, Bund und Kantonen, ein erweitertes Konzept für einen wirtschaftlichen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke unterbreitet. Es kombiniert kreativ die zwei Ansätze: Angebot und Vermarktung.

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 (Fahrplanwechsel 2016/2017) werden der Personenfernverkehr und der Güterverkehr auf diese neue Strecke wechseln. Die bisherige Gotthard-Bergstrecke soll weiterbetrieben werden – auch deshalb, weil sie für die Regionen im Einzugsgebiet ein wichtiger Standortfaktor ist. Sie hat drei Funktionen zu erfüllen: dem Interregio- und dem Tourismusverkehr zu dienen und den Basistunnel zu entlasten. Mit ihrem kreativen Angebotskonzept inklusive Richtofferte bringt sich die SOB in die Diskussion, die um den Erhalt, den Betrieb und die Vermarktung der Gotthard-Bergstrecke nach 2016 geführt wird, aktiv ein und stellt sich dem Wettbewerb. Ob nach Inbetriebnahme der Basistunnel Gotthard und Ceneri im Dezember 2019 oder mit Übergangslösungen ab 2016, langfristig braucht es aus Sicht der SOB für den Betrieb der Bergstrecke von Beginn weg ein tragfähiges und überzeugendes ÖV-Angebot und für die Umsetzung einen kompetenten Partner. Dass dies trotz Einschränkungen und zahlreicher Randbedingungen wirtschaftlich noch vertretbar ist, zeigt die SOB mit der Kombination von Angebot und Vermarktung; ein optimales Zugsangebot und eine gezielte Vermarktung dieser einmaligen Verkehrslandschaft sind die Eckpfeiler des Konzepts Gotthard-Bergstrecke «Treno Gottardo». Neben dem Grundangebot für Pendlerinnen und Pendler braucht es die touristische Entwicklung, denn das ÖV-Angebot und die touristische Entwicklung sind direkt voneinander abhängig.

Kombination von Angebot und Vermarktung

Das Angebot, das eine Direktverbindung Arth-Goldau–Lugano vorsieht, ist abgestimmt und eingebettet in das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs. Im Fokus der Planungen liegen optimale Anschlusssituationen und Umsteigezeiten in den Knoten (Grafiken).

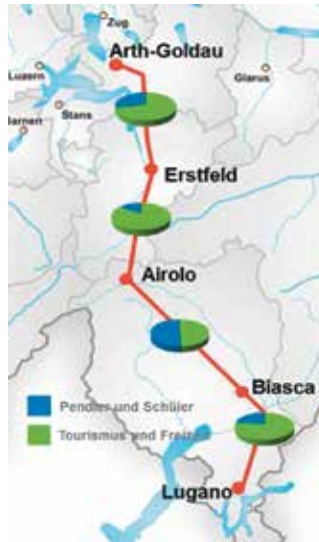
Die stündlichen Verbindungen stellen die Grunderschliessung in die Regionen der Kantone Schwyz, Uri und Tessin sicher. Zudem ergeben sich Synergien mit anderen Produkten auf der Nord- und Südrampe: Einsparungen bei der S2 Baar–Erstfeld sowie RE Milano–Airolo.

Rollmaterial und weitere Dienstleistungen

Das Konzept sieht Rollmaterial vor, das sowohl den Pendlerinnen und Pendlern als auch den Touristinnen und Touristen zusagt: Triebzüge mit offenem und durchgängigem Fahrgastraum, breite Einstiegstüren und grosse Fensterflächen. Genügend Platz für Gepäck und Sportgeräte steht ebenso zur Verfügung wie ein Verpflegungsbereich, bequeme Sitze, WLAN und Angebote für Kinder. Auf den durchgehenden Zügen sind Zugbegleiter als «Gastgeber» im Einsatz.

Nachfrageentwicklung

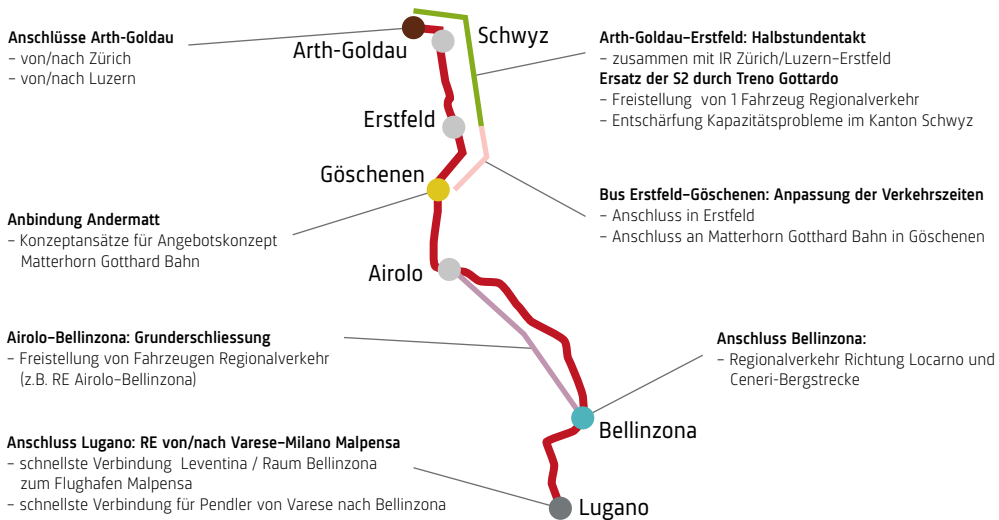
Neben der Entwicklung, ausgelöst durch verändertes Mobilitätsverhalten, führen hauptsächlich die Strukturentwicklungen im Raum Andermatt und die aktive Vermarktung des Freizeitverkehrs zu Nachfragesteigerungen. Die Nachfrageprognose für den Zeitraum 2020 bis 2030 weist Wachstumsraten von jährlich zwischen 3 und 5 Prozent aus. In der Anfangsphase kann von höheren Wachstumsraten ausgegangen werden. Je nach Streckenabschnitt und Tageszeit schwankt die Belastung der Züge. Die Abschnitte mit der grössten Nachfrage liegen jeweils an den beiden Endabschnitten im Norden und Süden. Hinzu kommen das unterschiedliche Verkehrsaufkommen an einzelnen Wochentagen so wie die saisonalen Schwankungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs.



Nachfrageprognose:
links: Nachfrageprognose 2020
pro Streckenabschnitt (beide
Richtungen)
rechts: Anteile Pendler / Tourismus-
und Freizeitverkehr
(Bilder: SOB)

Wirtschaftlichkeit möglich

Mit veranschlagten Vollkosten von 14.68 Franken pro produktiven Kilometer liegt die SOB unter der vom BAV 2011 ermittelten Durchschnittskennzahl aller Transportunternehmen von ca. 16.00 Franken. Kosten und Erlöse werden sich nicht proportional entwickeln, was sich auf die Kostenunterdeckung positiv auswirken wird. Sie sinkt von 23,2 Mio. Franken im Jahr 2020 auf 20,2 Mio. Franken im Jahr 2030, was einer Abnahme von 13 Prozent entspricht. In diesem Zeitraum werden jedoch die Erlöse markant steigen, und zwar um 76 Prozent. Das prognostizierte Wachstum bei den Faktoren wie Bevölkerungswachstum, Mobilität und touristische Nachfrage – Entwicklung der Destination Andermatt, Flughafen Malpensa usw. – ist hierfür ausschlaggebend.

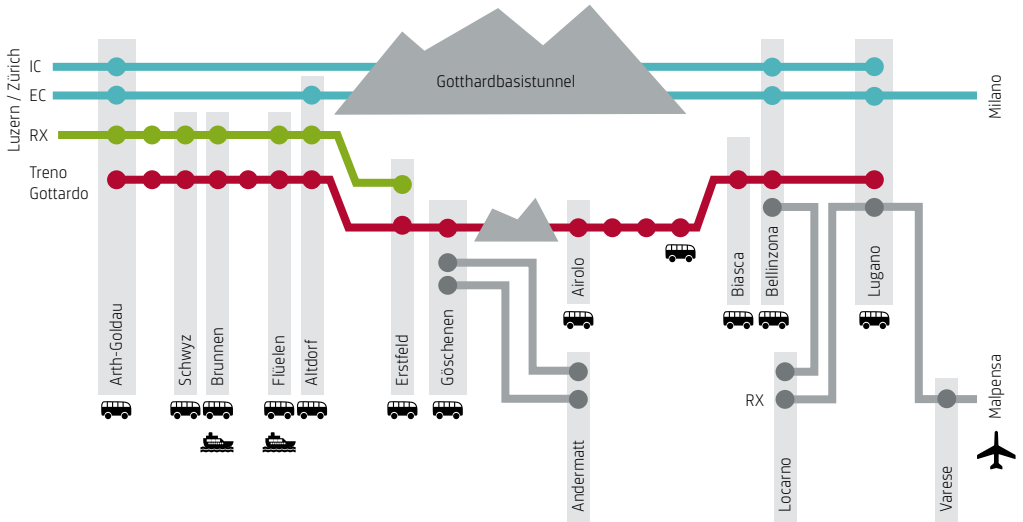


Zielkonzept 2020: Optimale Anschlusssituationen und Umsteigezeiten in den Knoten.

Mehrwert für alle

Dass der touristische Verkehr durch optimale Angebots-, Betriebs- und Vermarktungskonzepte massiv gesteigert und damit ein Mehrwert für alle – nämlich Besteller des regionalen Personenverkehrs, Tourismusanbieter sowie die Kantone und Gemeinden im Einzugsgebiet – generiert werden kann, hat sich beim Voralpen-Express gezeigt. Die SOB verfügt über jahrelange Erfahrung im Betrieb dieses Produktes. Sie hat den klassischen Pendlerverkehr mit den Bedürfnissen des Freizeit- und Tourismusverkehrs verzahnt. Die Regionen entlang der Gotthardstrecke verfügen über ähnliche Strukturen und vergleichbares Potenzial. Die SOB bringt als erfahrene und engagierte Betreiberin, die bereit ist, mit den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen eng zusammenzuarbeiten, die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung des «Konzepts Gotthard-Bergstrecke» mit: Sie bietet den betroffenen Regionen bzw. Kantonen attraktive Lösungen und schafft ihnen zugleich einen Mehrwert:

- Tessin mit Airolo, Faudo, Bellinzona, Lugano
- Uri mit Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Göschenen, Andermatt
- Schwyz mit Arth-Goldau, Schwyz, Brunnen
- Graubünden/Surselva und Wallis/Goms



Angebotskonzept 2020: Die stündliche Direktverbindung Arth-Goldau-Lugano stellt die Grunderschliessung der Regionen sicher.

Die SOB legt den Schwerpunkt auf den (Tages-)Tourismus. Neben der Gotthard-Bergstrecke und dem aufstrebenden Andermatt kann die Zentral- und Süd-schweiz eine Vielzahl von touristischen Highlights in den Sektoren Sport, Kultur, Genuss und Erholung vorweisen. Die SOB sieht in der aktiven Vermarktung und dem Ausschöpfen des Marktpotenzials Chancen für einen erfolgreichen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke und stellt sich gern dieser Herausforderung.



