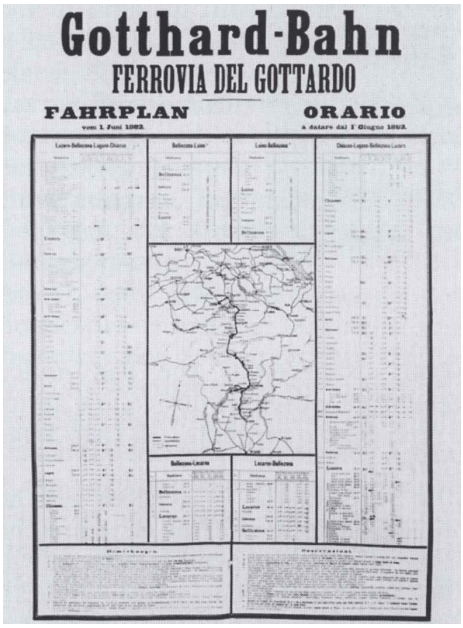
Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004

Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri



Diplomarbeit von

Reto Moor

Geographisches Institut
Abteilung Wirtschaftsgeographie
Universität Zürich

Zürich, im Sommersemester 2004

Eingereicht bei:

Prof. Dr. Hans Elsasser

Geographisches Institut
Universität Zürich

Leitung:

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Betreuung:

Peter Keller

Dipl. Geogr. Martin Tschopp

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
ETH Zürich

Abbildungen auf dem Titelblatt:

Autobahnwegweiser in Wassen; eigenes Foto

Erster Fahrplan der Gotthardbahn; Quelle Häsler 2000: 165

Reto Moor
Oberdorfstrasse 34
8750 Glarus

Telefon: 055 640 48 88
Mobile: 079 212 23 06
e-Mail-Adresse: retomoor@swissinfo.org

Danksagung

In den Monaten, in welchen meine Diplomarbeit ihre Form annahm, konnte ich auf die Hilfe vieler wertvoller Personen zählen, welche mir durch ihre Unterstützung diese Arbeit erst ermöglicht haben. Dafür möchte ich mich bei allen herzlich bedanken!

Ein grosser Dank gebührt im Speziellen:

Prof. Dr. Hans Elsasser für die Vermittlung der Arbeit am IVT, seine wertvolle Kritik und Hilfeleistung sowie seine aufbauenden Worte.

Prof. Dr. Kay W. Axhausen vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), für die Möglichkeit dieser Arbeit an seinem Institut und seine konstruktiven Rückmeldungen.

Dr. Peter Keller und Martin Tschopp für die wohlwollende Betreuung dieser Arbeit und ihre positiven und kritischen Rückmeldungen, welche zum Gelingen dieser Arbeit wesentlich beigetragen haben.

den Mitarbeitern der Kantonsbibliothek Uri in Altdorf für ihre freundliche Unterstützung bei der Arbeit mit den Mikrofilmen im Staatsarchiv Uri.

Alexandra Glatthard Heiz und Rosi Kurath für ihr Korrekturlesen und ihre Anregungen.

Michael Studer und Markus Stähli für ihre Hilfe in informatischen und technischen Belangen und ihre wertvollen Ratschläge.

Ein herzliches Dankeschön geht an **alle mir nahestehenden Personen** für ihre Unterstützung während der Diplomarbeitszeit.

Ein ganz spezieller Dank gilt meinen Eltern, **Vreni und Röbi Moor-Lüscher**, welche mir das Studium ermöglichten und mich stets ihre Unterstützung spüren liessen.

Glarus, im Juni 2004

Zusammenfassung

Der Kanton Uri wird seit vielen Jahrhunderten vom Verkehr am Gotthard geprägt. Nachdem dieser Verkehr ursprünglich zu Fuss und mit Saumtieren, später mit Pferden und Wagen bewältigt wurde, erfolgte 1869 der Beschluss, den Gotthard mittels einer Eisenbahn zu durchqueren. 1882 konnte das von Schweizer Kantonen, Deutschland und Italien mitfinanzierte „Jahrhundertwerk" dem Verkehr übergeben werden. In Uri versprach man sich ein Verkehrswachstum, welches dem Kanton Beschäftigung und Verdienst, mithin ein goldenes Zeitalter bescheren sollte, weshalb der Kanton eine Million Franken an Subventionen für die Gotthardbahn-Gesellschaft sprach. Doch bereits der Bau der Bahn brachte erste Enttäuschungen und finanzielle Probleme für Uri. Aufgrund der Subvention musste der Kanton im Jahr 1875 direkte Steuern einführen. Mit der Inbetriebnahme am 1. Juni 1882 folgte der Zusammenbruch der alten Wirtschaftsverhältnisse und viele Urner entlang dem alten Gotthardweg verloren ihre Arbeit, was sich unter anderem in einer Auswanderungswelle niederschlug. Die Bahn wurde jedoch zu einem spektakulären Erfolg. Die Zahl der Reisenden und der transportierten Güter übertraf alle Erwartungen, was sich in positiven Abschlüssen äusserte. Einige Jahre nach der Eröffnung der Bahn folgte auch für Uri der erhoffte Aufschwung und die Bahn wurde zu einer wichtigen Arbeitgeberin. 10 Jahre nach der Eröffnung schrieb das „Urner Wochenblatt", dass man die Bahn, obschon sie den Urnern viel Ungemach brachte, nicht mehr zurückgeben möchte, da die positiven Auswirkungen überwiegen würden. In den folgenden Jahrzehnten sollte diese Überzeugung immer stärker werden, was sich unter anderem in grossartigen Jubelfeiern zum 50jährigen Bestehen manifestierte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte der motorisierte Individualverkehr einen rasanten Aufschwung, so dass die Verkehrsinfrastruktur am Gotthard dem Ansturm nicht mehr gewachsen war und erneut eine Umfahrung des Übergangs drohte. Im Kanton Uri setzte sich die Bevölkerung mit Vehemenz für den Bau einer Autobahn und eines Strassentunnels ein, welcher den Gotthard zur ganzjährigen Verbindung machen und die Abhängigkeit vom umständlichen Bahnverlad auflösen würde. Uri erhoffte sich wie hundert Jahre zuvor beim Bau der Gotthardbahn einen wirtschaftlichen Aufschwung durch den anwachsenden Verkehr und eine Beruhigung der Situation in den Dörfern, welche am Verkehr zu ersticken drohten. Die Nationalstrasse N2 fand 1960, der Strassentunnel erst nachträglich 1963 Aufnahme ins Nationalstrassennetz. Das erste Teilstück der Nationalstrasse in Uri konnte 1971 eröffnet

werden und acht Jahre später, am 1. September 1980 erfolgte die Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels. Im Dezember des selben Jahres folgte mit dem Seelisbergtunnel das letzte Teilstück und die durchgehende Eröffnung der Nationalstrasse in Uri. Der Verkehr auf der N2 vervielfachte sich in den zwei Jahrzehnten ihres Bestehens, wobei besonders der Schwerverkehr eine überdurchschnittliche Zunahme erfuhr. Die Auswirkungen auf Uri stellten sich anders dar, als erhofft. Der Verkehr auf der alten Gotthardstrasse blieb aus und damit die Verdienstmöglichkeiten vieler Urnerinnen und Urner, welche vom Gotthardverkehr gelebt hatten. Durch die Kanalwirkung der neuen Strasse mit wenigen Ausfahrten wurde die Bindung zwischen dem Verkehr und dem Tourismus aufgelöst, da der grosse Verkehr den Kanton durchfährt. Bis anhin hiess mehr Verkehr gleichzeitig bessere Verdienstmöglichkeiten, doch währenddem der Vekehr sprunghaft anstieg, erlebte der Tourismus einen Rückschlag. Uri blieb der Lärm und die Emissionen des Verkehrs, eine angespannte finanzielle Situation des Staatshaushaltes und als grosser Vorteil die gestiegene Lebensqualität in den Dörfern, welche aufatmen konnten. Beim Bahn- und beim Nationalstrassenbau hatte Uri pro Kopf die höchsten Beiträge zu zahlen, da die Region die grössten Vorteile ziehen könnte. Doch sollte sich herausstellen, dass die grössten Vorteile in den grossen Zentren wirksam wurden, währenddem die durchfahrenen Regionen Nachteile zu gewärtigen hatten. Das Urserntal, welches sich um 1960 vehement für den Strassentunnel ab Hospental eingesetzt hatte, um nicht ein weiteres Mal von allem Verkehr unterfahren zu werden, erfuhr hingegen eine vorteilhafte Entwicklung. Die Region ist durch die Autobahn bis Göschenen und den Ausbau der Schöllenenstrasse sehr gut erschlossen, blieb aber von den nachteiligen Auswirkungen der Nationalstrasse weitgehend verschont.

Beide Bauwerke waren Reaktionen auf die Entwicklung des Verkehrs am Gotthard. Die Route musste für den angestiegenen Verkehr bereit gemacht werden, um ihre Stellung und damit den Verkehr nicht zu verlieren. Die Bevölkerung unterstützte diese Vorhaben, da der Verkehr eine wichtige Einkommensquelle in Uri bedeutete. Die grossen Erwartungen der Urner erfüllten sich nicht, das Verkehrswachstum brachte nicht mehr Verdienstmöglichkeiten. Bis zur Eröffnung der N2 waren die Urner dem Verkehr wohlgesinnt, doch als Folge der Inbetriebnahme der Autobahn änderte sich diese Haltung. Die Kosten und die Nutzen der neuen Verkehrsinfrastruktur fielen an räumlich unterschiedlichen Orten an. Während die Zentren profitieren konnten, blieben den durchfahrenen Regionen vor allem die nachteiligen Auswirkungen. Die veränderte Haltung in Uri drückte sich 1989 in der Urner Standesinitiative „Schutz vor dem Transitverkehr“ aus, welche das Alpengebiet vor den

negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützen und den alpenquerenden Transitverkehr auf die Schiene verlagern wollte. Die Initiative fand in Uri fast 90 Prozent Zustimmung. Im Februar 2004 lehnten die Urner Stimmberechtigten auch den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative mit knapp 75 Prozent ab, welche die Möglichkeit eines zweiten Strassentunnels am Gotthard vorsah. Die Urnerinnen und Urner fürchten sich vor mehr Verkehr, da dieser mittlerweile mehr Vorteile als Nachteile mit sich bringt. Die Zukunft des Lebensraums Uri wird davon abhängen, wie der Verkehr in Zukunft bewältigt wird. Der Bau der NEAT (Neue Eisenbahn Alpentransversale) soll mittels Basistunnel durch den Lötschberg und den Gotthard die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bringen. Es ist zu wünschen, dass dieses Ziel erreicht werden kann, so dass der immer noch stetig ansteigende Verkehr möglichst nachhaltig abgewickelt werden kann.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1

1.1 Zielsetzung der Arbeit 2

1.2 Aufbau der Arbeit 2

2 Theorie 4

2.1 Der Nutzen des Verkehrs 4

2.2 Räumliche Disparitäten 5

2.3 Der Aufbau eines Raumes 6

2.4 Erfolgskontrolle 7

2.5 Die Phasen der ökologischen Debatte 9

2.6 Die Bedeutung des Tourismus für periphere Regionen 11

2.7 Verkehrsinfrastruktur und Entwicklung 13

2.7.1 Wirtschaftswachstum durch bessere Infrastruktur 13

2.7.2 Verkehrsinfrastruktur und Entwicklung 16

2.8 Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturneubauten 18

2.8.1 Veränderung der Erreichbarkeit 18

2.8.2 Auswirkungen der besseren Erreichbarkeit 19

2.8.3 Belastungen für Landschaft und Umwelt 24

2.9 Die Funktion des Staus 25

3 Fragestellung und Methodik 27

3.1 Fragestellung 27

3.2 Methodisches Vorgehen 27

4 Übersichten 31

4.1 Das Untersuchungsgebiet 31

4.2 Die Geschichte des Kantons Uri und des Gotthardverkehrs bis ins 19. Jahrhundert 34

4.2.1 Erste Strassen 34

4.2.2 Das 18. und frühe 19. Jahrhundert 35

4.2.3 Der Strassenbau im 19. Jahrhundert 37

4.2.4 Der Sonderbundskrieg 40

4.2.5 Nach 1848 41

4.3 Der Tourismus als Wirtschaftsfaktor vor 1960 42

4.4 Die Finanzierung der Nationalstrassen 43

4.4.1 Autobahnfinanzierung laut dem „Gesetz über die Nationalstrassen“ 43

4.4.2 Die Mineralölsteuer 44

5 Die Gotthardbahn 46

5.1 Die Geschichte der Gotthardbahn 46

5.1.1 Erste Projekte einer Alpenbahn 46

5.1.2 Lukmanier vs. Gotthard 47

5.1.3 Gründung der Gotthardvereinigung und Entscheidung zugunsten des Gotthards 48

5.1.4 Gotthardkonferenz von 1869 51
5.1.5 Der Bau des Gotthardtunnels 53
5.1.6 Finanzierungsprobleme 56
5.1.7 Die Eröffnung der Bahn 59
5.1.8 Der Betrieb der Gotthardbahn 61
5.2 Hoffnungen und Befürchtungen in Uri 63
5.2.1 Hoffnungen und Befürchtungen vor 1870 63
5.2.2 Diskussion um die Weiterbezahlung der Subventionsmillion 66
5.2.3 Urner Nachsubvention 66
5.2.4 Der Gotthardkompromiss 67
5.2.5 Urner Reaktionen beim Durchstich 70
5.2.6 Urner Reaktionen bei der Eröffnung der Bahn 72
5.3 Nationale und internationale Argumente 77
5.3.1 Nationale und internationale Argumente im Vorfeld des Bahnbaus 77
5.3.2 Die Angst vor einer Umfahrung der Schweiz 78
5.3.3 Die Abstimmung über den Staatsvertrag zur Gotthardbahn 79
5.3.4 Diskussion um die Nachsubvention 81
5.3.5 Nationale und internationale Reaktionen beim Durchstich 83
5.3.6 Nationale und internationale Reaktionen bei der Eröffnung der Bahn 83
5.3.7 Rückblenden 87
5.4 Die Auswirkungen des Bahnbaus für Uri 88
5.4.1 Auswirkungen auf die Dörfer entlang der Strecke 88
5.4.2 Finanzielle Schwierigkeiten für Uri 90
5.4.3 Enttäuschte Erwartungen in Uri 92
5.5 Die Auswirkungen des Betriebs der Bahn für Uri 97
5.5.1 Verlust der Arbeitsplätze entlang dem Gotthardweg 97
5.5.2 Neue Arbeitsplätze durch die Bahn 100
5.5.3 Bevölkerungsentwicklung 104
5.5.4 Entwicklung der Beschäftigung 106
5.5.5 Wertung im Rückblick 111
5.6 Die Auswirkungen auf das Tessin 115
5.7 Die Auswirkungen für die Schweiz 116
5.8 Entwicklung des Verkehrs 117
5.8.1 Entwicklung des Verkehrs zwischen 1882 und 1909 117
5.8.2 Entwicklung des Verkehrs nach 1950 120
6 Die Gotthardautobahn im Kanton Uri 122
6.1 Die Geschichte des Autos und der Nationalstrasse im Kanton Uri 122
6.1.1 Erste Autos 122
6.1.2 Der Ausbau der Gotthardstrasse 123
6.1.3 Der Bahnverlad 126
6.1.4 Entscheid über den Gotthardtunnel 127

6.1.5 Der Bau der Nationalstrasse 132
6.2 Argumente für den Bau der Nationalstrasse und des Strassentunnels am Gotthard 133
6.2.1 Ungenügende Kapazitäten der Strassen 133
6.2.2 Die Situation in den Dörfern 138
6.2.3 Wirtschaftliche Argumente 141
6.2.4 Der Gotthard als wichtigste Nord-Süd-Verbindung 148
6.3 Der Standpunkt des Tessins 156
6.3.1 Wirtschaftliche Entwicklung 156
6.3.2 Isolation von der Rest-Schweiz 160
6.3.3 Allgemeine Gründe 161
6.3.4 Tessiner Akteure 162
6.4 Gegenargumente und Probleme 163
6.4.1 Keine Opposition gegen die N2 163
6.4.2 Opposition zum Strassentunnel 164
6.4.3 Umweltargumente 165
6.4.4 Finanzierungsprobleme für den Kanton Uri 166
6.4.5 Debatte um die Finanzierung des Gotthard-Strassentunnels 167
6.5 Diskussion um den Strassentunnel 170
6.5.1 Alternative eines zweiten Bahntunnels 170
6.5.2 Diskussion um die Linienführung des Strassentunnels 172
6.5.3 Reaktionen auf den Entscheid für Göschenen – Airolo 179
6.6 Erwartungen, Hoffnungen und Ängste 181
6.6.1 Hoffnungen und Ängste betreffend der Nationalstrasse 181
6.6.2 Gotthard-Raststätte 187
6.6.3 Schwerverkehr 190
6.6.4 Eröffnung des Strassentunnels 191
6.7 Akteure 197
6.7.1 Urner Akteure 197
6.7.2 Ausserkantonale Akteure 200
6.8 Chronologische Übersicht der Argumente 200
6.9 Die Auswirkungen der Autobahn 209
6.9.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt 209
6.9.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft 228
6.9.3 Auswirkungen auf den Verkehr 255
6.9.4 Auswirkungen auf das Tessin 262
7 Diskussion 266
7.1 Entwicklung des Verkehrs am Gotthard zwischen 1850 und 2004 267
7.2 Beantwortung der Fragestellungen 268
7.3 Schlussfolgerungen 276
7.3.1 Schlussfolgerungen Gotthardbahn 276
7.3.2 Schlussfolgerungen Nationalstrasse am Gotthard 277

7.3.3 Schlussfolgerungen allgemein 281
7.3.4 Sage des Teufels, zweiter Teil 282
7.4 Stil der Diskussionen 284
7.5 Ausblick 285
8 Literatur 286
Anhang 293

Diagrammverzeichnis

Diagramm 1:	Wohnbevölkerung Göschenen 1880 – 1910	90
Diagramm 2:	Wohnbevölkerung Wassen 1860 – 1910	90
Diagramm 3:	Auswanderer nach Übersee aus dem Kanton Uri 1886 – 1900	100
Diagramm 4:	Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1860 – 1910	105
Diagramm 5:	Bevölkerungsentwicklung ausländische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910	105
Diagramm 6:	Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910	106
Diagramm 7:	Beschäftigte Kanton Uri 1860 – 1910	107
Diagramm 8:	Beschäftigte Verkehrsbereich Kanton Uri 1860 – 1910	108
Diagramm 9:	Personalbestand Gotthardbahn 1883 – 1908	108
Diagramm 10	Beschäftigte Industrie Kanton Uri 1860 – 1910	109
Diagramm 11	Beschäftigte nach Beschäftigungsarten Kanton Uri 1860 – 1910	110
Diagramm 12:	Reiseverkehr Gotthardbahn 1883 – 1908	118
Diagramm 13:	Güterverkehr Gotthardbahn 1883 – 1908	118
Diagramm 14:	Zugsfrequenzen Gotthardbahn 1882 – 1908	119
Diagramm 15:	Entwicklung Bahnverlad am Gotthard 1937 – 1979	127
Diagramm 16:	Motorfahrzeugbestand Schweiz 1955 – 2000	138
Diagramm 17:	Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1950 – 2000	210
Diagramm 18:	Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri – indexiert 1950 – 2000	210
Diagramm 19:	Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1950 – 1990	211
Diagramm 20:	Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri – indexiert 1950 – 1990	212
Diagramm 21:	Wohnbevölkerung Göschenen 1950 – 1990	212
Diagramm 22:	Arbeitsstätten Detailhandel Kanton Uri 1955 – 1985	214
Diagramm 23:	Baukosten N2 im Kanton Uri 1974 – 1985	230
Diagramm 24:	Kumulierte Baukosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1989	230
Diagramm 25:	Betriebs- und Unterhaltskosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1988	231
Diagramm 26:	Volkseinkommen Kanton Uri und Schweiz 1965 – 2000	233
Diagramm 27:	Anteil Volkseinkommen Uri an Volkseinkommen Schweiz 1965 – 2000	234
Diagramm 28:	Arbeitsplatzentwicklung Kanton Uri 1950 – 1990	235
Diagramm 29:	Erwerbstätige Baugewerbe Kanton Uri 1950 – 2000	236
Diagramm 30:	Bautätigkeit Kanton Uri 1960 – 1988	237

Diagramm 31:	Arbeitsplätze 2. Sektor Kanton Uri 1970 – 1990	238
Diagramm 32:	Erwerbstätige Verkehrsbranche Kanton Uri 1950 – 1990	239
Diagramm 33:	Pendlerbilanz Kanton Uri 1950 – 1990	242
Diagramm 34:	Anteil Wegpendler Kanton Uri 1950 – 1990	242
Diagramm 35:	Pendlerbilanz als Anteil der erwerbstätigen Wohnbevölkerung des Kantons Uri 1950 – 1990	243
Diagramm 36:	Logiernächte Kanton Uri 1950 – 1990	245
Diagramm 37:	Logiernächte oberes Reusstal 1970 – 1984	246
Diagramm 38:	Logiernächte ausländischer Gäste Kanton Uri 1980 – 1990	247
Diagramm 39:	Gästestruktur Urner Hotellerie 1972	247
Diagramm 40:	Gästestruktur Urner Hotellerie 1985	247
Diagramm 41:	Hotelbetten Kanton Uri 1972 – 1989	248
Diagramm 42:	Auslastung Hotelbetten Kanton Uri 1970 – 1990	248
Diagramm 43:	Verweildauer der Gäste Kanton Uri 1960 – 1985	249
Diagramm 44:	Verweildauer der Gäste oberes Reusstal 1970 – 1984	250
Diagramm 45:	Erwerbstätige Gastgewerbe Kanton Uri 1950 – 1990	253
Diagramm 46:	Verteilung Gotthardpassagen 1965 – 1989	256
Diagramm 47:	Durchschnittlicher Tagesverkehr Gotthardtunnel 1981 – 2000	257
Diagramm 48:	Anteil Schwerverkehr am Gotthardverkehr 1981 – 2000	259
Diagramm 49:	Güterverkehr durch Schweizer Alpen nach Übergang 1979 – 1989	261
Diagramm 50:	Güterverkehr am Gotthard nach Verkehrsträgern 1979 – 1989	261
Diagramm 51:	Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1981	262
Diagramm 52:	Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1989	262

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Säumerzug bei der Teufelsbrücke um 1820	36
Abbildung 2:	Louis Favre	53
Abbildung 3:	Ehrenmal von Vincenzo Vela in Gedenken der umgekommenen Arbeiter des Bahntunnels	55
Abbildung 4:	Linienführung der Gotthardbahn bei Wassen mit den Kehrtunneln	55
Abbildung 5:	Durchschlag im Gotthardtunnel	60
Abbildung 6:	Nordportal des Gotthardtunnels	61
Abbildung 7:	Zug nach der Gotthardlinie am Hauptbahnhof Zürich	63
Abbildung 8:	Feierlichkeiten in Göschenen bei der offiziellen Eröffnung am 23. Mai 1882	74
Abbildung 9:	Viadukt der Gotthardbahn oberhalb von Amsteg	76
Abbildung 10:	Arbeiterzug in Göschenen	89
Abbildung 11:	Werkplatzeinrichtungen in Göschenen	89
Abbildung 12:	Bahnhof Altdorf	95
Abbildung 13:	Bahnhof Erstfeld	101
Abbildung 14:	Bahnhof Göschenen mit Blick in die Schöllenenschlucht	102
Abbildung 15:	Bahnhof Göschenen um 1970	103
Abbildung 16:	Hochsommerlicher Reiseverkehr in der Schöllenen zu Beginn der fünfziger Jahre	134
Abbildung 17:	Einflussbereich des Gotthards	150
Abbildung 18:	Dichtbevölkertste Gebiete Europas im Jahr 1959	151
Abbildung 19:	Strassensystem des Brenners	155
Abbildung 20:	Ortsschild „Historische Strasse durch Uri“ von Gurtnellen	193
Abbildung 21:	Autobahnviadukt in Gurtnellen-Wiler	215
Abbildung 22:	oberes Reusstal zwischen Amsteg und Intschi	216
Abbildung 23:	N2 in der Reussebene zwischen Altdorf und Seedorf	216
Abbildung 24:	N2 in Wassen	240
Abbildung 25:	Gotthard-Raststätte	254
Abbildung 26:	Stau der Lastwagen in der Reussebene	260
Abbildung 27:	Strassenschild entlang der Axenstrasse	263
Abbildung 28:	Teufelsstein	282

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Das Untersuchungsgebiet	33
Karte 2:	Variante Hospental – Bedrina	128
Karte 3:	Variante Göschenen – Airolo	129
Karte 4:	Vorschlag der Studiengruppe Gotthardtunnel	131

Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobilclub der Schweiz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
CVP	Christlichsoziale Volkspartei
E9	Europastrasse 9
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Eurpoäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FDP	Freisinnig Demokratische Partei der Schweiz
GP	Gotthard-Post
LNN	Luzerner Neuste Nachrichten
N2	Nationalstrasse 2
NEAT	Neue Eisenbahn Alpentransversale
NUZ	Neue Urner Zeitung
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
RGUAG	Raststättengesellschaft Uri AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club der Schweiz
UATAG	Urner Autogewerbe-Tankstellen AG
UT	Urner Tagblatt
UW	Urner Wochenblatt
VCS	Verkehrs Club der Schweiz
WIKO	Studienkommission für Wirtschafts- und Verkehrsfragen

1 Einleitung

„Durch die Verkehrszunahme wird sich die Verkehrsqualität bis im Jahr 2020 verschlechtern. (...) Es sind mehr Personen vom Stau betroffen.“ Dieses Zitat entstammt dem Expertenmandat von Abay & Meier, welche im Auftrag des „Komitee Avanti-Initiative“ die Auswirkungen des Ausbaus der Autobahn A2 zwischen Erstfeld und Airolo auf die Verkehrsnachfrage untersucht haben. Die Verkehrssituation am Gotthard wurde damit einmal mehr zu einem nationalen Thema, wie schon sehr oft in den vergangenen 150 Jahren. Am 8. Februar 2004 lehnte das Schweizer Stimmvolk den Gegenschlag zur zurückgezogenen Avanti-Initiative ab, in welchem der Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard einer der Kernpunkte war. Gleichzeitig wird im Gotthardmassiv am Basistunnel der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) gebaut, welcher eine weitere Bezwingung dieses Berges darstellt, in einer Verkehrsgeschichte, die viele Jahrhunderte zurückreicht.