17 | 24

Prato-Kehrtunnel bei Faido nach 1893. In regelmässigen Abständen baute die Gotthardbahn-Gesellschaft Bahnwärterhäuser. Die Bahnwärter kontrollierten täglich den Zustand der Strecke. (Slg. Roland Arnet AR)

Velo- und Wanderlandschaft Gotthard

Markus Capirone, Stiftung SchweizMobil

Die Antwort heisst SchweizMobil

Noch zwei Kehren und es ist geschafft: Mindestens einmal im Leben wollen viele Schweizerinnen und Schweizer zu Fuss oder mit dem Velo den Mythos Gotthard erleben. Ohne eine attraktive Infrastruktur für diese Langsamverkehrsformen bleibt dieses Gästepotenzial jedoch nur partiell genutzt. Was ist zu tun? Wer den Langsamverkehr (LV) für Freizeit und Tourismus fördern will, der muss primär sichere und attraktive Routen anbieten. Dieses Ziel ist allein durch brillante Werbekampagnen zur Schönheit der Schweiz nicht nachhaltig zu erreichen. Um jedoch lückenlos attraktive LV-Routen anbieten zu können, braucht es ein dauerhaft organisiertes Zusammenspiel aller beteiligten Interessen. In dieses Zusammenspiel müssen Bund, Kantone, Gemeinden, die Fachorganisationen des Langsamverkehrs, so zum Beispiel die Schweizer Wanderwege und ihre kantonalen Fachorganisationen, das «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz», die Tourismusorganisationen und der öffentliche Verkehr eingebunden werden. Für die Definition der LV-Routen braucht es ausserdem eine Best-of-Strategie, das will heissen, dass die Qualität der LV-Routen wichtiger ist als ihre Anzahl. Und es braucht einen langen Atem, um die gemeinsam definierten Ziele zu erreichen. Genau dieses Zusammenspiel der Akteure, die Best-of-Strategie und der lange Atem tragen einen Namen: SchweizMobil.

Wer und was ist SchweizMobil?

Sicher kennen Sie das Veloland Schweiz. Eröffnet 1998, hat es im Jahr 2008 vier Geschwister erhalten. Sie wurden auf die Namen Wanderland, Mountainbikeland, Skatingland und Kanuland getauft. Alle fünf «Länder» heissen zusammen SchweizMobil. Trägerin von SchweizMobil ist die gemeinnützige Stiftung SchweizMobil (www.schweizmobil.org). Sie koordiniert und entwickelt seit zehn Jahren im Auftrag von Bund, Kantonen und dem Fürstentum Liechtenstein das offizielle LV-Routennetz der Schweiz. SchweizMobil arbeitet mit den Schweizer Wanderwegen und ihren kantonalen Fachorganisationen sowie dem Schweizerischen Kanu-Verband und Schweiz Tourismus eng zusammen. Die im Rahmen von SchweizMobil realisierten Best-of-LV-Routen werden mit zahlreichen Dienstleistungen kombiniert. SchweizMobil, Schweiz Tourismus und



Möglichst motorfahrzeugfreie Routen steigern die touristische Attraktivität der Region für Wanderer, Veloreisende und Mountainbiker. (Bilder: SchweizMobil)



Durch die Schöllenen braucht es für Velofahrer und Mountainbiker eine Alternative zur Strasse für den Motorfahrzeugverkehr, denn auf dieser Strasse will niemand Velo fahren.

viele andere Partner kommunizieren die Angebote national und international erfolgreich und auf breiter Ebene. SchweizMobil bietet den Gästen folgende Vorteile:

- Mehr als 30 000 km einheitlich signalisierte nationale, regionale und lokale Routen zum Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren
- Die optimale infrastrukturelle und kommunikative Verknüpfung dieser Routen mit den 24 000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Eine Webseite mit umfassenden Informationen über alle Routen und mehr als 4000 Points of Interest (Übernachtung, Velo-/Flyer-Miete, Veloservice, Sehenswürdigkeiten etc.)
- Eine interaktive Webkarte mit allen Routen von SchweizMobil und dem ganzen Wanderwegnetz auf den Landeskarten von swisstopo, die gratis ausgedruckt werden können
- Buchbare Angebote auf dem ganzen Routennetz von SchweizMobil (Anreise, Gepäcktransport, Velomiete, Übernachtung, Servicenummer etc.). Diese werden von Swisstrails nach Ihren Wünschen zusammengestellt
- SchweizMobilPlus zum Zeichnen und Berechnen eigener Touren auf der Webkarte von SchweizMobil. Diese Touren können auch auf der App SchweizMobil aufgerufen werden
- Die Gratis-App SchweizMobil für unterwegs, mit allen Informationen über das Angebot von SchweizMobil



Von zentraler Bedeutung ist auch eine normkonforme und vollständige Signalisation der Routen für den Langsamverkehr.



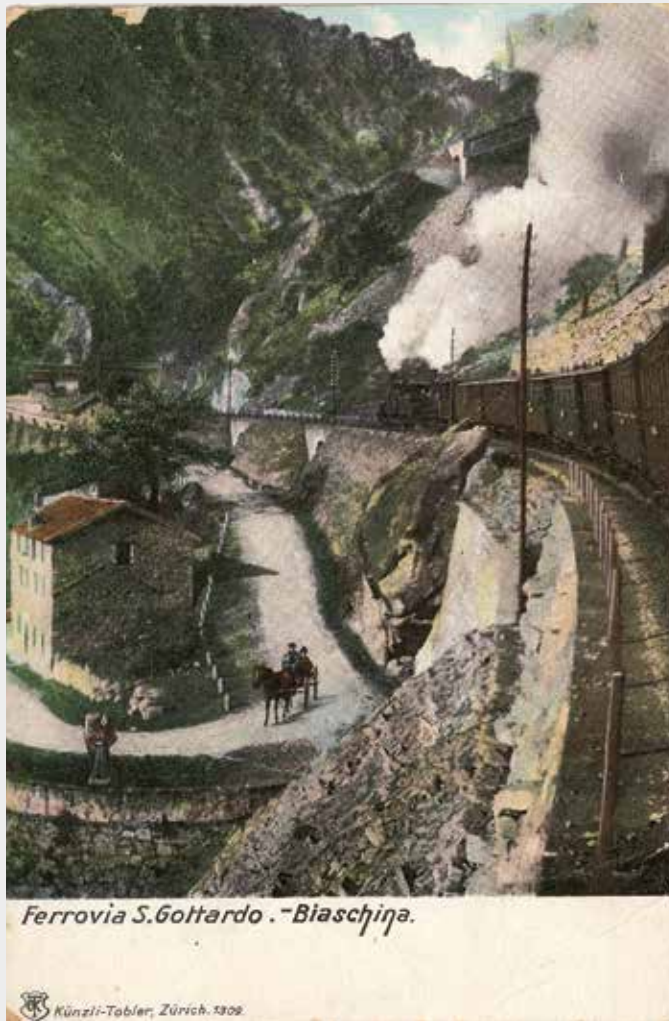
Über die Webseite www.schweizmobil.ch wird das Routennetz für den Langsamverkehr optimal kommuniziert, auch dasjenige der Gotthard-Region.

Viele dieser trefflich kommunizierten Routen queren das Gotthardmassiv. Als Beispiele nennen wir die nationale Wanderroute «ViaGottardo», die nationale Veloroute «Nord-Süd-Route» und die nationale Mountainbikeroute «Alpine Bike». Auch gibt es in der Region zahlreiche lokale Routen, wie die Bikeroute «408 Göschenalp Bike», die Teil von SchweizMobil sind. Alle diese Routen sind mit den beteiligten Akteuren konsolidiert, auch unter Einbezug der verschiedenen Schutzinteressen. Sie werden künftig in die Richtplanung der verschiedenen Stufen einfließen oder sind bereits eingeflossen. Sie sollen damit rechtlich gesichert und nachhaltig gepflegt werden.

Wo fehlt es denn noch?

Im Wesentlichen ist das Routennetz für den Langsamverkehr in der Gotthardregion bereits bestmöglich definiert und gut signalisiert. Es weist jedoch trotz aller planerischen Sorgfalt zahlreiche Qualitätsmängel auf, die nicht kurzfristig behoben werden konnten. Diese Qualitätslücken müssen geschlossen werden, wenn die Gotthardregion ihre tolle Landschaft optimal in Wert setzen und vermehrt Wanderer, Velofahrer und Mountainbiker ansprechen will. Diese Qualitätsförderung braucht das Engagement aller Beteiligten. Sie müssen Wegrechte gewähren, Wege verbessern oder gar neu bauen. Dies ist bei den teilweise schwierigen topografischen Verhältnissen der Region weder kurzfristig noch gratis zu haben. Aber ohne Geduld, Hartnäckigkeit und die nötigen Investitionen wird sich ein nachhaltiger Erfolg nicht einstellen. Es ist deshalb erfreulich, dass in der Gotthardregion bereits verschiedene Ideen und Planungsarbeiten in diese

Richtung weisen. Nennen möchten wir die Planungsarbeiten zur Verbesserung der Wander-, Velo- und Mountainbikerouten durch die Schöllenen Schlucht und die Überprüfung des Routenangebots für das Mountainbike rund um Andermatt. Alle diese Arbeiten sind für die Gotthardregion wichtig und nötig. Sie haben ein hohes touristisches Potenzial. SchweizMobil begrüsst und unterstützt diese Arbeiten ebenfalls nach Kräften und freut sich über jede verbesserte Route, die nicht nur die Attraktivität der Gotthardregion für Wanderer, Veloreisende und Mountainbiker stärkt, sondern auch das gesamte nationale Routennetzwerk des LV. Das macht die Schweiz nicht nur für einheimische Gäste attraktiver, sondern es stärkt auch die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im wachsenden internationalen Markt. SchweizMobil wünscht der Gotthardregion deshalb bei der Qualitätsförderung ihrer LV-Routen viel Erfolg. Mehr Informationen zu den Routen und den Dienstleistungen von SchweizMobil erhalten Sie auf www.schweizmobil.ch.



18 | 24 Die Geländestufe in der Biaschina, nördlich von Giornico, wurde mit zwei Kehrtunneln überwunden. (Slg. VHS)

Die alte Gotthardstrasse als erster Velopass der Schweiz

Peter Krebs, Bern

Die alte Gotthardstrasse mit der berühmten Tremola ist eine der schönsten Passstrassen der Schweiz. Sie ist ein wichtiges Element der Verkehrslandschaft Gotthard. Als historisches Objekt von nationaler Bedeutung ist sie in die höchste Schutzklasse eingeteilt und muss mit ihrer ganzen Substanz erhalten werden. Die alte Passstrasse ist eine Kantonsstrasse, die zum grössten Teil auf Tessiner Gebiet liegt. Ein kurzes Stück gehört dem Kanton Uri. Seit dem Bau der neuen Strasse in den 1970er-Jahren existieren von Airolo bis zum Brüggloch an der Grenze zum Kanton Uri zwei parallele Passstrassen, die beide für den allgemeinen Verkehr geöffnet sind. Das ist eine ideale Ausgangslage, um den ersten «Velopass» der Schweiz zu schaffen und den Gotthard zu einem Eldorado für sportliche Velofahrer und Velofahrerinnen, aber auch für die Benutzer von Elektrovelos zu machen.