Doch nicht nur am Gotthard, sondern ganz allgemein ist und war der Verkehr stets ein dominierendes Thema, welches die Menschen beschäftigte. Der Tages-Anzeiger vom 16. September 2003 zitierte eine Bevölkerungsbefragung, welche den Verkehr als Problem Nummer 1 der Zürcherinnen und Zürchern auswies. Dem Gotthard kam in Verkehrsdiskussionen eine besondere Stellung zu, was unter anderem mit den geschichtlichen Mythen, welche sich um ihn rankten, zu erklären ist.

Diese beiden Themen des Verkehrs und des Gotthards sollen in dieser Diplomarbeit aufgegriffen und verschiedene Ebenen der Diskussion um den Gotthardverkehr aufgezeigt werden. Der kontinuierliche Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard zwischen 1850 und 2004 verlief in verschiedenen Phasen. In der vorliegenden Arbeit wird ein Schwergewicht auf den Bau der Gotthardbahn und der Nationalstrasse N2 am Gotthard gelegt. Im Jahr 2000 wurden in der Schweiz die Bezeichnungen der Nationalstrassen wie N2 in Autobahn oder A2 abgeändert. Um ein einfacheres Lesen zu gewährleisten wird in dieser Arbeit von Nationalstrassen die Rede sein.

Ein drittes aktuelles Thema ist die regionale Entwicklung. In den vergangenen Jahrzehnten wurde in der Schweiz viel dafür getan, um die Berggebiete als Lebensraum zu erhalten, unter anderem mit dem Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete. Die Problematik der Abwanderung ist jedoch immer noch nicht gelöst und wird kontrovers diskutiert. Es soll daher

untersucht werden, ob der Bau neuer Verkehrsinfrastruktur ein taugliches Mittel für die regionale Entwicklung ist und wie die Entwicklung des Kantons Uri nach dem Bau der Bahn und der Nationalstrasse ausfiel. Nicht nur am Gotthard, sondern überall setzte man sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart Hoffnungen in den Bau oder den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur.

Das Untersuchungsgebiet stellt dabei der Kanton Uri auf der Nordseite des Gotthards dar. Dieser wird durch die Verkehrswege am Gotthard massgeblich geprägt und hat somit ein ausgeprägtes eigenes Interesse am Gotthardverkehr.

1.1 Zielsetzung der Arbeit

1. Die Arbeit möchte einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung des Verkehrs am Gotthard zwischen 1850 und 2004 geben. Dabei wird das Hauptaugenmerk auf die Grossbauwerke der Gotthardbahn, eröffnet im Jahr 1882, und der Nationalstrasse N2, welche knapp 100 Jahre später, im Jahre 1980, eröffnet werden konnte, gelegt.

2. Die verschiedenen Motive, Hoffnungen und Befürchtungen, welche hinter einer Haltung zum Bau eines Bauwerks stehen, werden erläutert. Dazu sollen die handelnden und betroffenen Akteure in der Diskussion ausgemacht werden.

3. Die Auswirkungen, welche der Bau der Verkehrsinfrastruktur auf den Kanton Uri hatte, soll aufgezeigt werden.

1.2 Aufbau der Arbeit

Nach der Einleitung folgt ein theoretischer Überblick über die Voraussetzungen der Debatten (Kapitel 2.1 bis 2.6) und die theoretischen Grundlagen über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinfrastruktur und regionaler Entwicklung (Kapitel 2.7 bis 2.9). Im Kapitel 3 wird die Fragestellung und die Methodik der Arbeit erläutert. Das Kapitel 4 dient der Übersicht. Darin werden das Untersuchungsgebiet des Kantons Uri und dessen Geschichte sowie die Finanzierung der Nationalstrassen erläutert. Der empirische Teil findet sich in den Kapiteln 5

und 6, in welchen die Debatten um die Gotthardbahn und die Nationalstrasse am Gotthard analysiert werden. Es werden die verschiedenen Argumentationen aufgezeigt, die in der Diskussion angeführt wurden und die Auswirkungen des jeweiligen Bauwerks auf den Kanton Uri erläutert. Im Kapitel 7 werden die Fragestellungen übersichtsmässig beantwortet und ein Fazit gezogen.

Aus dem Text werden an geeigneter Stelle Hypothesen und Hauptargumente synthetisiert, was eine einfachere Überprüfung der wichtigsten Punkte ermöglichen soll. Diese sind kursiv gehalten. Aus der Theorie werden im Kapitel 2 vierzehn Hypothesen abgeleitet – elf betreffend der Untersuchung über die Nationalstrasse (Hypothesen 1 bis 11), drei zur Analyse über die Gotthardbahn (Hypothesen A bis C) – , welche in der empirischen Untersuchung in den Kapiteln 5 und 6 verifiziert oder falsifiziert werden sollen, wobei sich einzelne Hypothesen oder Hauptargumente auch widersprechen können, wenn sie auf unterschiedlichen Annahmen basieren. Die Verifizierung findet sich dabei an geeigneten Textstellen, indem die Hypothese wiederholt und beantwortet wird. Im Gegensatz zu den auf der Theorie basierenden Hypothesen, welche sowohl die Argumentation betreffend der Bauten als auch die Auswirkungen der Bauwerke zum Thema haben können, werden aus den Argumentationen in den Kapiteln 5 und 6 die Hauptargumente der Urner abstrahiert. Aus diesem Grund kann die Nennung eines Hauptargumentes gleichzeitig die Beantwortung einer Hypothese sein. Es sind dies fünf Hauptargumente betreffend der Bahn (Hauptargument A bis E) und neun Hauptargumente in der Diskussion um die N2 (Hauptargument 1 bis 11). Diese werden in den Kapiteln über die Auswirkungen der Gotthardbahn (5.4 bis 5.7) und der Nationalstrasse N2 in Uri (6.9) analog zum Vorgehen bei den Hypothesen beantwortet.

2 Theorie

2.1 Der Nutzen des Verkehrs

Der Verkehr erzeugt vielfältigen Nutzen. Der weitaus grösste Teil fällt als interner Nutzen den Verkehrsteilnehmern selbst zu. Sie profitieren in unterschiedlichster Weise von der neuen Verkehrsmöglichkeit. So kann die Reisezeit verkürzt oder die Reisekosten gesenkt werden. Unternehmen können bei verbesserten Transportmöglichkeiten von Skalenerträgen (economies of scale) profitieren. Die gesamten internen und externen Nutzen des Verkehrs übersteigen dessen Kosten bei weitem, was jedoch keine Spezialität des Verkehrsmarktes ist, denn gleiches gilt für allen anderen Märkte (Sommer et al. 1993: 7-11).

Von neuen Verkehrswegen profitieren jedoch nicht nur die Verkehrsteilnehmer selbst. Es entsteht ein Nutzen für Dritte aus Markteffekten, welcher als externer Nutzen bezeichnet wird und pekuniär – was in den meisten Fällen der Fall ist – oder technologisch anfallen kann. So wird nach dem Bau einer neuen Strasse ein Dorf schneller und damit mit geringeren Kosten erreichbar, wodurch dessen Bevölkerung von schnelleren Warenlieferungen und einer grösseren Auswahl profitieren kann. Bau und Unterhalt der Strasse schaffen Arbeitsplätze und Einkommen im Baugewerbe und anderen Zulieferbetrieben. Der Arbeitsweg verkürzt sich für Pendlerinnen und Pendler, wovon auch die Familien oder das gesellschaftliche Leben des Dorfes profitieren kann. Im weiteren kann die Tourismusindustrie Vorteile aus der verbesserten Anbindung ziehen, da vermehrt Ausflügler in das Dorf gelangen und höhere Umsätze und Gewinne bringen. Als Folge dieser Entwicklungen können die Grundstückpreise eine Steigerung erleben, wovon die einheimischen Landbesitzer profitieren. Bei diesen Effekten handelt es sich um Markteffekte, da deren Nutzenübertragungen über Märkte stattfinden (Sommer et al. 1993: 13, 14). Als technologischen externen Nutzen bezeichnen Sommer et al. (1993: 19) schnellere Krankentransporte, welche das Leid von Angehörigen zu vermindern mögen. Gestützt auf diese Überlegungen, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vielfältigen internen und externen Nutzen bringt, sollte in Uri eine grosse Mehrheit sowohl für den Bau der Gotthardbahn als auch der N2 gewesen sein.

Hypothese A: Die grosse Mehrheit der Urner Bevölkerung unterstützt den Bau der Gotthardbahn.

Hypothese 1: Die grosse Mehrheit der Urner Bevölkerung unterstützt den Bau der N2.

2.2 Räumliche Disparitäten

In der Schweiz besteht ein beträchtliches Gefälle zwischen reichen und armen Regionen. Im Laufe der letzten Jahre nahm die relative Diskrepanz zwar nicht eindeutig zu oder ab, doch in Franken ausgedrückt wurde der Abstand immer grösser. Es kann daher nicht überraschen, wenn festgestellt wird, dass die ärmsten Gebiete des Landes, vor allem die Bergregionen, eine starke Nettoabwanderung aufweisen. Die Auffassung ist verbreitet, dass diese einseitige Umverteilung der Bevölkerung tendenziell die allgemeinen Lebensbedingungen in allen Teilräumen verschlechtere (Frey 1979: 144). Aus diesem Grund ist es eine der Leitlinien der schweizerischen Politik, die Randregionen zu unterstützen, damit sie überlebensfähig bleiben.

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung einer Region. Diese hat neben der Unterstützung der wirtschaftlichen Aktivitäten und deren räumlichen Ausprägungen vor allem der Versorgung der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen, Handel und Dienstleistungen sowie Infrastruktureinrichtungen zu dienen. In Bezug auf den Wohnstandort bestimmt sich der Aktionsraum der Bevölkerung durch die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze und der zentralen Einrichtungen sowie über deren Erreichbarkeit. Unterschiedlich grosse Aktionsräume können Hinweise auf räumliche Disparitäten oder schlechte Verbindungsqualitäten der Verkehrsinfrastruktur geben. Für die mobile Bevölkerung wird bei der Wohnstandortwahl neben der Nähe zum Arbeitsplatz die gute Erreichbarkeit von haushaltsorientierter Infrastruktur immer bedeutungsvoller (Lutter et al. 1992: 74). Qualifizierte Arbeitskräfte zeichnen sich zumeist durch eine höhere räumliche Mobilität aus und nehmen längerfristig unterdurchschnittliche Entlohnungschancen nicht hin, sondern wandern ab. Die Folge ist ein negativer Selektionsprozess, welcher häufig mit dem Begriff der „sozialen Erosion“ beschrieben wird (Hanser et al. 1980: 63). Es ist daher wichtig, dass attraktive Arbeitsplätze in Betrieben vorhanden sind, welche die Erlernung eines Berufes gestatten, Aufstiegsmöglichkeiten bieten, einen Funktionswechsel innerhalb der Betriebs nicht ausschliessen und auch den technischen und kaufmännischen Kaderkräften aussichtsreiche Positionen anbieten können (Prétat 1972: 343; in: Hanser et al. 1980: 64).

Für eine regionalpolitische Bewertung von geschaffenen Arbeitsplätze ist eine Analyse des Wanderungsverhaltens der eingestellten Arbeitskräfte ein zentraler Punkt. Es sind zwei Teilwirkungen entgegenzuhalten. Zum einen können die Arbeitsplätze von Arbeitskräften in der Region in Anspruch genommen werden, wodurch Abwanderungstendenzen gestoppt oder

zumindest verlangsamt werden. Diese Wirkungssequenz ist im Rahmen der Berggebietsförderung von grösster Bedeutung (Prétat 1972: 249). Im zweiten Fall werden die Arbeitsplätze von Zuzügern aus anderen Regionen besetzt, womit Wanderungen nicht unterdrückt, sondern ausgelöst werden. Die demographischen Zielsetzungen der Region werden auch beim Auftreten dieser Wirkungssequenz günstig beeinflusst (Hanser et al. 1980: 76).