Der von SchweizMobil, Pro Velo Schweiz und vom Verein Freipass unterstützte Vorschlag besteht darin, die alte Strasse für den Motorfahrzeugverkehr (ausser für Zubringer usw.) zu schliessen und sie für den «Langsamverkehr» zu reservieren. Der Motorfahrzeugverkehr kann weiter über die neue Passstrasse fahren. Den Velofahrern steht auf der Tessiner Seite eine rund 17 km lange eigene Strecke zur Verfügung. Vom Brüggloch bis Hospental, wo es keine zweite Strasse gibt, bleibt der Mischverkehr bestehen. Die Massnahme kann in einem ersten Schritt auch zeitlich beschränkt umgesetzt werden. Während die Einschränkungen für den Motorfahrzeugverkehr somit klein bleiben, hat dieser Vorschlag eine Reihe von Vorteilen:

- Die Velofahrer haben erstmals eine Passstrasse für sich.
- Der Wanderweg auf dem Saumpfad durch die Tremola wird aufgewertet (mehr Ruhe).
- Der Gotthardpass und die daran anschliessenden Regionen wie das Urserental und die Leventina können sich als Eldorado für sportliche Velofahrende positionieren.
- Der Unterhalt der alten Gotthardstrasse wird günstiger. Harte Sanierungen, welche die historische Substanz beeinträchtigen, sind nicht mehr nötig.



Die alte Gotthardstrasse, ein Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung, eignet sich als erster Velopass der Schweiz besonders gut. (Bild: Peter Krebs)



Auf der rot eingezeichneten Strecke ist eine Sperrung für Motorfahrzeuge machbar. Es gibt dort eine parallele zweite Strasse. (Bild: SchweizMobil)

Um das Ziel zu erreichen und einen touristischen/wirtschaftlichen Mehrwert zu schaffen, braucht es begleitende Massnahmen wie zum Beispiel ein jährliches grosses Velofest auf dem Gotthardpass und gezielte Angebote für Elektrobikes.

Die Umsetzung liegt vorwiegend in den Händen der Kantone Tessin und Uri. Der erste Velopass ist allerdings eine Aufgabe, die die ganze Gotthardregion angeht. Der Bundesrat ist bereit, ein Gesuch um finanzielle Unterstützung entgegenzunehmen, wie er in der Antwort auf eine Interpellation der Berner Nationalrätin Aline Trede schreibt: «Aus denkmalpflegerischer Sicht gehören solche Nutzungsbeschränkungen bis hin zu einem Fahrverbot für schwere Fahrzeuge oder getrennte Verkehrsführungen zur Schonung und Entlastung wertvoller historischer Strassenabschnitte zur Palette der Massnahmen, die von Fachleuten als sinnvoll empfohlen werden.»



19 | 24

Die Gotthardbahnlinie bei Bellinzona. (Slg. VHS)

Bedeutung der Verkehrslandschaft Gotthard aus Sicht der Regionalentwicklung

Marc Tischhauser, Projektleiter Programm San Gottardo 2020

Die folgenden Abschnitte stellen das Programm San Gottardo 2020 (PSG 2020) und dessen Zweck vor und formulieren Empfehlungen und Massnahmen, die zur volkswirtschaftlich besseren Nutzung und Vermarktung der Verkehrslandschaft dienlich sind.

PSG 2020 ist ein politisches Förderinstrument der vier Gotthardkantone und des Bundes zur Regionalentwicklung der Gotthardregion. Die Rolle von PSG 2020 ist diejenige des Ermöglichers. Das heisst PSG 2020 leistet Anschubhilfe beim Initiieren von Projekten, motiviert zur Zusammenarbeit über die Pass- und Kantonsgrenzen hinweg, koordiniert Anspruchsgruppen und bringt diese zusammen. PSG 2020 kann einen Beitrag leisten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Erhöhung der Wertschöpfung in der Gotthardregion. Das Ziel ist, Projekte zu initiieren und zu ermöglichen, die den Lebens- und Wirtschaftsraum stärken, Wertschöpfung generieren und Arbeitsplätze erhalten oder schaffen.

Der Perimeter erstreckt sich über die Regionen Uri, Goms, Bellinzonese e Valli sowie die Surselva. In dieser Region gibt es heute über zehn Tourismusorganisationen, zahlreiche Bergbahnen und viele weitere Leistungsträger. Diese Organisationen pflegen heute alle eine eigene Webseite, entwickeln ihre eigenen Produkte und versuchen sich allein am Markt zu behaupten. Das heisst, alle machen alles. Es gibt Doppelspurigkeiten und die vielen Kleinstbudgets verpuffen am Markt. Die Folge sind der Rückgang der Gäste, der Logiernächte, der Skierdays und der Wertschöpfung. Mit verschiedensten Projekten versucht PSG 2020 dieses Einzelgängertum zu überwinden und die Zusammenarbeit unter den Akteuren zu fördern und zu stärken.

Für den heutigen Feriengast ist z.B. Andermatt, Airolo oder Disentis als Ferienregion für sich allein wenig interessant. Der Gast bewegt sich heute in einem grösseren Perimeter und sucht eine attraktive und vielfältige Region mit guten Angeboten und Produkten. Genau darin liegt die Chance der Gotthardregion. Deshalb sind die Akteure gefordert, zusammenzuspannen, gemeinsame Produkte zu entwickeln, diese unter einer gemeinsamen Marke zu verkaufen und

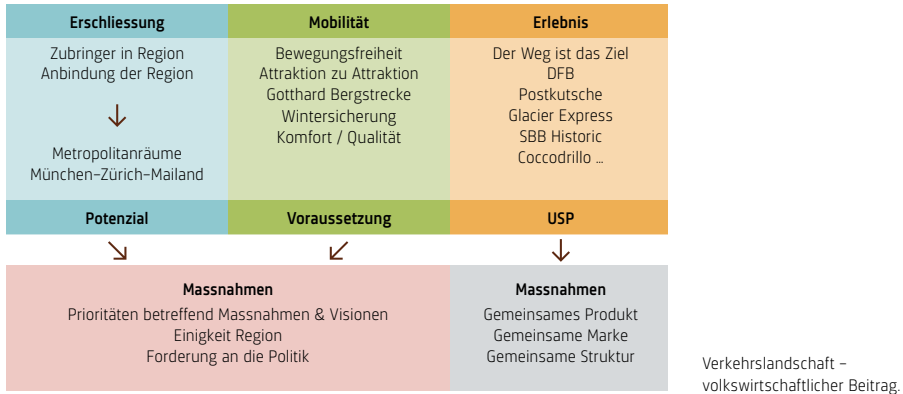


Schlüssel zum Erfolg der Gotthardregion.
(Darstellungen: PSG 2020, M. Tischhauser)

mittels sinnvoller Strukturen langfristig zu verankern. Nur so gelingt es, die Gotthardregion zu einer beliebten Ausflugs- und Ferienregion zu machen und damit mehr Gäste in die Region zu bringen und den Rückgang an Logiernächten zu stoppen.

Bezogen auf die Verkehrslandschaft Gotthard lassen sich drei Funktionen, die für den Gotthardraum einen zentralen volkswirtschaftlichen Beitrag leisten, in den Vordergrund rücken.

- Es gilt, gute, direkte und schnelle Verbindungen in diese Region sicherzustellen. Die Verkehrsinfrastruktur ist als Zubringer in die Region oder auch als Anbindung für die Region an die umliegenden Agglomerationen, Städte und Metropolitanräume zu fördern. Der Gotthard liegt zwischen München und Mailand und ist damit Ausgleichsraum für über 10 Millionen Menschen.
- Es braucht eine möglichst grosse und komfortable Bewegungsfreiheit innerhalb der Region, um einfach von Ort zu Ort oder von Attraktion zu Attraktion zu gelangen. Dazu gehören Überlegungen vor allem zur Sicherung der Gotthard-Bergstrecke, zur Verbesserung der Wintersicherheit der Pass- und Bahnverbindungen und die Erhöhung von Qualität und Komfort.



- Der Weg ist das Ziel. Das heisst, Angebote und Highlights, die diese Verkehrsinfrastruktur inszenieren, sind zu verstärken. Wie z.B. die Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB, die historische Postkutsche, der Glacier Express, die historischen Zugfahrten von SBB Historic, der Gottardo-Wanderweg, das Projekt Coccodrillo usw. Diese Dichte an Angeboten auf so kleinem Raum ist sehr nahe an einem Alleinstellungsmerkmal (USP).

Betreffend Massnahmen und Visionen empfiehlt PSG 2020 für die Themen, dass sich die Region klare Prioritäten setzt. Das heisst, es braucht kurzfristige Massnahmen, die morgen Verbesserungen bringen, und es ist Platz für Visionen, die in 30 bis 40 Jahren verwirklicht werden können. Aufgrund der vorhandenen Ressourcenknappheit kann es aber kein Wunschkonzert sein, sondern die Region muss sich vereint hinter wenige Prioritäten stellen und so mit konkreten Forderungen an die Politik gelangen.

Betreffend Erlebnis und USP heisst das Erfolgsrezept: gemeinsame Produkte, die mittels gemeinsamer Marke gemeinsam vermarktet werden und deren Nachhaltigkeit durch gemeinsame Strukturen gesichert wird.



20 | 24

Ein erstes Zwischenziel der Reise wurde mit Lugano erreicht. (Slg. VHS)

Touristische Inwertsetzung der Verkehrslandschaft Gotthard: Handlungsempfehlungen der Alptransit-Studie des Kantons Tessin

Ruth Nydegger, consulente economico – progetti speciali, Direzione della Divisione dell'economia, Dipartimento delle finanze e dell'economia, Repubblica e Cantone Ticino

Vor über 131 Jahren, am 23. Mai 1882, erlebte der damalige Bundesrat Simon Bavier die Eröffnung der ersten Gotthard-Eisenbahntransversale als höchst zwiespältiges Ereignis, wie er in seinen Erinnerungen schreibt: «Am nächsten Tage, dem 23. Mai [1882], begaben wir uns in der Frühe zum Bahnhof, woselbst drei Extrazüge von uns bestiegen wurden, die zirka 800 Personen aufnahmen. Die Fahrt ging bei herrlichem Wetter vor sich; die Bevölkerung längs der Gotthardbahn bis Flüehlen war festlich gestimmt und begrüßte uns mit Hochrufen und Kanonenschüssen. Am Gotthard jedoch fanden wir grosse Ernüchterung. In Amsteg war eine schwarze Fahne ausgehängt, und die armen Leute hatten nicht unrecht; denn der Verkehr, der täglich mit mehr als 400 Pferden stattfand und grossen Verdienst brachte, hörte nun auf und der «Brotschelm», wie sie die Lokomotive nannten, nahm alles weg. Die Urner hatten überdies an Subventionen eine Million geleistet und mussten noch dafür steuern, dass ihnen der Verdienst weggenommen wurde.»¹

Es hat mich diese Urner Misere immer mehr in der Überzeugung bestärkt, dass bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen. So ist am Brenner und am Mont Cenis, am Ersteren von Verona bis Innsbruck und am Letzteren von Champéry bis Turin, kein einziger wohlhabender Ort, und der Lokal- und Transitverkehr, welcher früher viel eintrug, hat ganz aufgehört. Luzern hat als Fremdensammelplatz zugenommen, wie auch der Vierwaldstättersee mit seinen Umgebungen. Dies wäre aber auch der Fall gewesen, wenn die Eisenbahn von Norden her in Luzern aufgehört hätte.

1 Simon Bavier, Lebenserinnerungen von Bundesrat S.B., 1825–1896, Chur 1925, S. 74, zitiert bei Pio Caroni, Sull'importanza della somministrazione nell'economia alpina preindustriale, Separatdruck aus: Archivio Storico Ticinese, Bellinzona 1980.

Nach dieser Betrachtung komme ich zur Festfahrt zurück. «Auf der Südseite des Gotthards, bei den leichtlebigen Tessinern, herrschte Jubel und Enthusiasmus. Alle Stationen waren bekränzt, überall empfing uns Musik, und wir in den vorderen Wagen wurden mit Blumen überschüttet. Ueberall und ganz besonders in Bellinzona und Lugano wurden wir angerednet und am ersten Orte so lang, dass ich Befehl zum Weiterfahren geben musste, während dem der Redner mit lauter Stimme uns den Rest seiner Peroration nachrief.»

Zum Glück gingen die Dinge nicht ganz so wie von den Urnern befürchtet: Zwar war die Epoche des Sämergewerbes beendet, doch die Eisenbahn brachte Wohlstand, Industrie und Tourismus in die beiden Kantone diesseits und jenseits des Gotthards.

Im letzten Jahrhundert brachte dann der Gotthardautobahntunnel weitere positive wirtschaftliche Impulse – und da öffnet sich im Zusammenhang mit der Sanierung des Tunnels und einer allfälligen temporären Schliessung, ein Kapitel, auf das an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll.

Der neue Gotthard-Basistunnel wird die Rahmenbedingungen der Tessiner Wirtschaft nochmals grundlegend verändern. Die Eisenbahn wird zur Flachbahn und der Kanton in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden. Die Verbindungen des Kantons auf nationaler Ebene und nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2020 auch innerhalb des Kantons werden signifikant verbessert, schneller und dichter (im Tessin spricht man von «effetto metropolitano»). Dazu kommt die auf das Jahr 2015 geplante Eröffnung der Eisenbahnlinie Mendrisio–Milano–Malpensa, welche den Flughafen und Varese mit direkten Zügen ab Lugano und Como in das S-Bahn-System Treni Regionali Ticino Lombardia TILO einbinden wird.

Andererseits stellt sich die Frage nach dem Schicksal der historischen Bergstrecke

Im Oktober 2012 hat der Kanton deshalb den Bericht «Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi» (Wirtschaftliche Auswirkungen der Inbetriebnahme von AlpTransit: Chancen und Risiken) veröffentlicht.² Er war von der Kantonsregierung im Gefolge eines parlamentarischen Vorstosses in Auftrag gegeben worden, und an der begleitenden interdisziplinären Arbeitsgruppe waren auch Vertreter der verschiedenen Departemente beteiligt. Der Regierungsrat hat dieses Dokument samt den verschiedenen konkreten Handlungsempfehlungen in den Bereichen wirtschaftliche Entwicklung, Transportwesen und Raumplanung publiziert, aber sich bis jetzt nicht offiziell zur Frage der Wiederaufnahme der Arbeiten an der UNESCO-Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke geäußert, welche darin explizit befürwortet wird (<http://www.ti.ch/alptransit>).

Der Bericht kommt zum Schluss, dass AlpTransit für das Tessin ein beträchtliches Wachstums- und Entwicklungspotenzial birgt, das aber nicht automatisch realisiert wird und unbedingt proaktiv genutzt werden muss. Hauptnutznießer wird dabei der Dienstleistungssektor sein – und insbesondere der Tourismus sowie die schon jetzt wirtschaftlich gut entwickelten Zentren (Bellinzona, Lugano, Locarno, Mendrisio), aber es wird keine Verlierer geben. Die Täler können in dieser Beziehung ein wichtiges Entlastungsventil zu den überfüllten Zentren darstellen, wenn sie entsprechende touristische Strategien umsetzen. In Bezug insbesondere auf die Leventina wird die Existenz der Berglinie nicht in Frage gestellt und die Feinerschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ebenfalls eine selbstverständliche Voraussetzung.

Zur Neuqualifizierung der historischen Bergstrecke macht der Bericht folgende Aussagen und Vorschläge:

- Die Verlagerung des Verkehrs auf den Basistunnel macht Trassen frei für neue historisch-touristische Nutzungen
- Empfohlene Projekte sind dabei insbesondere:
 1. die Inwertsetzung der Bergstrecke für Fahrten mit historischem Rollmaterial
 2. ein begehr- und befahrbares «Eisenbahnmuseum» im Territorium
 3. die UNESCO-Kandidatur der Bergstrecke analog der Albula-Linie der Rhätischen Eisenbahn

² Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi, Rapporto finale del 4 ottobre 2012, ed. Repubblica e Cantone Ticino, Bellinzona 2012.

Die Berglinie hat in Zukunft eine wichtige Funktion als touristischer Zubringer wahrzunehmen. Dabei muss aber das vorhandene Potenzial an landschaftlichen, historisch-kulturellen und kulinarischen Attraktionen im Gotthardraum mit interessanten Produkten in Wert gesetzt und richtig vermarktet werden – wie auch der Begleitbericht der AlpTransit-Arbeitsgruppe³ und ein weiterführender Bericht des Ente regionale di sviluppo del Bellinzonese e Valli⁴ unterstreicht. Wenn die Eröffnung der neuen Alpentransversale mit der notwendigen Vorbereitung angegangen werden muss, so darf dabei auch nicht vergessen werden, dass Andermatt Swiss Alps und damit die neue Destination St. Gotthard ein wichtiges Entwicklungspotenzial auch für das Livinental darstellt, das gebührend genutzt werden muss.

Allgemein werden die Tourismusdestinationen des Tessins sehr klar vom schnelleren und dichteren Angebot an Zügen profitieren können, doch es braucht dazu entsprechende Begleitmassnahmen: eine gezielte Standortförderung und die Verbesserung der Beherbergungs- und Empfangsstrukturen, kombinierte Offerten und Pakete mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch alternativen Transportformen («Mobility Car Sharing», Alpentaxi) sowie Angebote für Tagesausflüge oder Kurzaufenthalte.

In dieser Beziehung ist der Kanton Tessin bereits tätig geworden und hat zusätzlich zu den ordentlichen Subventionen für Investitionen und Aktivitäten im Tourismussektor auch einen ausserordentlichen Kredit von 2 Millionen Franken für eine spezielle Marketingkampagne im Zusammenhang mit der Eröffnung des Basistunnels bereitgestellt, welche von 2014 bis 2017 laufen wird. Davon, wie übrigens auch von den Aktivitäten der Gotthardkantone rund um die Expo 2015 in Mailand, sollte auch die Gotthard-Bergstrecke profitieren können.⁵

3 Scenari e opportunità legati all'apertura delle gallerie di base del S. Gottardo e del Ceneri, rapporto complementare del 20 settembre 2012, Bellinzona 2012.

4 Rapporto del gruppo operativo ERS-BV sul tema «AlpTransit» del 16 aprile 2013, redatto dall'Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli, Biasca 2013.

Um all dies umzusetzen, braucht es starke Partner: Es sind dies in erster Linie die Tourismusorganisationen. Im Tessin ist zurzeit eine grundlegende Restrukturierung dieses Sektors auf der Basis eines neuen Tourismusgesetzes im Gange, welche 2015 umgesetzt sein sollte. Die SBB vermarktet schon erste Angebote (www.sbb.ch/gotthard). Dazu kommen verschiedene Regionalentwickler sowie nicht zuletzt das Programm San Gottardo 2020. Es unterstützt und koordiniert beispielsweise die Projekte «Coccodrillo» und «Bahnerlebniswelt Gotthard» des Club San Gottardo und von SBB Historic. Die beiden arbeiten mit dem Verkehrshaus Luzern zusammen. Es handelt sich um Projekte von höchster Qualität, die von kompetenten Partnern ins Leben gerufen wurden. Sie sehen nicht einfach ein statisches Museum vor, sondern eine lebendige, interaktive Verkehrslandschaft, in welcher der Weg zum Ziel wird.

Die Gotthardregion hat das Potenzial, ein funktionaler Raum zu werden, der aus einer Nord-Süd- und einer West-Ost-Achse besteht. Wichtig ist, dass die zu entwickelnden Projekte miteinander koordiniert sowie gemeinsam vermarktet und vertrieben werden. Entsprechende Machbarkeitsstudien und Abklärungen sind im Gange. Der Kanton Tessin verspricht sich insbesondere für die Region rund um Biasca und die Leventina wichtige wirtschaftliche Impulse.

AlpTransit eröffnet also interessante Möglichkeiten, die zu nutzen sind. Es sind Ideen, Willenskraft und Gemeinsinn gefragt, damit nicht nur die fernen Zentren von der neuen Alpentransversale profitieren, sondern auch unsere Berggebiete im Herzen der Alpen – und wenn wir diese Chancen ergreifen, dann werden wir im Dezember 2016 hier keine schwarzen Fahnen hissen müssen.