2.3 Der Aufbau eines Raumes

Logan und Molotch (1987) argumentieren, dass „places“ (im Folgenden mit Örtlichkeit übersetzt) je nach Betrachtungsweise und Interesse Verschiedenes darstellen können. Sie unterscheiden zwischen dem „use value“ und dem „exchange value“ einer Örtlichkeit. Ersterer ist der Wert, den ein Objekt für den Bewohner hat. Dazu gehören die materiellen Werte eines Heims sowie die immateriellen Werte wie die Nachbarschaft, die Freunde, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und von Einkaufsläden und Ähnliches. Letzterer stellt den Wert für den Unternehmer dar, welcher an finanziellen Vorteilen interessiert ist. Am Beispiel des Kantons Uri liesse sich der „use value“ für diese Arbeit mit dem Lebensraum umschreiben, währenddem der „exchange value“ den Wert der Bahn oder der Nationalstrasse bedeutet, die ihren Benützern finanzielle Vorteile bringt. Das Streben nach diesen beiden Zielen ist widersprüchlich und eine andauernde Spannungsquelle (Logan und Molotch 1987: 2, 20). Die Autoren formulieren die Hypothese, dass jedes kapitalistische System die Folge der handelnden Personen ist, welche das System möglichst stark für sich beeinflussen möchten. Das Verfolgen des „exchange value“ durchdringt die Örtlichkeiten und macht die Region zur „growth machine“, d.h. zu einem Vehikel, welches nach möglichst grossem Wachstum strebt. Diese Wachstumsethik durchdringt alle Aspekte des Lebens, wobei die Politik und die Wirtschaft die Hauptrollen spielen. Obschon Wachstum meist als positiv für alle Bewohner aller Orte beschrieben wird, sind in der Realität die Unterschiede zwischen Vor- und Nachteilen ungleichmässig verteilt. Die Regierungen können auf verschiedenen Wegen Einfluss auf die Verteilung von „use“ und „exchange values“ nehmen, wobei sie im Normalfall letzteren unterstützen (Logan und Molotch 1987: 4, 13, 14). Dies führt zur Vermutung, dass im Kanton Uri die Regierung den Bau der Bahn und die Nationalstrasse unterstützte, währenddem Teile der Einwohnerschaft des Kantons aus Angst vor einem

Verlust an „use value“, begründet durch negative Auswirkungen des Baus der Bauwerke, die Projekte ablehnen sollten.

Hypothese B: Die Urner Regierung unterstützt den Bau der Gotthardbahn, die Bevölkerung steht dem Ansinnen skeptisch gegenüber.

Hypothese 2: Die Urner Regierung unterstützt den Bau der Nationalstrasse, die Bevölkerung steht dem Ansinnen skeptisch gegenüber.

2.4 Erfolgskontrolle

In dieser Diplomarbeit soll in einem kleinen Umfang eine Erfolgskontrolle der Argumente stattfinden, welche in der Debatte für den Nationalstrassenbau vorgebracht wurden. Dabei ist nicht aus den Augen zu verlieren, dass sowohl die Bahn als auch die N2 nicht als Investitionshilfe für Uri, sondern aufgrund übergeordneter nationaler Interessen gebaut wurde. Daher kann ein Kosten-Nutzen-Vergleich für die Auswirkungen der Bauten im Kanton Uri nicht durchgeführt werden.

Der Zweck einer Erfolgskontrolle besteht zunächst darin, den Erfolg oder Misserfolg einer Massnahme zu kontrollieren. Eine solche Überprüfung wird aber sinnvollerweise immer auch im Hinblick auf eine Verbesserung des bisherigen Massnahmeneinsatzes erfolgen (Fischer 1979: 486; in: Hanser et al. 1980: 5). Es ist dabei zu unterscheiden zwischen Erfolgskontrollen, die nur die Wirkungen und damit die Nutzenseite betrachten, und Verfahren, die auf der Basis von Aufwand-Ertrag-Relationen Aussagen über die Effizienz eines Mitteleinsatzes machen wollen (Lauschmann 1973: 330f.; in: Hanser et al. 1980: 6). Allerdings stehen angesichts der grossen methodischen Probleme einer über das Einzelprojekt hinausgehenden Erfolgskontrolle, die sich auf Aufwand-Ertrag-Relationen abstützt, nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen (Kohler und Reyher 1975: 4; in: Hanser et al. 1980: 7). Im weniger strengen Sinn, d.h. unter Verzicht auf den Kosten-Nutzen-Vergleich, kann die Massnahmenkontrolle als Überprüfung des quantitativen als auch qualitativen Beitrags eingesetzter Massnahmen zur festgestellten raumwirtschaftlichen Entwicklung verstanden werden (Hanser et al. 1980: 7).

Aus methodischer Sicht sind drei Typen von Erfolgskontrollen auseinanderzuhalten: die Vollzugskontrolle, die Zielerreichungskontrolle und die Wirkungskontrolle. Bei einer breiten

Begriffsfassung sollte eine integrale Erfolgskontrolle die wesentlichen Elemente sämtlicher Kontrollarten umfassen. Die Prüfungsverfahren werden von der Vollzugs- über die Ziellerreichungs- bis zur Wirkungskontrolle immer komplexer und theoretisch anspruchsvoller. Mit der zunehmenden Aussagekraft vergrössern sich die methodischen Schwierigkeiten einer Durchführung (Hanser et al. 1980: 8). Die Zielerreichungskontrolle stellt die in den regionalpolitischen Zielen ausgedrückten, gewollten Änderungen den tatsächlichen Veränderungen im Ist-Zustand gegenüber. Im Sinne einer quantitativen Überprüfung des Zielerreichungsgrades werden auf diese Weise Soll-Ist-Divergenzen festgestellt. Bei der Durchführung von Zielerreichungskontrollen ist man auf empirisch überprüfbare regionalpolitische Zielsetzungen angewiesen. Diese bestimmen, welche Indikatoren als Erfolgsmassstab herangezogen werden müssen. Wo die Ziele der Regionalpolitik nur verbal formuliert und allgemein gehalten sind, können sich unter Umständen beträchtliche methodische Probleme ergeben (Hanser et al. 1980: 10). Im Fall der Bahn und der Nationalstrasse in Uri stellt dies grosse Probleme dar. Beide Bauwerke wurden wie erwähnt nicht als regionalpolitische Förderungsmassnahme gebaut, weshalb die Ziel-Mittel-Relationen nicht in Betracht gezogen werden können. Darüberhinaus fehlen jedoch auch die überprüfbaren regionalpolitischen Zielsetzungen des Kantons Uri im Zusammenhang mit dem Bau der Bahn und der N2.

Erst die Wirkungskontrolle stellt die Wirkungsweisen regionalpolitischer Instrumente ins Zentrum. Die Optik ist im Gegensatz zur Zielerreichungskontrolle eindeutig massnahmen- bzw. projektorientiert. Die zentrale Fragestellung lautet: Welche in Bezug auf die regionalpolitischen Zielsetzungen relevanten Effekte werden durch eine Massnahme bewirkt und welcher Zielbeitrag wird dadurch ausgelöst? (Hanser et al. 1980: 13). Die mit der Durchführung von Wirkungskontrollen verbundenen methodischen und theoretischen Probleme sind noch weitgehend ungelöst. Verfahren, die sich eindeutig festgesetzt hätten, bestehen noch nicht (Freund und Zabel 1978: 11). Aus diesen Gründen kann eine Wirkungskontrolle nicht der Anspruch der vorliegenden Arbeit sein.

2.5 Die Phasen der ökologischen Debatte

Die ökologische Debatte in der Schweiz kann laut Eisner (2003: 64ff.) in fünf Phasen unterschieden werden, welche sich durch eine Verschiebung der jeweils zentralen Themen, Akteure und Leitbegriffe auszeichnen. Vor dem Hintergrund dieser Phasen lässt sich die Hypothese aufstellen, dass die Umwelt, welche als Begriff noch gar nicht existierte, in der Debatte um die Nationalstrasse im Kanton Uri keine Rolle spielt.

Hypothese 3: Die Umweltthematik spielt in den Debatten um die N2 keine Rolle.

1953-1969 Der traditionelle Natur- und Heimatschutzdiskurs

Während der wirtschaftlichen Hochkonjunktur der 1950er und 60er Jahre herrschte eine nahezu ungehemmte Wachstumseuphorie. Ökologische Diskurse fehlten dabei weitgehend, aber nicht komplett. Die hauptsächlichen Problempromotoren jener Phase waren etablierte, an der Abwehr der moralisch zersetzenden Wirkungen von Modernisierung, Städtewachstum und technologischem Fortschritt orientierte Organisationen wie der Schweizerische Naturbund, der Schweizerische Alpenclub und der Schweizerische Bund für Heimatschutz. Sie führten während der Nachkriegsjahre einen Diskurs, der sich vor allem um die Ästhetik von Landschaft und Natur drehte (Eisner et al. 2003: 64, 65).

1970-1973 Erfindung des Umweltbegriffs

Die Jahre zwischen 1970 und 1973 bilden eine Schlüsselperiode, in welche die gesellschaftliche Geburt des Umweltproblems fällt. Der Begriff der Umwelt oder der Umweltproblematik existierte zuvor nicht. Die Verbreitung als neuer Leitbegriff ging sehr schnell vonstatten. Das Begriffspaar „Umweltproblem“ – „Umweltschutz“ als Schlagwort der massenmedialen und politischen Sprache etablierte sich in der Schweiz und löste den herkömmlichen Natur- und Heimatschutz als Problembegriff ab. Die Mischung von vagen Alarmrufen über einen bevorstehenden ökologischen Kollaps der Erde gepaart mit statistischen Trendextrapolationen erwies sich als ausserordentlich wirkungsvoll. Das Gefühl, ein Kult der Wachstumsrate habe Überhand genommen und der einseitigen technischen Unvernunft müsse etwas anderes entgegengesetzt werden, war weit verbreitet (Eisner et al. 2003: 66-70).

1974-1982 Stagnation und Polarisierung

Der Umweltschutz überlebte als öffentliches Problem den massiven ökonomischen Einbruch von 1974/75. Im Sorgenbarometer nahm der Umweltschutz 1975 und 76 den zweiten und in den folgenden Jahren bis 1988 den ersten Platz ein. In der zweiten Hälfte der 70er Jahre kam es zu einer deutlichen Radikalisierung. Die Pole Ökologie und Ökonomie wurden immer polarisierter. Dazu erfuhr die Umweltthematik zwischen 1974 und 1982 eine enorme Verwissenschaftlichung (Eisner et al. 2003: 72-74).

1983-1987 Kulmination und Wendepunkt

Diese Phase begann mit dem Aufstieg des Waldsterbens zum dominierenden innenpolitischen Thema im Jahr 1983. Die Angstrhetorik kam zum Zuge und gründend auf einer tiefen Beunruhigung der Bevölkerung löste jede noch so unwichtige Meldung über Bedrohungen und Risiken höchste Resonanz aus. Die Umweltthematik strahlte in beinahe alle Politikbereiche aus und alle grösseren politischen Kräfte waren sich in der generellen Lagebeurteilung einig. Dazu stieg der Einfluss der Wissenschaft (Eisner et al. 2003: 74-76).

1988-1999 Institutionalisierung und Entmobilisierung

Ende der 80er Jahre folgte eine sinkende Thematisierungsintensität ökologischer Diskurse. Durch die Einbindung der Kräfte in die politische Entscheidungsfindung waren die Voraussetzungen für ein allmähliches Verschwinden der Ökologie-Thematik aus dem öffentlichen Bewusstsein gegeben. Zur Normalisierung des Problemfeldes trug bei, dass die Wirtschaft ab der zweiten Hälfte der 80er Jahre ein ökologisches Image als begehrtes Qualitätsmerkmal entdeckte. Die verkündete Harmonie zwischen Profit und Ökologie entzog einem Grundparadigma des ökologischen Diskurses den Boden. Daneben verbesserten sich die ökologischen Sachverhältnisse, so dass Angstpropaganda nicht mehr wirksam betrieben werden konnte und es setzte eine Ermüdung ein: die Menschen waren des Themas überdrüssig geworden (Eisner et al. 2003: 77-80).

2.6 Die Bedeutung des Tourismus für periphere Regionen

Für viele schweizerische Berggebietsregionen ist der Tourismus die einzige Möglichkeit wirtschaftlicher Entwicklung. Gemäss dem Exportbasismodell ist die wirtschaftliche Entwicklung einer Region entscheidend von ihrem Exportsektor abhängig, wobei der Tourismus für viele dieser Regionen der wichtigste und oft einzige Exportsektor ist. Bestimmend für den Exportcharakter ist der Umstand, dass die Nachfrage ausserhalb der Region erfolgt und das Angebot somit extern absetzt wird. Durch die Ausgaben der Touristen gehen für die wirtschaftliche Entwicklung Impulse aus, welche in verschiedenen Wirkungsrunden durch Konsumausgaben der ansässigen Beschäftigten und Zulieferungen zu zusätzlichem Einkommen führen. Für die Landwirtschaft, das Baugewerbe und Handwerksbetriebe können innerregionale Bezugsverflechtungen auftreten, währenddem viele weitere Konsumgüter importiert werden müssen, wodurch Einnahmen aus dem Exportsektor Tourismus zum Teil wieder aus der Region abfliessen (Hanser et al. 1980: 89-91).

Gemäss den regionalpolitischen Zielsetzungen kommt der Beschäftigungswirkung des Tourismus eine grosse Bedeutung zu (Hanser et al. 1980: 91). Durch die Konkurrenzierung auf dem Arbeitsmarkt können alternative Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt oder gar verunmöglicht werden. Dies war einer der Gründe, weshalb Uri die Industrialisierung verpasst hatte (vgl. Kapitel 4.2 Die Geschichte des Kantons Uri und des Gotthardverkehrs bis ins 19. Jahrhundert). Das beschränkte Angebot an Arbeits- und Lehrstellen erlauben der einheimischen Bevölkerung nur ungenügende Wahlmöglichkeiten, weshalb in stark touristisch geprägten Regionen die Abwanderung der jungen Leute oft nicht aufgehalten werden kann und sich zum Teil erhebliche Probleme bei der Besetzung der angebotenen Arbeitsplätze ergeben (Hanser et al. 1980: 92). Die Arbeitsplätze zeichnen sich im weiteren durch eine hohe Saisonalität aus. Eine Erhebung in den französischen Alpen ergab, dass 100 geschaffene Arbeitsplätze umgerechnet 52 Vollzeitarbeitsplätzen entsprachen (Groupement 1976: 168; in Hanser et al. 1994: 94). Insbesondere der Ferientourismus bringt grosse Beschäftigungs- und Einkommenseffekte (Krippendorf und Annasohn 1976: 33; in: Hanser et al. 1980: 96), wovon allerdings der Kanton Uri mit seinem grossen Anteil an Passantentourismus weniger profitieren kann. Bei den Beherbergungsbetrieben kann zwischen dem direkten und dem indirekten Beschäftigungseffekt durch Vorleistungen und Nebenausgaben der Gäste unterschieden werden. Zu einer direkten Konkurrenz der Hotellerie

entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten die Parahotellerie. Dazu gehen der Hotellerie die kaufkräftigsten Schichten durch Zweitwohnungen verloren. Regionalwirtschaftlich ist das Aufkommen der Parahotellerie zu bedauern, da 100 Gastbetten laut Krippendorf und Annasohn in der Hotellerie zwischen 37 und 53 Arbeitsplätze schaffen, währenddem es in der Parahotellerie nur 4 bis 5 sind (Krippendorf und Annasohn 1976: 57; in: Hanser et al. 1980: 102). Bei den Beschäftigten im Tourismus ist ein niederes Qualifikationsniveau und eine hohe Fluktuation zu erwarten. Dafür profitieren von einer Tourismusentwicklung eine Vielzahl von kleinen und mittleren Unternehmen im Handel, Handwerk und Hotelgewerbe (Hanser et al. 1980: 104).

Die Zulieferungs- und Unterhaltskosten machen rund 40 Prozent der Betriebskosten von Hotelbetrieben aus, wodurch regionale Rückkopplungseffekte auf die Landwirtschaft und den Lebensmittelhandel ausgelöst werden. Gesamthaft wurden für Handwerksleistungen, Werbung, Wäschedienst, Lebensmittel und Brennstoffe laut Becker (1978: 67; in: Hanser et al. 1980: 110) 64 Prozent der Ausgaben in der entsprechenden Region nachgefragt. Die Löhne und Unternehmereinkommen machen weitere 40 Prozent des Betriebsaufwandes aus. Dieses Geld wird meist in der Region wieder ausgegeben und bringt der lokalen Wirtschaft weiteren Umsatz. Eine Ausnahme bilden ausländische Arbeiter, welche Teile ihres Einkommens in ihre Heimatländer transferieren und so dem regionalen Kreislauf entziehen (Hanser et al. 1980: 109-111). Durch Zulieferbeziehungen und die Konsumausgaben der Beschäftigten in diesen Betrieben wird in weiteren Wirkungsrunden wiederum eine Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen induziert und dadurch Arbeitsplätze geschaffen. Becker (1978: 74) gibt an, dass 100 Vollarbeitsplätze in Beherbergungsbetrieben durch Zulieferungen, Konsumnachfrage der Beschäftigten und Gästenebenausgaben rund 43 weitere Arbeitsplätze in der Region zur Folge haben (Hanser et al. 1980: 112).

Eine touristische Entwicklung ist von einer Nachfrage nach Boden begleitet. In vielen Gemeinden kam es zu einer ungelenkten Überbauung mit Ferienhäusern, wodurch der Landwirtschaft zum Teil gute Böden entzogen wurden. Die Nachfrage nach Zweitwohnungen treibt die Bodenpreise in die Höhe, was der einheimischen Bevölkerung den Erwerb von Boden erschwert oder verunmöglicht. Entlang der Gotthardroute ist dieses Problem in Andermatt und besonders im Tessin zu beobachten (Hanser et al. 1980: 93).

2.7 Verkehrsinfrastruktur und Entwicklung

2.7.1 Wirtschaftswachstum durch bessere Infrastruktur

Unter dem Eindruck der Wachstumsperiode von 1950 bis 1973 herrschte in der Schweiz die Vorstellung vor, dass die Wirtschaft und die Bevölkerung weiterhin stark wachsen würden und ein Teil dieses Wachstums in die armen Berggebiete umgelenkt werden sollte. Zu diesem Zweck wurde 1974 das Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete (IHG) verabschiedet. In den Fördergebieten sollte die Infrastruktur ausgebaut und durch die Verbesserung der Standortvoraussetzungen der Problemregionen Anreize für die Erhaltung und den Ausbau bestehender, sowie den Zuzug neuer Unternehmungen geschaffen werden. Die Diskussion um die N2 im Kanton Uri fiel in diese Phase des Wachstums, so dass zu erwarten war, dass die N2 Unterstützung fand, da durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur Wachstum ins Tal gebracht werden könnte. Nach 1973 änderten sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundlegend (Frey 1979: 145). Die Autobahn wurde daher in einer Zeit eröffnet, in welcher diese Voraussetzungen nicht mehr gegeben waren. Aus diesem Grund könnten die Auswirkungen anders als geplant ausfallen.

Für die raumplanerische Beurteilung von Verkehrsmassnahmen sollten die Veränderungen der Lageverhältnisse durch die zu beurteilenden Verkehrsmassnahmen analysiert und bewertet werden, um einen raumordnerischen Beurteilungsmassstab vor dem Hintergrund des Zieles der Herstellung „gleichwertiger Lebensbedingungen“ – ein Ziel welches nicht nur in der Schweiz verfolgt wurde – zu erhalten. Eine umfassende raumplanerische Beurteilung muss darüber hinaus jedoch auch andere räumliche Entwicklungsziele berücksichtigen, die konträr zu den wirtschaftlichen Entwicklungszielen sein können (Lutter et al. 1992: 71). Eine fundierte Erklärung regionaler Entwicklungsprozesse steht jedoch noch aus. Der Einsatz regionalpolitischer Massnahmen und die Förderung räumlich differenzierter Tätigkeiten lassen sich deshalb weder aus theoretischer noch aus empirischer Sicht in einer gesicherter Weise begründen (Voss 1973: 5; in: Hanser et al. 1980: 3). Um diesem Problem Abhilfe zu schaffen, wäre die Einrichtung einer Erfolgskontrolle anzustreben, da die Notwendigkeit der regionalen Wirtschaftsförderung im Berggebiet grundsätzlich unbestritten ist, es sich allerdings die Frage stellt, ob die Instrumente effizient sind (Hanser et al. 1980: 22). Aus theoretischer Sicht ist die Frage nach der Bedeutung der Infrastruktur für die regionalwirtschaftliche Entwicklung zu stellen. Frey (1979) bemerkt hierzu, dass die Wirkung der Infrastruktur auf das regionale Wirtschaftswachstum heute allgemein anerkannt sei und

als modellmässig geklärt gelte. Die Wirkung der Infrastruktur auf das Wachstum von Regionen besteht zur Hauptsache im Versorgungs- und Produktivitätseffekt. Dadurch werden die Wanderungs- und Wohnortentscheide der privaten Haushaltungen bzw. die Investitions- und Standortsentscheidungen der Unternehmen beeinflusst (Frey 1979: 106). Es ist jedoch noch nicht gelungen, die Infrastruktur und ihre vielfältigen Wirkungsweisen in eine allgemeine und empirisch testbare Wachstums- und Entwicklungstheorie einzugliedern (Hanser et al. 1980: 31).

Was den Abbau regionaler Disparitäten betrifft, nahm die Ansiedlung von Industriebetrieben in ländlichen Gebieten eine der Spitzenpositionen des Massnahmenkatalogs ein. In diesem Zusammenhang wird stets die Forderung nach einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse des betreffenden Raumes durch bessere Verkehrsverbindungen erhoben. Kostspielige Enttäuschungen mit diesem Instrument in Räumen extremer Disparitäten haben jedoch zu einer recht pauschalen Diskreditierung des Instrumentes geführt, obschon je wirtschaftlich und gesellschaftlich zurückgebliebener ein entwicklungsfähiger Raum ist, desto grösser die Entwicklungsimpulse durch Verbesserung seines Verkehrssystems sind (Heinze 1975: 25, 30). Um regionale Benachteiligungen zu verhindern, gilt es einerseits, den abgelegenen Regionen gute Chancen zur Einbindung in den Fernverkehr zu eröffnen, und andererseits, die durch die Konzentration des Fernverkehrs besonders belasteten Verdichtungsraum- und Korridorregionen von den negativen Auswirkungen des Fernverkehrs zu entlasten. Zur Abmilderung der räumlichen Belastungen und Nachteile, die durch die regionale Konzentration des Personenfernverkehrs in Verdichtungsgebieten und Fernverkehrskorridoren entstehen, können nur Strategien helfen, die das Verkehrsaufkommen insgesamt reduzieren bzw. auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verlagern (Lutter und Pütz 1998: 385).

Der Anschluss an ein interkantonales Verkehrsnetz kann die Attraktivität einer Region für ein Unternehmen erhöhen. Durch die Verkürzung der Distanzen wird die Konkurrenz der Regionen auf dem Güter- und Arbeitsmarkt gesteigert. Für Unternehmungen und Betriebe ist die Autobahn im wesentlichen ein positiver Standortfaktor, obwohl sie durch ihre Anschlüsse nur „äusserst punktförmig wirkt“ und somit das Umland wenig beeinflusst (Gasche 1978: 24; in: Bürgi 1986: 70). Zur Ausnutzung von fernstrassenbaubedingten, neuen Lagevorteilen könnten kommunale und regionale Entwicklungsmassnahmen zur Wirtschafts- und/oder Tourismusförderung ergriffen werden. Der Fernstrassenbau könnte dabei zur Initiierung neuer

oder zur Beschleunigung älterer Infrastruktur- und Flächenerschliessungsprojekte in besonders betroffenen Gemeinden führen, schrieb Lutter (1980: 2).

Der Theorie von Logan und Molotch (1987) folgend, welche die handelnden Akteure in der US-amerikanischen Stadtentwicklung analysiert haben, gehören die Fragen „wer regiert?“ und „wofür?“ zusammen. Mit wenigen Ausnahmen stimmen alle Akteure in der positiven Bewertung des Terminus „Wachstum“ überein (Logan und Molotch 1987: 50). Die Eliten der Regionen unternehmen alles in ihrem Einfluss stehende, um der eigenen Region Wachstum zu bescheren, welches die Schlüsselfunktion der lokalen Regierungen darstellt. Unter anderem zeigen Logan und Molotch, dass die Regierungen grosses Interesse daran hatten, die transkontinentalen Eisenbahnen durch die eigenen Städte zu führen. Die Akteure, welche solche Entwicklungen vorantreiben, werden von den Autoren „boosters“ genannt, was wörtlich übersetzt Antreiber oder Preistreiber heisst. Gemäss diesen Antreibern können alle vom angestrebten Wachstum profitieren, wobei besondere Hoffnungen in das Transportwesen gesetzt werden (Logan und Molotch 1987: 53-56, 63, 74, 85).