- 5 Die entsprechende Regierungsvorlage wurde am 17. Dezember vom Tessiner Grossen Rat angenommen. Im entsprechenden Kommissionsbericht wurde der Erhalt der Bergstrecke verlangt, sowie eine UNESCO-Welterbekandidatur ausdrücklich als wünschbar erklärt: «La Commissione della gestione e delle finanze condivide fortemente la necessità di salvaguardare il servizio sulla linea di montagna del San Gottardo, sviluppando maggiori sinergie con l'offerta turistica. In questo senso ritiene importante che l'autorità cantonale partecipi attivamente alle discussioni con l'Ufficio federale dei trasporti e con le Ferrovie federali svizzere, che hanno confermato la loro decisione di mantenere la linea di montagna del San Gottardo. A mente della Commissione va sostenuta con convinzione la candidatura a patrimonio UNESCO della linea di montagna del San Gottardo per salvaguardarne l'esistenza anche nel futuro ed escludere così anche solo un suo eventuale parziale smantellamento. La linea di montagna potrà essere un'attrazione turistica importante in futuro, ma affinché ciò si realizzi è necessario valorizzare le sue potenzialità.»
 Quelle: Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 9 luglio 2013 concernente lo stanziamento di un credito complessivo di 10 000 000 franchi in base alla Legge sul turismo (L-Tur) del 30 novembre 1998 per la concessione di sussidi cantonali a sostegno degli investimenti e delle attività per il turismo (6 000 000 franchi) nel 2014, per il finanziamento delle attività di promozione turistica (2 000 000 franchi) svolte dall'Ente ticinese per il turismo (ETT) nel 2014 e per una campagna promozionale straordinaria (2 000 000 franchi) promossa dall'ETT tra il 2014 e il 2017 in relazione con l'apertura della galleria di base del San Gottardo.



21 | 24

Carl Spitteler aus seinem Reiseführer von 1897: «Soll ich Ihnen ein Geheimnis verraten? Ein beträchtlicher Teil der Uferparadiese Luganer- und Langensee steht leer und ist zu haben. ... wissen muss man das Glück kauft man nirgends an, das muss man schon selber mitbringen.» (Slg. ZHB Luzern)

Bahnerlebniswelt Gotthard – Coccodrillo

Walter Hofstetter, Geschäftsführer, SBB Historic

Die Gotthard-Bergstrecke der Eisenbahn zwischen Erstfeld und Biasca ist ein historisches und technisches Meisterwerk. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die Bergstrecke dank der Einbettung in eine imposante und schöne Landschaft. Ab Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 verkehren auf der Gotthard-Bergstrecke nur noch wenige Personenzüge. Somit werden auf dieser touristisch äusserst attraktiven Strecke Kapazitäten frei.

SBB Historic (Stiftung Historisches Erbe der SBB) und der Club del San Gottardo Mendrisio vereinbarten in einem Letter of Intent, eine Bahnerlebniswelt zu realisieren. Das Projekt hat zum Ziel, die Gotthard-Bergstrecke zu attraktivieren. Das Projekt umfasst die Schaffung von Angeboten mit historischen Zügen. An den Endpunkten in den Depots in Erstfeld und Biasca soll die Bahngeschichte des Gotthards gezeigt und für den Besucher erlebbar gemacht werden.

Historische Züge

Die historischen Publikumsfahrten sollen nicht nur Reiseerlebnis sein. Die Reisenden sollen zusätzlich auf attraktive Weise die Geschichte, Technik, Kultur und den Mythos Gotthard erleben können. Solche Fahrten sollen in einer ersten Phase an den Wochenenden zwischen Ostern und Oktober ab Erstfeld und ab Biasca durchgeführt werden. Dafür stehen von SBB Historic Gotthardveteranen wie die Lokomotiven Ce 6/8 II (Krokodil), Ae 8/14, Ae 6/6 sowie verschiedene Dampflokomotiven und epochengerechtes Wagenmaterial zur Verfügung. Nach einer entsprechenden Revision soll auch das «Coccodrillo» des Club del San Gottardo für Fahrten eingesetzt werden können.

Neben den historischen Publikumsfahrten wird es ein attraktives Angebot von zum Gotthard passenden thematischen Charterfahrten geben. Die Charterfahrten können von Gruppen individuell gebucht werden und können entsprechend den Wünschen der Kunden angepasst werden.

Besucherzentren in Erstfeld und Biasca

Erstfeld und Biasca sind die eigentlichen Ausgangsstationen der Gotthard-Bergstrecke. An beiden Orten gibt es historische Lokomotivdepots. Diese sollen wieder zur Heimat des für die historischen Züge eingesetzten Rollmaterials werden. Zusätzlich sollen die Depots in attraktive Besucherzentren umgestaltet werden. So sollen Interessierte beim Unterhalt der historischen Fahrzeuge zuschauen können oder in attraktiven Präsentationen die Geschichte der Alpenquerung erleben. Besucher erhalten viele weitere interessante Informationen zur Gotthardbahn. Diese sollen sich nicht nur auf die Geschichte beziehen. Historie begegnet Aktualität! So sollen dem Gast des Besucherzentrums auch Hintergründe zum Bau und zum Betrieb des Gotthard-Basistunnels nähergebracht werden, am besten, indem in den Schaltstellen den Verantwortlichen des operativen Betriebs über die Schulter geschaut werden kann.

Zusammenarbeit mit Partnern

SBB Historic und der Club del San Gottardo sehen die Bahnerlebniswelt Gotthard nicht als isoliertes Angebot. Dieses soll dank dem Einbezug und der Zusammenarbeit mit verschiedensten Partnern mit anderen Attraktionen in der Region angereichert werden. Dies könnten andere Formen der Alpenquerung wie Postkutsche oder Postauto sein, könnte eine Besichtigung des Gotthard-Basistunnels im Tunnelfenster umfassen, das Erleben der Elektrizitätserzeugung in den Kraftwerken am Gotthard beinhalten, ein Abstecher ins Reduit aus der Epoche des 2. Weltkriegs sein, oder ... der Möglichkeiten gäbe es noch viele.

Eine intensive Zusammenarbeit ist mit dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern geplant. Einerseits wollen wir beim Aufbau und der Gestaltung der Besucherzentren in Erstfeld und Biasca von der spezifischen Erfahrung des Verkehrshauses profitieren. Andererseits sollen im Betrieb ein Austausch von attraktiven Objekten sowie die Gestaltung von gemeinsamen Angeboten erfolgen.

Businessplan und Projekt

Die Erarbeitung eines Businessplans wurde vom Kanton Uri grosszügig aus Geldern der «neuen Regionalpolitik» (NRP) unterstützt. Es wurden Ideen erarbeitet und deren Machbarkeit geprüft. Vorausgesetzt, dass die nötigen Sponsoren gefunden werden und auf eine Anschubfinanzierung der öffentlichen Hand gezählt werden kann, soll die Bahnerlebniswelt Gotthard kostendeckend betrieben werden können.

Diese positiven Aussichten haben die Initiatoren dazu bewegt, das Projekt «Bahnerlebniswelt Gotthard» weiterzuführen und die Arbeiten zu intensivieren. Dazu wurde im Frühling 2014 eine professionelle Projektleitung eingesetzt. Hauptaufgabe der Projektleitung wird die konkrete Gestaltung und Realisierung der Bahnerlebniswelt sein. Dafür müssen die nötigen Abklärungen und Vereinbarungen mit den verschiedensten Partnern getroffen werden. Zusätzlich gilt es, die Finanzierung sicherzustellen, die nötigen Anpassungen an der Infrastruktur zu planen und umzusetzen, ein wirkungsvolles Marketing zu etablieren und schliesslich den operativen Betrieb kontinuierlich einzuführen.

Kontinuierliche Einführung – Vollbetrieb ab 2017

Es besteht die Absicht, einzelne Angebote, wie z.B. die Charterfahrten, bereits ab 2015 einzuführen. Hingegen ist ein Vollbetrieb der Bahnerlebniswelt erst möglich, wenn die nötigen Kapazitäten auf der Bergstrecke vorhanden sind und die Depots für die Realisierung der Besucherzentren frei sind. Dies ist erst nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Fall.

So freuen wir uns darauf, das vollständige Angebot der Bahnerlebniswelt Gotthard ab 2017 einem breiten Publikum anzubieten und damit ein weiteres, sehr attraktives touristische Angebot in der Gotthardregion zu realisieren.



22 | 24 Der Damm von Melide. (Slg. VHS)

Wo Postautos ihren guten Ruf schufen

Passfahrten in den Zentralalpen haben auch einen ideellen Wert

Urs Bloch, PostAuto Schweiz AG

Kein Bild hat den Ruf der Reisepost stärker geprägt als die «Gotthardpost» von Rudolf Koller aus dem Jahr 1873. Mit hoher Geschwindigkeit fährt die Kutsche auf der Passstrasse talwärts. Obwohl ein aufgeschrecktes Kälbchen im Weg ist, schwingt der Kutscher die Peitsche, um seine fünf Pferde anzutreiben. Die einst gefährliche Gotthardstrecke ist bezwungen, die Post ist auch in den Hochalpen mit Tempo unterwegs, um Reisende und Briefe rasch zu befördern. Dabei war der Postverkehr über den Gotthard im noch jungen Bundesstaat kein Novum. Bereits im 16. Jahrhundert hatte es regelmässigen Boten- und Postverkehr von der Zentralschweiz bis nach Norditalien gegeben.¹

Briefe und Menschen

Die Postdienste beförderten nebst Briefen immer auch Menschen, was eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung eines positiven Images war. Die Postkutschen wurden als Dienst an der Allgemeinheit betrachtet. Nur so ist es zu erklären, dass es kaum Proteste gab, als die ersten Postautos zu Beginn des 20. Jahrhunderts von kantonalen Automobil-Verboten ausgenommen wurden.² 1906 fuhr in der Region Bern das erste motorisierte Postauto, bereits ab 1919 wurden die Alpenpässe erschlossen. Die Post profitierte vom Ende des Ersten Weltkriegs, weil die Armee 100 Lastwagenchassis von Saurer, Berna und Martini nicht mehr benötigte. Diese versah man mit offenen oder geschlossenen Aufbauten. Weil die Fahrzeuge in den engen Kehren der Alpenpässe aber schwer zu manövrieren waren, entwickelte Saurer im Jahr 1921 den «2A Car alpin» eigens für Bergstrecken. Die Konstruktion, deren Aufbau immer noch einer Kutsche glich, sollte den Fahrgästen sowohl frische Luft wie auch freie Sicht auf die Alpen bieten.³

1 Waldis, 2001, S. 17.

2 Bretscher, 1982, S. 24.

3 Ganz, Valance, Steiner, 2006, S. 65.

Die Alpenpost erzielte zweierlei Wirkung: Sie trug ein heiles Schweizbild in die Welt hinaus, wonach Menschen bequem und sicher in Tuchfühlung mit der wilden, romantisch verklärten Natur gebracht werden. Im Inland erwarb die Alpenpost den Ruf als sicheres und pünktliches Verkehrsmittel. Postautos in den Alpen machten den Postverkehr einem breiten Publikum bekannt, zugleich waren sie für die Reputation der Post zentral. Zwar wurde der Alltagsverkehr im Flachland wirtschaftlich bald viel wichtiger, der legendäre Ruf der Postautos wurde aber in den Alpen begründet. Die Post selbst unternahm sehr viel, damit das positive Bild haften blieb.⁴ Werbung für die Alpenpost wurde schon zu Beginn gekonnt mit der damals aufkommen- den Fremdenverkehrswerbung verbunden. Es entstanden Kunstplakate, Kunstmappen, Streckenkarten, Bergpanoramen und Bücher. Die Post engagierte dafür namhafte Künstler wie Emil Cardinaux, Cuno Amiet, Edouard Vallet oder Giovanni Giacometti. Selbst aufwendige Werbefilme mit Postautos in schroffer Bergwelt wurden gedreht.