Wachstum bringt jedoch nicht immer die erhoffte Wirkung für die finanzielle Situation einer Region. Im Gegenteil mussten verschiedentlich negative Auswirkungen festgestellt werden. Daher wird der positive Effekt des Wachstums überschätzt. Ein anderes Schlüsselargument für das Wachstum ist jenes der entstehenden neuen Arbeitsplätze, doch schafft lokales Wachstum in den seltensten Fällen Arbeitsplätze, sondern verteilt diese bloss anders. Die Zahl der Arbeitsplätze hängt von übergeordneten Faktoren ab, welche ausserhalb der lokalen Entscheidungsmöglichkeiten liegen. Dadurch, dass fast jede Region Wachstum erreichen will, neutralisieren sich die Bemühungen der verschiedenen Regionen wieder (Logan und Molotch 1987: 88, 89, 147). Wachstum wird im Allgemeinen als gut für die ganze Gemeinschaft angesehen. Wachstum soll Arbeitsplätze, breitere Steuereinnahmen bringen und für die Diensteistungen zahlen. Doch im Gegensatz zu diesen Allgemeinplätzen zeigte sich, dass wirtschaftliches Wachstum nicht unbedingt allen hilft. Sogar aus rein finanziellen Gesichtspunkten kann Wachstum langfristig negative Folgen haben. Dies tritt ein, wenn eine Region übernutzt wird und sich der zukünftigen Lebensgrundlage beraubt (Logan und Molotch 1987: 34).

2.7.2 Verkehrsinfrastruktur und Entwicklung

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist zwar eine notwendige, jedoch keine hinreichende Bedingung für das Wirtschaftswachstum von Volkswirtschaften und Regionen, und um unternehmerische Standortwahlentscheidungen zu beeinflussen. Besonders bei Makro-Standortentscheidungen zwischen Regionen spielt die Verkehrsinfrastruktur praktisch keine Rolle mehr. Mit steigendem Wohlstand nimmt die Bedeutung der haushaltsorientierten gegenüber der unternehmensorientierten Infrastruktur zu. Anstelle der Tendenz zur Konzentration von Bevölkerung und Wirtschaft in Regionen mit hoher Standortgunst zeichnet sich eine solche minderer Stärke in Regionen mit hoher Wohnortsgunst ab. Die Versorgungsunterschiede selbst sind immer kleiner geworden und viele Infrastrukturbereiche bekamen zunehmend ubiquitären Charakter (Deussner et al. 1999: 56; Eckey und Horn 1992: 4; Lutter und Pütz 1992: 619; Lutter 1980: 3; Frey 1979: 147; Fürst, Klemmer und Zimmermann 1976: 106; in: Hanser et al. 1980: 63). Es darf in diesem Zusammenhang nicht ausser Acht gelassen werden, dass durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur nicht nur die Transportkosten, sondern auch der Zeitbedarf der Angestellten geringer werden, was die Wohnortsgunst erhöhen kann (Heinze 1977: 49). Die Verkehrsinfrastruktur hat als Standortfaktor bei der Entwicklung von Betrieben im produzierenden Sektor immer mehr an Bedeutung verloren. Auch wenn in Standortuntersuchungen die „Verkehrsanbindung“ häufig noch an erster Stelle genannt wird, so heisst das nicht, dass darin noch ein bedeutender Defizitbereich oder ein wichtiges Standortkriterium gesehen wird, das grössere regionale Unterschiede aufweist. Heute gibt es zumindest grossräumig kaum noch verkehrsbedingte Standortnachteile, doch dient es offensichtlich dem „Image“ eines Betriebes, durch einen autobahnnahen Standort für Kunden und Lieferanten „optisch“ leicht erreichbar zu sein (Lutter et al. 1992: 72, 73; Hanser et al. 1980: 54).

Die standortbeeinflussende Wirkung der Verkehrsinfrastruktur bleibt auf die kommunale oder höchstens regionale Ebene beschränkt (Hanser et al. 1980: 57). Grossräumige positive Auswirkungen des Fernstrassenneubaus für die ländlichen Regionen sind nicht mehr zu erwarten, hingegen ist bei einer weiteren Verbesserung der auf die Verdichtungsgebiete ausgerichteten Verbindungen mit Sogeffekten auf die ländlichen Räume zu rechnen, was zu einer weiteren Benachteiligung führen würde (F. Spreer, Leiter der Abteilung Forschung der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bonn; in: Lutter 1980: Vorwort). So kann zusammengefasst werden, dass die Bedeutung der regionalen Erschliessung mit Fernstrassen vermutlich überschätzt wird oder wurde. Mit dem Ausbau der

Fernverkehrswege allein werden heute immer weniger regionale Entwicklungen in Gang gebracht. Gleichwohl gehört ein leistungsfähiger Anschluss an das Netz der Fernverkehrswege zur regionalen Mindestausstattung, da ohne diese Vorleistung andere Fördermassnahmen nicht oder nur in sehr abgeschwächtem Masse greifen (Freund und Zabel 1978: 12; Heinze 1977: 51). Fernstrassen sind daher kein Instrument zur Schaffung von Arbeitsplätzen mehr. Der Verlauf der Autobahnen hat jedoch unter bestimmten Bedingungen einen deutlichen Einfluss auf den innerregionalen Konzentrationsprozess (Lutter 1980: 6). Die Lage zum regionalen Autobahnnetz wird beim Abwägen von Standortalternativen innerhalb der gewählten Region zu einem Faktor. Dieser Faktor spielt jedoch erst, wenn die übrigen Standortfaktoren vergleichbar sind (Lutter 1980: 7; Heinze 1975: 23). Die Rolle des Verkehrs beschränkt sich auf den Ausgleich von „räumlichen Spannungen“, die sich aus Angebots- und Nachfrageverhältnissen der im Raum verstreuten Aktivitäten und Potentiale ergeben. Dem Verkehr kommt somit nur eine abgeleitete passive Funktion zu. Verkehrsinvestitionen wirken wachtumsverteilend, nicht aber wachstumsinduzierend. Dem Verkehr wird damit die Fähigkeit abgesprochen, eigenständige Entwicklungsprozesse zu induzieren, weshalb sozio-ökonomische Differenzen in einem Wirtschaftsraum nicht Folge sondern Ursache seines unzureichenden Verkehrssystems sind (Heinze 1975: 29).

Eine gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Infrastruktureinrichtungen und Erholungsgebieten für die Bevölkerung sowie von Absatz- und Beschaffungsmärkten für Unternehmen und Betriebe ist eine wichtige Voraussetzung für die Regionalentwicklung (Lutter et al. 1992: 71). Daher kann in wirtschaftlich schwachen und ausserdem peripher gelegenen Regionen eine Anbindung an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwar hohe Erreichbarkeitseffekte erzielen, doch sind positive wirtschaftliche Auswirkungen durch die Verbesserung nur eines einzigen Standortmerkmals sehr unwahrscheinlich. Ausnahmen bilden dabei die peripheren Regionen mit attraktiven Urlaubsgebieten und kulturellen Zielen (Lutter und Pütz 1993: 634). Die Lage der Regionen und Standorte in Bezug auf diese Ziele ist in erster Linie durch die räumliche Verteilung der Ziele bestimmt. Die grundlegenden Lageverhältnisse der Regionen sind durch einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur deshalb nur marginal veränderbar (Lutter et al. 1992: 71). Die sich daraus schliessende Hypothese lautet, dass die interregionale Lenkungseffizienz von einer Anschliessung an eine Fernstrasse aufgrund ihres nahezu ubiqitären Charakters nicht allzu hoch veranschlagt werden darf. Für den Kanton Uri würde dies bedeuten, dass der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung, besonders im Bereich der Industrie, ausblieb. Die erwähnte

höhere Bewertung der „weichen“ Standortfaktoren brachte Uri wieder in eine nachteilige Situation, da neben der Landschaft und der Natur – welche durch den Betrieb der N2 weiter eingeschränkt wurden – der Kanton wenig an weichen Standortfaktoren zu bieten hat.
Hypothese 4: Es werden aufgrund der N2 in Uri keine neuen Industrien angesiedelt werden.

2.8 Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturneubauten

2.8.1 Veränderung der Erreichbarkeit

Jede Massnahme im Verkehrsbereich verändert die Erreichbarkeitsverhältnisse im Raum und sämtliche Veränderungen der Flächennutzungs- und Verkehrsinfrastruktur ziehen soziale Folgeprozesse nach sich. Daraus ergeben sich Differenzierungsprozesse, welche die weitere Verkehrsnachfrage beeinflussen und zu einer kumulativen Verstärkung führen können (Heinze 1977: 6). Daher sind Mobilitätssteigerungen nur dann real, wenn sie tatsächlich zu einer höheren Erreichbarkeit führen und von Dauer sind und nicht durch rückkoppelnde Massnahmen nach kurzer Zeit bereits wieder kompensiert werden (Heinze 1977: 5). Reisende haben Tagesreisezeitbudgets, welche durch Erreichbarkeitsänderungen anders genützt werden, wodurch in der Folge auch niedrigere Prioritäten bedient werden können, die zuvor wegfielen. In ländlichen Regionen gilt die überregionale Erreichbarkeit daher als zentraler Faktor. Wenn jedoch durch den Ausbau der Erreichbarkeit neuer Verkehr generiert wird, kann die Erreichbarkeit selbst darunter leiden und der Vorteil der besseren Anbindung wieder verloren gehen (Heinze 1977: 8, 10, 13, 14). Es ist eine bekannte Tatsache, dass neue Strassenverbindungen auch im Personenverkehr nach der Befriedigung von Bedürfnissen rufen, die bisher wohl latent vorhanden waren, mangels attraktiver Verkehrsanlagen aber nicht ausgelöst worden sind. Es ist nicht leicht, hierüber Annahmen zu treffen, kann doch – wie amerikanische Erfahrungen zeigen – dieser Neuverkehr 10-40 Prozent ausmachen. In diesem Neuverkehr ist auch der Anteil des künftigen Verkehrs enthalten, der über das hinausgeht, was sich bei einer linearen Korrelation zwischen Autobestand und Verkehrsgrösse ergibt (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 33).

2.8.2 Auswirkungen der besseren Erreichbarkeit

Zentren als Profiteure

Von einer grösseren Erreichbarkeit profitieren gemäss Frey und Brugger (1984: 361) nicht die durchfahrenen Gebiete, sondern die benachbarten Ballungsräume. Durch ihre zentralörtliche und grossräumige Infrastruktur werden die wirtschaftsstärkeren Regionen begünstigt und dadurch die Bundeshilfe zum Ausbau der Infrastruktur in den Berggebieten wieder zunichte gemacht. Deussner et al. (1999) bestätigen dies in ihren Studien über die Transeuropäischen Netze (TEN) und deren Auswirkungen auf Österreich: Die Wertschöpfung der neuen Verkehrsinfrastruktur fällt primär landesweit oder in den betroffenen Bundesländern und nur zu einem geringen Anteil vor Ort oder im unmittelbaren Bereich der Ausbaumassnahmen an (Deussner et al. 1999: 14). Die peripheren Regionen erfahren wohl die grössten absoluten Verbesserungen, aber die Zentren verzeichnen stärkere relative Erreichbarkeitsverbesserungen, wodurch erwartet werden kann, dass die Ballungsräume aufgrund höherer economies of scale die Erreichbarkeitsverbesserungen besser nutzen können und stärker im Sinn zusätzlicher regionaler Wertschöpfung profitieren werden (Deussner et al. 1999: 14). Eine 1990 vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten herausgebrachte Studie zum Wirtschaftsstandort Österreich weist darauf hin, dass Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturausbau und Wirtschaftswachstum „intuitiv leicht verständlich, doch empirisch schwer nachzuweisen“ sind. Ausbaumassnahmen, die auf periphere oder entwicklungsschwache Regionen zielen, verbessern zwar deren Marktzugang, doch aufgrund der erwähnten economies of scale in den zentralen Regionen kann der Nettogewinn in peripheren Regionen kleiner sein als jener zentraler Gebiete (Vickermann 1996; in: Deussner et al. 1999: 54). Kesselring (1982; in: Bürgi 1986: 70) und Lutter (1980) kamen zum ähnlichen Schluss, dass sich der Ausbau eines übergeordneten Strassennetzes in den Wirtschaftszentren eher positiv, in den peripheren Regionen jedoch nicht oder sogar negativ auswirkt und somit der erwünschte Abbau der regionalen Disparitäten nicht eintritt (Bürgi 1986: 70). Dies führt zu den Hypothesen, dass Uri von der N2 nur bedingt profitieren konnte, der Bau jedoch auf nationaler Ebene breite Zustimmung fand, da sich grosse Teile des Landes von der Nationalstrasse Vorteile erhoffen konnten.

Hypothese 5: Die Urner Wirtschaft wird von der N2 nur sehr bedingt profitieren können.