Pässefahrten im Postauto – hier beim Hotel Belvédère Richtung Furka – sind noch heute eindrucksvolle Erlebnisse. (Bild: PostAuto)

Vor allem Schweizer Fahrgäste

Noch heute weiss die PostAuto Schweiz AG um den Wert der gelben Fahrzeuge in den Alpen. Und noch heute wird das Marketing entsprechend forciert. Mit der Werbung lockt man vor allem Schweizer Fahrgäste an, die sich auf einer Wanderung ein Stück weit vom Postauto mitnehmen lassen oder eine Mehrpässefahrt über Grimsel, Susten, Furka, Nufenen oder Gotthard buchen. Weil die Erlöse aus den Billettverkäufen nicht ausreichten, werden Fahrten über die Zentralalpen je zur Hälfte von PostAuto sowie den Kantonen Uri, Tessin, Valais und Bern mitfinanziert. Knapp 100 000 Fahrgäste werden jährlich gezählt, die Nachfrage richtet sich hauptsächlich nach dem Wetter beziehungsweise den Wetterprognosen.

Obwohl sich die Kantone die Fahrten über die Pässe bereits jetzt einiges kosten lassen, haben sie beschlossen, das Angebot über den Gotthard ab dem Sommer 2014 auszubauen. Bis jetzt verkehrten drei Kurspaare über den Pass. Ab Sommer 2014 gibt es je eine zusätzliche durchgehende Verbindung ab Andermatt

⁴ Ganz, Valance, Steiner, 2006, S. 146 ff.

und Airolo sowie einen Kurs ab Airolo, der auf der Passhöhe wendet. Die Verstärkung der Kurse ab Airolo hat Gründe: Zum einen kreuzen hier die IR-Züge der SBB, was eine gute Voraussetzung ist für die Erschliessung des Passes von Süden her. Zugleich will man die Attraktivität des Gotthards für Feriengäste im Tessin (beispielsweise aus der Region Locarno) dank verbesserten Anschlüssen erhöhen. Grundsätzlich entscheidend für den Angebotsausbau am Gotthard war die Kooperation mit Sasso San Gottardo.

NEAT-Eröffnung als Faktor

PostAuto wird auch in den nächsten Jahren über den Gotthard fahren. Innerhalb des Unternehmens haben Passfahrten den Status ganz normaler Kursbusse, es sind keine rein touristischen Carfahrten. Veränderungen gibt es aber bei den äusseren Faktoren. So ist derzeit noch offen, welche Wirkung das Ferienresort von Samih Sawiris in Andermatt entfalten wird. Noch entscheidender für die Betriebsplanung wird aber die Eröffnung der NEAT im Dezember 2016 sein. Weil die SBB ihr definitives Fahrplankonzept für die Bergstrecke noch nicht vorgelegt haben, ist eine Planung aufseiten PostAuto derzeit schwierig. PostAuto hofft auf attraktive und direkte Zubringer-Züge von Luzern und Zürich nach Göschenen und Airolo. Als Beispiel kann das Konzept des BLS-Zugs «Lötschberger» dienen, der seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels auf der Bergstrecke fährt. Dass PostAuto weiter als nach Göschenen und Wassen fahren würde, um die Fahrgäste im Tal abzuholen, ist derzeit noch kein Thema. Ein komfortables Zubringer-Angebot der SBB steht im Vordergrund des Interesses.

Literatur

Bazak Heike, Knobel Walter (Hg.).
Gelb bewegt – die Schweizerische Post ab 1960,
Bern 2011.

Bretscher Ulrich. Von der Postkutsche
zum Postauto, Schaffhausen 1982.

Valance Marc, Ganz Michael T., Steiner
Herbert. Gelb fahren – 100 Jahre Postauto,
Zürich 2006.

Waldis Alfred. Es begann am Gotthard,
Luzern 2001.



23 | 24

Die Gotthardbahn-Gesellschaft finanzierte zahlreiche Reiseführer, die die Fahrt durch die wilden Alpen in den Süden anpriesen. (Bild: Kilian T. Elsasser)

Wirtschaftsmotor Gotthard: heute und morgen

*Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, Kanton Basel-Stadt,
und Präsident Gotthard-Komitee*

Es ist kein Leichtes, einen wirtschaftlichen Vergleich zwischen dem Heute und dem Morgen anzustellen. Viel einfacher ist es, das Gestern mit dem Heute zu vergleichen. Die Zukunft des Gotthards wiederum lässt sich anhand bereits vorhandener Prognosen erahnen. Diese sagen weiterhin ein Verkehrswachstum in zweistelliger prozentualer Höhe voraus. Ob dieses tatsächlich eintreten wird, wird sich zeigen.

Folgende These wage ich: Die Entwicklung des Gotthards im Laufe der Jahrhunderte hat sich, bezogen auf Nutzniesser und diejenigen, die die Lasten übernehmen mussten, unterschiedlich ausgewirkt. Konnten im Mittelalter primär das Reuss-, Urseren- und Livinental direkt von der Passstrasse profitieren, so wirken sich die Vorteile der neuen Alpentransversalen NEAT heute geografisch viel weiträumiger aus (höhere Geschwindigkeiten, kürzere Fahrzeiten und damit längere Distanzen). Letzteres führte dazu, dass weiter entfernte Regionen immer mehr von den Vorteilen der neuen Achse profitierten, vor allem auch von kostengünstigeren Transportmöglichkeiten. Dies zeigt sich deutlich, nachdem 1882 die Gotthardbahn eröffnet worden war. Besonders das Urner Transport- und Gastgewerbe erlitt schwere Einbussen. Es dauerte Jahrzehnte, bis sich die lokale Wirtschaft wieder erholen konnte. Teils trug der motorisierte Verkehr auf der Strasse, wovon unter anderem die Gastronomie profitieren konnte, zur Erholung bei – zu einem Grossteil aber auch der Bund mit speziellen Ausgleichsmassnahmen. Angesichts der geostrategischen Bedeutung der Gotthardachse – die Kohlenzüge, die während des Zweiten Weltkriegs zwischen den beiden Achsenmächten ununterbrochen rollten, zeugten davon und sind heute noch als Bilder eingeprägt –, baute der Bund nicht nur die Gotthardfestung und weitere militärische Anlagen, sondern siedelte auch die Eidgenössische Munitionsfabrik in Altdorf an. Im Tessin wiederum wurden unter anderem in Bodio die Monteforno-Stahlwerke errichtet. Dazu trug die unmittelbare Nähe zur Bahnstrecke bei.

Nicht viel anders ergeht es der Bevölkerung im Reusstal und in der Leventina, seit die Autobahn in Betrieb ist. Die Staus sind nur temporär. Viel stärker fallen die Umweltbelastung und der erhöhte Raumbedarf ins Gewicht (Letzteres gilt gleichermassen für den Bau der NEAT).

Sektor	Verbesserungen für Anbieter und Nachfrager	Potentieller Nutzen für den Kanton Uri
Personenverkehr	Reisegeschwindigkeit, Anschlüsse, Reisekomfort, Reisezeiten, Zeitgewinn, Sicherheit und Zuverlässigkeit	Tourismus, Pendler, bessere Verkehrsbindungen
Güterfernverkehr	Geschwindigkeit, mehr Kapazitäten, Sicherheit und Zuverlässigkeit	Wirtschaftsstandorte, mehr Arbeitsplätze
Infrastruktur		Arbeitsplätze, Betriebs- und Unterhaltskompetenz

Vom Bau der NEAT haben die Kantone Uri und Tessin in gewissem Masse profitieren können, auch wenn nicht alle Aufträge an die hiesigen Baufirmen ergangen und die Arbeitsplätze konzentriert angesiedelt sind. Doch sobald die Arbeiten beendet sind und die beiden Basistunnel in Betrieb gehen werden, wird es anders aussehen. Dann werden vor allem die grossen Zentren der Schweiz und in Europa von höheren Reisegeschwindigkeiten, Komfort und Zeitgewinnen profitieren. Ebenso wird der Güterverkehr dank der Flachbahn durch die Alpen effizienter abgewickelt werden können, wodurch sich die Transportpreise verbilligen werden. Davon profitieren die Wirtschaftszentren Europas und auch die Nordsee- und (evtl. einmal die) Mittelmeerhäfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Genua als Zubringer. Daraus hat die EU den transeuropäischen Verkehrskorridor Code24 abgeleitet und bestimmt.

Auch die unmittelbar an den Basistunneln liegenden Regionen werden profitieren, beispielsweise durch neue Regionalverkehrsverbindungen (S-Bahnen) zu den Zentren oder Knotenpunkten. Auch der Tourismus kann dadurch aufgewertet werden. Ebenso können dank kürzeren Distanzen und Fahrzeiten dereinst neue Gewerbebetriebe angesiedelt werden. Schliesslich muss auch die neue Infrastruktur unterhalten und betrieben werden, was zusätzliche Arbeitsplätze benötigt.

Die aufgezeigten Effekte werden aber nicht automatisch und überall in gleichem Ausmass auftreten. Je nachdem, wie sich das Umfeld entwickelt, werden sich die Vor- und Nachteile später als grösser oder kleiner erweisen.

Umgekehrt führt eine attraktive neue Verkehrserschliessung dazu, die Verkehrsträger vermehrt zu benutzen. Sobald die NEAT zur Entlastung der Strasse beitragen wird, wird die Schiene in gleichem Masse vermehrt gefordert sein. Oder wird die Verkehrsumlagerung bei limitierter Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu einer Konkurrenzsituation zwischen dem Güterverkehr und dem öffentlichen

Regionalverkehr führen? Besteht die Gefahr, dass unsere Regionalerschliessung mit der Bahn wegen der zunehmenden Anzahl internationaler Güter- und Reisezüge bedrängt, ja vielleicht sogar teilweise verdrängt werden könnte?

Was ist nach Fertigstellung der NEAT zu tun?

Es gilt als sicher, dass eine Flachbahn durch die Alpen mit Zügen höchster Qualität vor allem Vorteile im Personenverkehr zwischen den grossen Zentren wie z.B. Zürich oder Mailand bringt. Umgekehrt erwartet beispielsweise der Kanton Uri, dass er besser erschlossen wird – für Pendler, für den Tourismus, für die Wirtschaft. In diesem Sinne sind ein InterCity-Halt (bei einem Halbstundentakt Zürich–Lugano) und eine S-Bahn-Verbindung in die Zentren Luzern und Zug berechtigt.

Ebenso wird mit der NEAT eine Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene angestrebt. Dies entspricht der schweizerischen Verkehrspolitik, wie sie auch in der Bundesverfassung steht. Ein Erfolg kann eintreffen, ist aber nicht garantiert. Es hängt nicht nur von den technischen Möglichkeiten der Schiene ab, sondern wird entscheidend von der Konkurrenzsituation Schiene–Strasse geprägt. Hier ist die Politik gefordert, rechtzeitig die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Zentral ist, dass die Bundesbehörden, die Bahnen und schliesslich das Parlament ihr Augenmerk auf den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den beiden Basistunneln am Gotthard und Ceneri richten. Was nützt es, wenn die beiden neuen Tunnel zwar ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stellen können, es aber schliesslich an den Zufahrtsstrecken scheitert, weil diese Flaschenhälse nicht in absehbarer Zeit behoben sein werden? Das Gotthard-Komitee hat daher bereits im Hinblick auf die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) bzw. zum Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) ein Strategiepapier entwickelt und die Schlüsselinfrastrukturen auf der Nord-Süd-Achse definiert. Dazu hat es die Erklärung von Bellinzona verabschiedet, die von den Regierungen aller 13 Kantone unterzeichnet worden ist. Damit ist ein klares Signal an Bern gesendet worden. Einige dieser Infrastrukturvorhaben sind unbedingt im nächsten Ausbauschritt 2030 von STEP aufzunehmen. Im selben Zusammenhang sehen wir die Realisierung eines neuen trimodalen Terminals in Basel als ein zentrales Vorhaben an. Dieses liegt direkt an der Nord-Süd-Magistrale Code24 und dient ebenso dem Import-/Exportverkehr der Schweiz. Damit wird aktuell ein weiterer Bezug von Basel zur Gotthardachse deutlich sichtbar.



Das Gotthard-Komitee hat die «Erklärung von Bellinzona» verabschiedet und damit ein klares Signal nach Bern gesandt. Die Erklärung wurde von allen 13 Kantonen entlang der Gotthardachse unterzeichnet. (Bild: Gotthard-Komitee)



Die engen Serpentina der Tremola führen steil hinauf zum Gotthardpass. Früher ratterten und klapperten die Postkutschen über die kurvige Strasse. Heute fahren fast nur Touristen über die historische Passstrasse. (Bild: Kilian T. Elsasser)

Generell sind diejenigen Regionen, die von den Vorteilen der NEAT profitieren, gefordert und verpflichtet, für einen wirtschaftlichen Ausgleich in der Gotthardregion zu sorgen. Dies kann die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Uri und im Tessin sein. Ebenso ist die Erschliessung der Bergregion sicherzustellen, insbesondere im Rahmen des Regional- und Tourismusförderungsprojekts Programm San Gottardo 2020.

Ebenso sind die Bestrebungen nach neuen Tourismusattraktionen oder eine bessere Verkehrserschliessung der Gebiete beidseits der Magistrale zu unterstützen. So sind für die Gotthardregion die Verbindungen zwischen dem Netz der SBB und den Privatbahnen (Matterhorn Gotthard Bahn MGB und Rhätische Bahn RhB) von Norden und Süden her sicherzustellen. Die Bahnverbindungen durch den Gotthardtunnel in die Leventina, ins Urserental, durch den Furka-Basistunnel ins Goms und über den Oberalppass in die Surselva stellen gleichzeitig das öffentliche Verkehrsangebot sicher und bieten ein einzigartiges Reiseerlebnis für die Gäste des Tourismuslandes Schweiz. Viele dieser Reisen wie beispielsweise eine Fahrt mit dem weltbekannten Glacier Express werden bewusst als touristische Rundreisen unternommen. Diese Gäste sind vom Bahnerlebnis in den Schweizer Alpen fasziniert. Vom Tourismus profitiert zweifelsohne die Gotthardregion.



Prognosen gehen von einem starken Verkehrswachstum aus. (Bild: Kilian T. Elsasser)

In diesem Rahmen ist die Zukunft der heutigen Gotthard-Bergstrecke zu sehen. Ihre multifunktionale Bedeutung ist allgemein anerkannt und im Grundsatz unbestritten

- als Rückgrat für die ÖV-Erschliessung des zentralen Alpenraums;
- als Zufahrt in den Raum Gotthard mit Verknüpfung mit der Ost-West-Achse;
- zur Pflege einer touristischen und eisenbahngeschichtlichen Attraktion und
- als Ersatzroute im Fall von Verkehrsstörungen auf Schiene und Strasse.

Gerade Letzteres scheint mir ein sehr zentraler Aspekt zu sein. Es muss davon ausgegangen werden, dass der neue Gotthard-Basistunnel zeitweise nur beschränkt befahrbar sein wird, sei es wegen Störungen (am signallosen Zug-sicherungssystem) oder wegen ordentlichen Unterhalts. Auch ist nicht auszuschliessen, dass dereinst alle Züge den Basistunnel benützen, wenn sie gewisse Anforderungen nicht erfüllen. Auch kann der Personen- und Güterverkehr künftig stärker zunehmen, als heute prognostiziert worden ist. Doch die vorhandenen Trassen pro Stunde und Richtung werden im Basistunnel beschränkt bleiben. Allein aus diesem Grund wird die Bergstrecke als Ausweich- oder Ersatzroute unumgänglich sein.

Bezogen auf die Strasse wird es dereinst ein Vorteil sein, wenn der Gotthard-Scheiteltunnel noch genügend Kapazitäten auch für die Strasse aufweist. Möglicherweise wird wieder einmal über die «rollende Strasse» diskutiert, wie sie bis zur Inbetriebnahme des Gotthardstrassentunnels angeboten worden war. Der Zeitpunkt dafür könnte sehr rasch sein. Denn haben Sie auch ein Statement zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und zu einer möglichen zweiten

Tunnelröhre erwartet? Leider muss ich Sie enttäuschen. Da selbst die am meisten betroffenen Kantone Uri und Tessin nicht derselben Meinung sind, hat sich das Gotthard-Komitee entschieden, keine Position zu dieser Sachfrage einzunehmen. Es wird sich zeigen, in welche Richtung sich Politik und sicher auch das Schweizer Stimmvolk bewegen werden. Und wie gesagt, die Wiedereinführung einer temporären «rollenden Strasse» während einer mehrjährigen Sanierungsphase ohne zweiten Tunnel wäre aus meiner Sicht eine sinnvolle Alternative. Die Anlagen hierfür wären relativ einfach zu erstellen, und Kapazitäten dürfte der Scheiteltunnel wohl genügend haben!

Schliesslich kommt laut dem Bundesamt für Wirtschaft (seco) dem Umsetzungsprogramm San Gottardo «Mustercharakter für die neue Regionalpolitik» zu. Seitens des seco sind die Erwartungen an das Programm San Gottardo 2020 (PSG 2020) sehr hoch, und der Erfolg oder Nichterfolg von PSG 2020 gilt als richtungsweisend für die Zukunft der Regionalpolitik. Die Bergstrecke stellt eine zwingende und notwendige Voraussetzung zur Erreichung dieser Zielsetzung dar, durch die verschiedene Sektoralpolitiken geschaffen und mitgetragen werden.

All dies spricht dafür, dass die Bergstrecke als Verkehrsachse, einmaliges Bauwerk (Kulturerbe) und als Touristenattraktion unbedingt aufrechtzuerhalten ist.

Fazit

Berge trennen und beschützen, Passstrassen und Tunnel verbinden und einen. Im Lauf unserer Geschichte hat der Gotthard als Gebirgsmassiv und Festung, als Saumweg, Strasse und Eisen- und Autobahn immer wieder die eine oder andere Rolle gespielt und somit den Wohlstand und auch das Schicksal der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Region beeinflusst. Die Entwicklung zeigt, dass besonders die direkt betroffenen Regionen, das Urner Reusstal und die Leventina, zunehmend die Hauptlast tragen, während andere Grossregionen Europas – in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsträger – von kürzeren Fahrzeiten und kostengünstigeren Transporten über immer längere Distanzen profitieren. Umso mehr sollten sich die Hauptprofiteure dazu verpflichtet sehen, für einen wirtschaftlichen Ausgleich in der Gotthardregion zu sorgen, sei es durch die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und Tourismusattraktionen oder sei es durch eine bessere Erschliessung der Gebiete beidseits der Magistrale.



24 | 24

Von den 4000 Plakaten, die die Gotthardbahn-Gesellschaft beim berühmten Pariser Plakatkünstler Hugo d'Alési bestellte, warben 3992 in allen wichtigen Bahnhöfen in Europas für die Fahrt in den Süden. (Aus: Kilian T. Elsasser. Das Marketing der Gotthardbahn prägte die Schweiz, in: Geschichtsfreund, 2010)

Der Gotthard – ein UNESCO-Weltkulturerbe

Adrian Schmid, Geschäftsleiter Schweizer Heimatschutz

Die alpine Gebirgslandschaft Gotthard mit dem Quellgebiet der drei Flüsse Rhein, Rhone und Tessin ist wohl das stärkste helvetische Identifikationsmerkmal. Der Gotthard sei, so der Historiker Helmut Stalder, physische Realität und metaphysische Idee, Granit und Geist in einem. Dazu massgeblich beigetragen hat auch der während Jahrhunderten erfolgte Ausbau der Verkehrsbeziehungen vom Urner Reusstal ins Tessin. Der Bau der Teufelsbrücke über die damals noch wilde und ungestüme Reuss in der Schöllenenenschlucht war ein Handschlag zwischen Norden und Süden. Und somit Symbol der (notwendigen) wirtschaftlichen Offenheit gegenüber Europa. Das gilt auch für die bevorstehende Eröffnung des weltweit längsten Bahntunnels der Welt. Die NEAT ist weit mehr als eine technische Meisterleistung. Die schnelle Basisverbindung stellt jedoch auch den Betrieb der historischen Bahn mit ihren überraschenden Kehrtunneln, einzigartigen Viadukten und dem spektakulären Naturerlebnis in Frage.

Im Fokus des Heimatschutzes

Der Gotthard stand deshalb auch für den Schweizer Heimatschutz seit 1905 immer wieder im Fokus. Vor rund 40 Jahren riefen die Verantwortlichen des Heimatschutzes zur Gründung der Stiftung Pro St. Gotthard auf und sammelten 1,2 Millionen Franken, um das Hospiz und die Passlandschaft des Gotthards zu retten. Heute interveniert der Heimatschutz gegen Windkraftanlagen neben dem Gotthardhospiz.

Wie auch immer man zum Mythos Gotthard steht. Die Verkehrslandschaft Gotthard mit ihren ausserordentlichen Bauten ist einzigartig. Sie verdient unseren Schutz.

2013 lud ICOMOS Suisse zu einem prominent besuchten Symposium zur Zukunft der historischen Verkehrslandschaft Gotthard ein. Mein Fazit nach zwei Tagen und zahlreichen Referaten, Diskussionen und Stellungnahmen ist klar: Der Gotthard verdient die sorgfältige Ausarbeitung eines Antrags als UNESCO-Welterbe. Eine Machbarkeitsstudie von 2008 zeigt auf, dass die Verkehrslandschaft das Potenzial hat, sich als Welterbe zu qualifizieren. Verkehrs- und Industriekulturlandschaften sind als UNESCO-Welterbe untervertreten. Gefordert sind nun die Regierungen der Kantone Uri und Tessin. Sie müssen gegenüber den SBB und dem Bundesamt für Verkehr den notwendigen politischen Druck und die Sensibilität aufbauen. Der Gotthard hat es verdient.