Hypothese 6: Schweizweit findet der Bau der N2 Unterstützung, da weite Teile des Landes profitieren können.

verbesserte Standortgunst

Die raum-zeitliche Verkürzung verändert auch Faktoren, welche die Standortgunst und die Wohnattraktivität einer Region bestimmen. Der Anschluss an ein interkantonales Verkehrsnetz kann durch die Senkung der Transportkosten und die Vergrösserung des Einzugsbereiches die Attraktivität der Region für Unternehmen erhöhen. Die verbesserten Verkehrsnetze führen zu einer Verringerung der Verkehrskosten im weiteren Sinn. Für die verladende Wirtschaft, aber auch für alle Nachfrager nach Personenverkehrsleistungen ergeben sich Zeit- und Kostenersparnisse. Dies beschränkt sich jedoch nicht nur auf die Standortregion, sondern betrifft desgleichen alle anderen Regionen. Durch die Verkürzung der Fahrdistanzen wird letztlich die Konkurrenz der Regionen sowohl auf dem Güter- wie auch auf dem Arbeitsmarkt erhöht. Wird dies als Verringerung der handelshemmenden Restriktionen interpretiert, kann die Aussenhandelstheorie angewendet werden, welche allen involvierten Regionen eine Wohlstandsvermehrung verspricht.

Die Transportkosten alleine sollten nicht überbewertet werden, doch wird durch die Verkürzung der Distanzen auch die Mobilität der Bevölkerung gesteigert, wodurch Ballungszentren zu einer attraktiven Arbeitsmarktregion werden können. Die Verbesserung der Wohnattraktivität kann über eine verminderte Abwanderungstendenz Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung ausüben. Somit können sich die positiv veränderten Standort- und Wohnattraktivitäten auch auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Region auswirken (Deussner et al. 1999: 50; Sommer 1990: 33). Aus diesem Grund war es der verkehrspolitische Wunsch zahlreicher Gegenden, an eine internationale Transitlinie angeschlossen zu werden, um der dadurch bedingten Verbesserung der Verkehrsgunst teilhaftig zu werden und eine Förderung der Wirtschaft zu bewirken (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes, vom 5. Februar 1960; in Bundesblatt 1960: 630). Dies führt zu den Hypothesen, dass die Bevölkerung des Kantons Uri den Bau der Bahn und der N2 unterstützte, da durch die verbesserte Verkehrsgunst des Kantons eine Förderung der lokalen Wirtschaft erzielt werden sollte.

Hypothese C: Die Bevölkerung des Kantons Uri unterstützt den Bau der Gotthardbahn, da die verbesserte Verkehrsgunst eine Förderung der Wirtschaft mit sich bringen soll.

Hypothese 7: Die Bevölkerung des Kantons Uri unterstützt den Bau der Nationalstrasse, da die verbesserte Verkehrsgunst eine Förderung der Wirtschaft mit sich bringen soll.

Änderungen im Pendlerverhalten, Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung

Im Personenverkehr können durch den Betrieb neuer Verkehrsinfrastruktur verschiedene Erreichbarkeitswirkungen festgestellt werden. Die Bevölkerung wird besser mit Diensten, Bildungseinrichtungen oder Arbeitsplätzen versorgt. Durch die Vergrösserung der Einzugsbereiche von Standorten kann in peripheren Regionen die Möglichkeit geschaffen werden, in Wachstumszentren auszupendeln. Die Theorie des „gleichbleibenden Reisezeitbudgets" für den Arbeitsweg führte in der Vergangenheit bei annähernd gleichen Reisezeiten durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und –technologie zu immer grösseren Reiseweiten (Lutter 1980: 1). Für Betriebe im Zentrum erhöht sich so das Arbeitskräftepotential, für Bewohner der Peripherie das Angebot an Arbeitsplätzen. Mit der Ausweitung der Tagespendelwanderung kann in der Regel auch ein Abwandern der Bevölkerung vermieden werden (Deussner et al. 1999: 51; Sommer 1990: 33). Lutter (1980: 6) bezeichnet Steigerungen der Fernpendlertätigkeiten, die zur Beibehaltung des Wohnsitzes im ländlichen Raum führen, diesem jedoch die Arbeitskraft als Produktionsfaktor entziehen, nicht als positive raumstrukturelle Effekte. Im Gegenteil werde durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit die Gefahr von Sogeffekten auf die ländlichen Arbeitsmärkte gesteigert, wodurch dem ländlichen Raum einer der wichtigsten Anziehungsfaktoren für Betriebsverlagerungen aus Verdichtungsräumen entzogen wird. Dies bedeutet für den betroffenen Raum den Verlust von Arbeitskräften, da ein einmal im Verdichtungsraum Arbeitender nur noch sehr schwer für einen adäquaten Arbeitsplatz im ländlichen Raum angeworben werden kann. Es bedeutet aber auch einen teilweisen Verlust an Kaufkraft, da eine Vielzahl der Einkäufe am Arbeitsstandort erledigt wird. Dabei sind es in erster Linie jüngere, qualifizierte Arbeitskräfte, welche auf ländlichen Arbeitsmärkten immer noch Mangelware sind, die das verbesserte Erreichbarkeitsangebot in Anspruch nehmen (Lutter 1980: 6; Bürgi 1986: 71). Betreffend der besseren Erreichbarkeit kann die Hypothese aufgestellt werden, dass Uri durch die N2 einen höheren Anteil an Wegpendlern erhielt, dafür aber die Abwanderung stoppen konnte.

Hypothese 8: Uri wird durch die bessere Erreichbarkeit einen höheren Anteil an Wegpendlern erhalten, dafür aber die Abwanderung stoppen können.

wirtschaftliche Auswirkungen

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat ohne Zweifel spürbare wirtschaftliche Auswirkungen auf die betroffenen Regionen, wobei direkte und indirekte Effekte wirksam werden (Deussner et al. 1999: 49). Jede Massnahme entwickelt zunächst unmittelbare Effekte (Primäreffekte), die ihrerseits in einer zweiten Wirkungsrunde wiederum Effekte auf die Zielgrössen induzieren (Sekundäreffekte). Dabei ist von der These auszugehen, dass das regional relevante Anstosspotential infolge verschiedener Versickerungsmöglichkeiten von Wirkungsrunde zu Wirkungsrunde stark schrumpft (Hanser et al. 1980: 39). Die zur Diskussion stehenden Einkommenseffekte resultieren aus der Verausgabung von Einkommen, die an neugeschaffenen Arbeitsplätzen entstehen. „Im Sinne des klassischen Multiplikatorprozesses werden über die Schaffung regionaler Nachfrage nach Konsumgütern und Dienstleistungen Einkommen und Arbeitsplätze im Handel, bei freien Berufen etc. ermöglicht“, schrieben Spehl et al. 1975. Aus der Aufnahme regionaler Lieferbeziehungen durch die niedergelassenen Betriebe resultieren Verflechtungswirkungen. „Die neu angesiedelten Unternehmen benötigen Vorleistungen, insbesondere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe für ihre Produktion; soweit diese aus der Region bezogen werden, führen sie zu regionalen Einkommens- und Beschäftigungseffekten“ (Spehl et al. 1975: 9; in: Hanser et al. 1980: 79). Diese Integration findet nicht nur auf der Bezugsseite, sondern auch auf der Absatzseite statt. Diese Zuliefer- und Absatzverflechtungen werden als Rückwärts- bzw. Vorwärtskoppelungseffekte bezeichnet (Hanser et al. 1980: 83). Infrastrukturinvestitionen weisen einen hohen Beschäftigungsmultiplikator auf. Der Umfang der Einkommens- und Beschäftigungseffekte wird von der Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze und der Höhe der entrichteten Löhne bestimmt. Es wird jedoch nur ein Teil der erzielten Einkommen in der Standortregion wirksam, da der Konsum- und Dienstleistungsbedarf zum Teil ausserregional gedeckt wird und Gastarbeiter einen Teil ihres Einkommens in ihr Heimatland schicken (Hanser et al. 1980: 81). Infrastrukturprojekte weisen neben Beschäftigungseffekten des ständigen Betriebs vor allem Nutzungseffekte auf (Freund und Zabel 1978: 15). Betreffend der Arbeitsmärkte ist mit eher negativen Effekte des Fernstrassenbaus auf die Arbeitsmärkte im peripheren, ländlichen Raumes zu rechnen (Lutter 1980: 5). Auch Freund und Zabel (1978: 12) konnten den Fernstrassen keine Beschäftigungswirkungen nachweisen. Die Anbindung einer Region ist zwar eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung. Ohne dass andere Standortfaktoren hinzutreten, bewirken Fernstrassen keine Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes, weshalb die Hypothese aufgestellt werden muss, dass die N2 im Kanton Uri keine Beschäftigungseffekte hatte.

Hypothese 9: Die N2 wird im Kanton Uri keine Beschäftigungseffekte haben.

Änderung der Siedlungsstruktur

Die Anpassung an die Wandlungen der Siedlungsstruktur mit der verbundenen Veränderung des allgemeinen Erreichbarkeitsniveaus betrifft alle Bewohner. Diese Strukturwandlungen waren jedoch alle Pkw-orientiert. Damit wurden soziale Disparitäten zwischen relativ mobilen und relativ immobilen Bevölkerungsteilen geschaffen. Die Zunahme der Fahrten, die bis vor wenigen Jahren als allgemeine Mobilitätssteigerung angesehen wurde, entfällt vor allem auf die finanziell besser gestellt Bevölkerungsschicht (Heinze 1975: 42). Grössere Einzelhandelsverbrauchermärkte haben einen grossen Einzugsbereich, welcher auch den ländlichen Raum beinhaltet. Was kurzfristig durch günstigere Preise zu Einkommensvorteilen der mobilen Bevölkerungsschichten des ländlichen Raumes führen kann, führt langfristig jedoch durch den Abzug von bedeutenden Teilen des Kaufkraftpotentials zur verstärkten Aufgabe der kleinen Einzelhandelsbetriebe im ländlichen Raum. Dies trifft insbesondere die immobileren Beschäftigungsschichten, die auf dieses Einzelhandelsangebot angewiesen sind. So können Sogeffekte die Versorgungssituation in den ländlichen Regionen und die Gewinnsituationen der ansässigen Konkurrenzbetriebe empfindlich stören (Lutter 1980: 4, 5). Deshalb lässt sich die Hypothese aufstellen, dass sich aufgrund der veränderten Erreichbarkeitsverhältnisse die Versorgung der Randgebiete verschlechterte.

Hypothese 10: Durch die veränderten Erreichbarkeitsverhältnisse wird sich die Versorgung der Randgebiete verschlechtern.

Änderungen im Tourismus

Wird eine touristische Region durch eine Autobahn „erschlossen“ oder „durchschnitten“, so sind laut Gerheuser (1986) qualitative und quantitative Veränderungen in der Tourismusstruktur zu erwarten. Es zeigt sich, dass generell eine Wandlung vom „Individual- zum Massentourismus, vom Ferien- zum Ausflugstourismus“ stattfindet (Gerheuser 1986: 16; in: Bürgi 1986: 72). Der Wandel von der Qualität zur Quantität kann Umsatzeinbussen zur Folge haben, da die finanziellen Ausgaben der Ausflügler deutlich geringer ausfallen (Bürgi 1986: 74). Daneben führt der zunehmende Naherholungstourismus zu Nutzungskonflikten mit traditionellen Tourismusformen. Eine zeitliche und räumliche Konzentration der Erholungssuchenden und die daraus resultierende Überlastung oder gegenseitige Verdrängung sind die Folge (Bürgi 1986: 74).

2.8.3 Belastungen für Landschaft und Umwelt

Grosse Verkehrsinfrastrukturvorhaben bewirken schon durch ihr Ausmass grössere Eingriffe in den Natur- und Siedlungsraum. Die Belastung des ökologischen Systems „Landschaft" bildet einen wichtigen Aspekt der räumlichen Gestaltungskraft des modernen Verkehrs. Nicht nur die Gestaltung der Verkehrseinrichtung, sondern auch die Folgen der durch sie bewirkten verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse stehen dabei im Mittelpunkt (Deussner et al. 1999: 13; Heinze 1975: 43). Bei den Belastungs- und Entlastungswirkungen von Erreichbarkeitsänderungen für die Landschaft und die Umwelt kann – wie bei den wirtschaftlichen Effekten – unterschieden werden zwischen Primäreffekten beim Bau des Werks, Sekundäreffekten durch die Nutzung des Bauwerks und Tertiäreffekten, welche sich in der veränderten flächenhaften Inanspruchnahme der angrenzenden Landschaften ausdrücken (Heinze 1977: 23). Verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen erreichen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen oft kritische Dimensionen. Grenz- und Richtwerte, etwa für Stickstoffoxid oder Ozon, werden häufig überschritten. Luftverunreinigung und Lärmbelastung wirken vor allem in alpinen Tal- und Beckenlagen aufgrund ihrer besonderen topographischen und meteorologischen Verhältnisse wesentlich intensiver und nachhaltiger als in ebenen Gebieten (Deussner et al. 1999: 57).