Dank

Das Symposium und die Schlusspublikation sind eine Gemeinschaftsarbeit vieler, die mit Rat und Tat das vorliegende Resultat möglich machten. Zuerst ist meiner Frau Vera Staub herzlich zu danken. Sie wurde von mir jahrelang und minutiös über Fortschritte und Rückschläge des Projekts orientiert. Zu grossem Dank bin ich auch der Arbeitsgruppe Industriekultur mit Dr. Ueli Habegger und Dr. Georg Kreis verpflichtet. Sie unterstützten mich bei der Konzeption, der Auswahl der Referenten und der Finanzierung. Vor allem war die Arbeitsgruppe ein kritischer und lösungsorientierter Diskussionsraum. Toni Häfliger, dem ehemaligen Denkmalpfleger der SBB, ist für die umsichtige Organisation der Kasse Dank geschuldet. Bei der Konzeption und Finanzierung unterstützten Dr. Heidi Z'graggen, Landstatthalter Kanton Uri, und Eduard Müller, Präsident ICOMOS Suisse, das Symposium mit ihrem grossen politischen und fachlichen Wissen. Der Vorstand von ICOMOS Suisse unterstützte das Projekt wohlwollend. Sarah Uehlinger führte das Tagungssekretariat gastfreundlich und zuverlässig. An der Tagung selber wurde sie mit grossem Engagement von Emile Stricker und Thyra Elsasser unterstützt.

Werner Maus und sein Team von Esstragout bereiteten den Tagungsraum umsichtig vor und verwöhnten uns mit lokalen Spezialitäten. Karin Geiser, Erstfeld, organisierte den Ausflug nach Göschenen mit dem Apéro im Kunstdepot und dem Nachtessen im ehemaligen Bahnhofbuffet. Ein Dank gebührt Christoph Hürlimann und den SBB, die das Kunstdepot und das Buffet speziell für uns öffneten. Uri Tourismus organisierte die Unterkünfte für die Referenten und Teilnehmer des Symposiums. Ein grosser Dank gebührt der Zusammenarbeit mit Toni Häfliger, dem Vertreter der Tage des Denkmals, der das Symposium in ihr Programm aufnahm und in Göschenen die Laservisualisierung realisierte.



Dr. Ueli Habegger, Projektorganisation,
ehem. Denkmalpfleger Stadt Luzern.
(Bilder: Milan Rohrer)



Dr. Georg Kreis, Projektorganisation,
em. Professor Universität Basel, Projektteam.



Kilian T. Elsasser, Initiant und Projektleiter,
Museumsfabrik, Luzern.

Ein grosser Dank gehört den Organisationen und Personen (siehe Logos auf der ersten Seite und Patronatskomitee), die das Symposium finanziell und ideell unterstützten. Es war für uns Tatbeweis, dass es sich lohnt, über die Zukunft der historischen Verkehrslandschaft nachzudenken. Das inhaltliche Gerüst lieferten die Referenten und Referentinnen, die ihr grosses Fachwissen in die Tagung einbrachten. Gedankt werden soll auch den Teilnehmenden der interdisziplinären Tagung, die den Gedanken mit nach Hause nahmen, dass die Verkehrslandschaft erhaltenswert und ein touristischer Schatz ist. Als emotionalen Höhepunkt präsentierte der Kabarettist Emil Steinberger das seit 40 Jahren nicht mehr aufgeführte «Chileli vo Wasse». Mit seiner kostenlosen Vorführung setzte er ein Zeichen, dass der Gotthard voller Geschichten ist, die (noch) zu entdecken sind.

Das Programm zum Symposium



Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard

Symposium vom 6. und 7. September
2013 in Altdorf

Uristiersaal
Gotthardstrasse 31
6460 Altdorf



Veranstalter des Symposiums: Arbeitsgruppe Industrie-
kultur von ICOMOS Suisse, Kilian T. Elsasser, Dr. Ueli
Habegger, Dr. Georg Kreis.

*Grabstein des Italieners Michele Antonini in Wassen. Ab
den 1870er Jahren liess er, der lange Jahre Bildhauer
und Steinmetz in Russland gewesen war, Granit und Gneis für
den Bau der Eisenbahnlinie abbauen. (Foto: K. T. Elsasser)*

SAN GOTTARDO

Stiftung zur Förderung
der Denkmalspflege



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Kultur BAK
Office fédéral de la culture OFC
Ufficio federale della cultura UFC
Ufficio federal da cultura UFC



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

MUSEUM
SFA
BRIK



SBB CFF FFS

ANDERMATT
SWISS ALPS





Ende 2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet werden. Damit erhalten die historischen Verkehrswege vom Saumpfad bis zur Eisenbahnlinie und der Autobahn eine neue Bedeutung. Verdient die einzigartige Verkehrs- und Kulturlandschaft den Status eines UNESCO Welterbes? Welches touristische Potential hat sie? Inwiefern ist die Verkehrslandschaft Gotthard Schlüssel zur schweizerischen

Identität? Das interdisziplinär ausgerichtete Symposium fordert Historiker, Bahnspezialistinnen, Denkmalpfleger, Politikerinnen, Touristiker auf, Handlungsempfehlungen für die Zukunft der Verkehrslandschaft Gotthard zu formulieren. Visionen und Potentiale werden mit den beteiligten Interessensgruppen diskutiert.

TAGUNGSPROGRAMM

FREITAG 6. SEPTEMBER 2013

Wann	Was	Wer
	Einführung	
09:00 – 09:15	Begrüssung	Kilian T. Elsasser, Leiter Industriekultur ICOMOS Suisse und Eduard Müller, Präsident ICOMOS Suisse
09:15 – 09:30	Chancen und Herausforderungen für die Region Verkehrslandschaft Gotthard	Dr. Heidi Z'graggen, Landesstatthalter: Grusswort der Urner Regierung; Urban Camenzind, Präsident Programm San Gottardo 2020
	Geschichte	Moderation: Dr. Ueli Habegger
09:30 – 10:00	Gotthardverkehrswege – Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter?	Dr. Jon Mathieu, Universität Luzern
10:00 – 10:30	Pause	
10:30 – 11:00	Materialising Identity – The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity	Dr. Judith Schueler, Technische Universität Delft NL
11:00 – 11:30	Die Geschichte der NEAT – Eine schweizerische Verkehrsinfrastruktur für Europa	Dr. Georg Kreis, Universität Basel
11:30 – 13:00	Stehlunch	
	Denkmalpflege, Raumplanung, Betrieb	Moderation Dr. Georg Kreis
13:00 – 13:15	Überraschungsgast	
13:15 – 13:45	Die Verkehrslandschaft Gotthard im internationalen Vergleich	Rolf Höhmann, Büro für Industriearchäologie, Darmstadt
13:45 – 14:15	Der Gotthard als Welterbestätte – Chancen, Möglichkeiten und Voraussetzungen	Dr. Oliver Martin, Sektionschef Heimatschutz und Denkmalpflege, Bundesamt für Kultur
14:15 – 14:45	Der Gotthard – eine Infrastrukturlandschaft	Christian Sumi, USI/Accademia di Mendrisio
14:45 – 15:15	Pause	
15:15 – 15:45	Inventar und Betrieb Gotthard-Bergstrecke	Markus Geyer, SBB Infrastruktur, Leiter Geschäftsbereich Projekte
15:45 – 16:15	Inventar und Erhaltung der historischen Verkehrsinfrastruktur – auch eine Aufgabe des Bundes	Hans Peter Kistler, Bundesamt für Strassen ASTRA, Fachverantwortlicher Historische Verkehrswege
16:15 – 16:45	Spurensicherung der Verkehrslandschaft am Gotthard	Dr. Ueli Habegger, ehem. Denkmalpfleger Stadt Luzern



16:45–17:00	Chancen und Herausforderungen für die Region Verkehrslandschaft Gotthard	Filippo Lombardi, Presidente Consiglio degli Stati
17:15–22:00	Abendprogramm in Göschenen: Kunstdepot, Bahnhofbuffet und Laservisualisierung.	

SAMSTAG 7. SEPTEMBER 2013

Wann	Was	Wer
	Touristischer Mehrwert	Moderation: Eduard Müller
08:30–09:00	Vision Verkehrslandschaft Gotthard	Dr. Giovanni Danielli, Dozent an der Hochschule Luzern
09:00–09:30	Langsamverkehr Angebote und Potential	Markus Capirone, Stiftung SchweizMobil
09:30–10:00	Pause	
10:00–10:30	Glacier Express: Potential für die Gotthard Region	Fernando Lehner, BVZ Holding AG, Unternehmensleiter
10:30–11:00	Vermarkungspotenzial am Gotthard aus Sicht der SBB	Werner Nuber, Senior Advisor, SBB Consulting
11:00–11:05	Einführung Programm San Gottardo 2020	Marc Tischhauser, Projektleiter Programm San Gottardo 2020
11:05–11:15	Touristische Inwertsetzung der Verkehrslandschaft Gotthard: Handlungsempfehlungen der Alptransit-Studie des Kantons Tessins	Ruth Nydegger, Ct. Ticino Divisione dell' economia, Bellinzona
11:15–11:30	Bahnerlebniswelt Gotthard	SBB Historic und Club del San Gottardo
11:30–11:45	Seit fünf Jahren Welterbe: Wo steht die Rhätische Bahn heute?	Hans Amacker, Direktor RhB, Präsident Verein Welterbe RhB
11:45–12:00	Kulturwege Schweiz: Neue Wertschöpfung auf dem historischen Wegnetz	Hanspeter Schneider, Geschäftsführer ViaStoria Zentrum für Verkehrsgeschichte
12:00–13:30	Stehlunch	
	Handlungsmassnahmen und Empfehlungen	Öffentlich: Teil der Europäischen Tage des Denkmals Moderation: Kilian T. Elsasser
13:30–14:00	Wirtschaftsmotor Gotthard: Heute und morgen.	Dr. Hans-Peter Wessels, Präsident Gotthardkomitee und Regierungsrat Basel-Stadt
14:00–14:15	Inputreferat Handlungsempfehlungen	Kilian T. Elsasser, Leiter Industriekultur ICOMOS Suisse
14:15–15:30	Podiumsgespräch: Dr. Heidi Z'graggen, Landesstatthalter Kanton Uri; Dr. Georg Carlen, ehem. kantonaler Denkmalpfleger Luzern; Markus Geyer, Leiter Geschäftsbereich Projekte, SBB Infrastruktur; Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus; Omar Gisler, Ticino Turismo.	Leitung: Adrian Schmid, Geschäftsführer Schweizer Heimatschutz
15:30–15:35	Schlusswort	Kilian T. Elsasser