Der Personenfernverkehr hat nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (ca. 10 Prozent), wovon der Transitverkehr ebenfalls nur einen geringen Anteil ausmacht. Allerdings tritt der Personenfernverkehr räumlich und zeitlich sehr konzentriert auf. Räumlich betroffen sind einige Fernverkehrskorridore, in denen häufig – relativ hoch frequentierte – Strassen- und Schienenstrecken parallel verlaufen. Hierdurch entsteht eine räumliche Benachteiligung, indem nur wenige Regionen die Last des in allen Regionen entstehenden Personenfernverkehrs zu tragen haben (Lutter und Pütz 1998: 385). Die Belastungen des Personenfernverkehrs resultieren aus räumlich konzentriert auftretenden Emissionen, wie Abgasen oder Lärm, sowie aus Flächeninanspruchnahmen und Zerschneidungen der Landschaft und der Siedlungsstruktur durch Strassen, Schienen und Flughäfen. Den Hauptanteil daran hat der Strassenverkehr mit den höchsten spezifischen Emissionen, dem höchsten Flächenverbrauch für den fahrenden und ruhenden Verkehr und dem höchsten Konfliktpotential für angrenzende Nutzungen. Die Belastungen konzentrieren sich in den verdichteten Regionen und deren Umland sowie in Korridoren entlang von stark frequentierten Autobahnen. Hier sind die Flächeninanspruchnahmen der Verkehrsinfrastruktur und die darauf erbrachten Verkehrsleistungen im Personen- aber auch

im Güterverkehr besonders hoch (Lutter und Pütz 1998: 386). Daher werden neben den vielfältigen positiven Aspekten der Mobilität für den Einzelnen, für die Wirtschaft und die Gesellschaft zunehmend die Grenzen hinsichtlich der Belastbarkeit des Ökosystems und der Leistungsfähigkeit des Transportsystems sichtbar (Deussner et al. 1999: 56). Die N2 verwandelte Uri in einen besagten Korridor, daher ist anzunehmen, dass Uri durch die Nationalstrasse Umweltprobleme zu gewärtigen hat.
Hypothese 11: Uris Ökosystem hat unter der Nationalstrasse zu leiden.

Hochgeschwindigkeitsverbindungen sind in der Regel durch einen begrenzten Zugang charakterisiert, weshalb Neubaustrecken in bestimmten Fällen keine oder negative wirtschaftliche Auswirkungen für die durchfahrenen Räume auslösen, was durch die Eingriffe in Natur, Landschaft und Siedlungsstruktur und der Lärmbelastung zu einer doppelten Benachteiligung der durchfahrenen Räume führen kann (Schliebe und Würdemann 1990; in: Deussner et al. 1999: 52).

2.9 Die Funktion des Staus

Stau ist nicht eine lästige Nebenerscheinung des Verkehrs, die sich mit einer Perfektionierung des Systems vermeiden liesse, sondern Stau gehört zwingend dazu. Der Grund hierfür zeigt eine einfache wirtschaftliche Überlegung: Der Gotthardstau entsteht, weil die Verkehrsnachfrage zu gewissen Zeiten das Kapazitätsangebot übersteigt. Hier eine Übereinstimmung herbeizuführen, wäre eine einfache Frage der Verteilung. Nur fehlt die Instanz, der die Lösung von Verteilfragen anvertraut ist: der Markt. In einem Markt würden alle knappen Güter teuer. Die zeitweise Knappheit der Verkehrsfläche hat keinen Preis, womit die Grösse fehlt, welche die Nachfrageentscheide beeinflussen kann. Und ohne Preissignal besteht kein Anlass, die Durchfahrt zu verschieben, eine andere Route oder ein anderes Transportmittel zu wählen. Als Folge übersteigt die Nachfrage das Angebot und es kommt zum Stau. Der Stau übernimmt als Ausdruck der Knappheit an Verkehrsraum die Funktion des Preises und drückt sich im gesteigerten Zeitaufwand aus. Der Urlauber wägt ab, der Spediteur rechnet; Staukosten gegen den Nutzen der direkten Route. Die Länge des Gotthardstaus ist damit nichts anderes als der Preis, den Urlauber und Transporteure für die direkte Fahrt durch die Alpen in Kauf zu nehmen sind. Solange die Knappheit nicht anders in ihre Rechnung einfliesst, etwa in Form einer Tunnelgebühr, wird es Stau gegen. Die

Verdoppelung des Verkehrsraums mit zwei Röhren kann daran nichts ändern, denn die Nachfrage steigt mit dem Angebot und ist praktisch unendlich. „Das Paradies auf Erden, in dem ein begrenztes Gut für alle im Überfluss vorhanden wäre, ist ein schöner Traum“ (Stalder 2003: 152, 153).

3 Fragestellung und Methodik

3.1 Fragestellungen

Der vorliegenden Arbeit liegen vier Hauptfragestellungen zu Grunde, von welchen weitere Fragestellungen abgeleitet werden. Die Fragestellungen 1 bis 3 bildeten sowohl für die Untersuchung über die Gotthardbahn als auch über die Nationalstrasse N2 die Grundlage.

1. Welches waren die Argumente für oder wider den Bau der Gotthardbahn / Nationalstrasse N2 im Kanton Uri?

- Wer waren die handelnden Akteure in der Debatte?
- Welches waren die wichtigsten Themenbereiche?
- Welche Diskussionen wurden geführt?

2. Welches waren die Auswirkungen des Baus und des Betriebs der Gotthardbahn / N2 im Kanton Uri?

- Welche Auswirkungen hatte die Gotthardbahn / N2 auf die Bevölkerung des Kantons Uri?
- Welche Auswirkungen hatte die Gotthardbahn / N2 auf die Wirtschaft des Kantons Uri?
- Welche Auswirkungen hatte die Gotthardbahn / N2 auf den Verkehr am Gotthard?

3. Wurden die Hoffnungen erfüllt oder bewahrheiteten sich die Befürchtungen?

- Welche Folgen des Betriebs der Gotthardbahn / N2 waren vorhersehbar?
- Änderten sich die Anschauungen gegenüber der Debatte?

4. Welche Parallelen und Unterschiede finden sich zwischen den beiden Bauwerken?

3.2 Methodisches Vorgehen

Für das theoretische Kapitel 2 und das Übersichtskapitel 4 wurde Sekundärliteratur ausgewertet. Die theoretische Betrachtung stützt sich dabei hauptsächlich auf etwas ältere Literatur. In den Jahren um 1980 wurden verschiedene Untersuchungen über den Zusammenhang der wirtschaftlichen Entwicklung und der regionalen Erschliessung

durchgeführt. Deren Resultate wurden während der folgenden Jahre jedoch immer wieder aufs Neue bestätigt, weshalb die erwähnten älteren Theorien nichts von ihrer Aktualität eingebüsst haben. Das weitere methodische Vorgehen ergab sich während der Recherche aus der Datenlage. Um die Frage nach den Argumenten für oder gegen den Bau der Gotthardbahn und der N2 im Kanton Uri beantworten zu können, bedurfte es der Sammlung dieser Argumente. Um die originalen Meinungen aus dieser Zeit sammeln und auswerten zu können, bot sich eine Inhaltsanalyse der Artikel in einer Urner Zeitung an. Die Zeitungen sind die Foren, in welchen tagesaktuelle und politische Themen behandelt und reflektiert werden, weshalb sie sich als Datengrundlage eignen. Sie geben die Sprache einer möglichst breiten Öffentlichkeit wieder, inklusive den offiziellen Meinungen der Amtsträger, und lassen sich auch meist genügend weit zurückverfolgen. Dazu sind Zeitungen Leserinnen und Lesern aus allen Bevölkerungsschichten zugänglich und erscheinen regelmässig (Brechbühl und Rey 1998: 24; in: Bossart 2003: 66). Laut Früh (1998: 39) besteht der Vorteil der Inhaltsanalyse darin, Aussagen über Kommunikatoren und Rezipienten machen zu können, welche nicht mehr erreichbar sind. Die Inhaltsanalyse in dieser Arbeit konnte jedoch aus verschiedenen Gründen nicht gemäss dem wissenschaftlichen Standard erfolgen. Sie wurde nicht computergestützt mit Hilfe von Codierungen durchgeführt, sondern die relevanten Artikel wurden manuell gesammelt und ausgewertet. Für die Sammlung der Argumente betreffend der Nationalstrasse erfolgte eine Sichtung sämtlicher Ausgaben der Gotthard-Post (GP) zwischen dem 25. Juli 1953 und dem 5. März 1966 auf relevante Artikel, die den Ausbau der Gotthardstrecke betrafen, woraus die Argumente gezogen werden konnten. Dieser Zeitrahmen wurde gewählt, da Mitte der fünziger Jahre das Thema des Ausbaus der Gotthardroute aktuell wurde und 1963 die Aufnahme des Strassentunnels ins Nationalstrassennetz erfolgte. Bei der Analyse der Argumente betreffend der Gotthardbahn erfolgte das analoge Vorgehen, jedoch mit der Einschränkung, dass zwischen 1848 und 1876 im Kanton Uri keine Zeitung herausgegeben wurde, weshalb das Urner Wochenblatt (UW) erst ab der ersten Ausgabe im Dezember 1876 ausgewertet werden konnte und bis zum Juni 1884, zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn, untersucht wurde. Für die Diskussion um die Nachsubventionen im Jahre 1878, in welcher der grösste Teil der Argumente noch einmal aktuell wurde, konnte die Zeitungsanalyse durchgeführt werden, weshalb das Fehlen einer Urner Zeitung vor 1876 nicht so gravierend sein sollte. Im weiteren wurden das UW und die GP in den Jahren 1892, 1902, 1907, 1932, 1957 und 1982 untersucht, da sich in diesen Jahren die Eröffnung der Gotthardbahn zum 10., 20., 25., 50., 75. und 100. Mal jährte. Die Zeit vor

1876 musste mit der Analyse der Amtsblätter, Landsgemeinde-Zirkulare und durch Sekundär-Literatur abgedeckt werden.

Das Urner Wochenblatt (UW) wurde 1876 als katholisches und konservatives Wochenblatt gegründet. Seit der Gründung erschien dieses als lokaler Titel bis 1936 einmal, in der Folge zweimal die Woche. Die Gotthard-Post (GP) ist eine im Jahre 1892 gegründete Urner Wochenzeitung. Im Jahr 1998 erfolgte die Umwandlung zum Urner Tagblatt (UT), welches die einzige Urner Tageszeitung darstellte. Drei Jahre später wurde das Urner Tagblatt der Luzerner Zeitung angegliedert, um fortan als Urner Zeitung (UZ) als regionale Ausgabe der Luzerner Zeitung herausgegeben zu werden. 1996 schlossen sich die Luzerner Zeitung und die Luzerner Neuste Nachrichten zur Neuen Luzerner Zeitung zusammen, so dass die Urner Regionalausgabe seit diesem Zeitpunkt als Neue Urner Zeitung (NUZ) erscheint. Beide Urner Titel sind in der Gesamtausgabe im Staatsarchiv Uri in Altdorf auf Mikrofilm abgelegt und frei zugänglich. Daraus entstand das Problem, dass eine Gesamtaufnahme der Zeitungen und eine Codierung unmöglich wurde. Da eine möglichst breite Zeitspanne untersucht werden sollte, war ein Abtippen der gesamten Zeitungen unrealistisch und nicht sinnvoll, und ein Ausdruck aller Ausgaben war ebenso wenig machbar und finanzierbar, weshalb die erwähnte Vorgehensweise gewählt wurde. Während für die N2 alle Ausgaben der GP und für die Bahn alle Ausgaben des UW im besagten Zeitraum untersucht wurden, beschränkte sich die Analyse beim jeweils anderen Titel auf die Artikel, welche mittels Schlagwortsuche über das OPAC-Bibliothekssystem der Kantonsbibliothek Uri gefunden wurden, und auf bestimmte Zeitabschnitte um wichtige Ereignisse herum. Mit dem OPAC wurden des Weiteren alle Jahrgänge der GP und des UW auf relevante Artikel untersucht. Die so gefundenen Berichte wurden auf Argumente zum Bahnbau und Nationalstrassenbau in Uri untersucht und geordnet, um sie anschliessend im Text zu verwerten. Während des Bahnbaus existierte nur das UW, die Wahl zwischen der Gotthard-Post und dem Urner Wochenblatt für die Untersuchung über die N2 fiel hingegen mehr oder weniger zufällig. Es schien, dass das Thema Gotthardverkehr in der Gotthard-Post breiter behandelt wurde. Es wäre interessant gewesen, neben der GP auch das UW komplett abzudecken, doch die Analyse der Zeitungen auf dem Mikrofilm erwies sich als sehr zeitaufwändig, weshalb die durchgehende Analyse auf einen Titel beschränkt blieb. Dies sollte sich jedoch nicht negativ auf die Resultate auswirken, da bei Vergleichen über die Berichterstattung kein grosser Unterschied festzustellen war.

Die Auswertungen des Baus und des Betriebes der Gotthardbahn und der N2 im Kanton Uri wurden mittels deskriptiver Statistik auf der Basis von Volkszählungs- und Betriebszählungsdaten verschiedener Jahrgänge sowie der Staatsrechnungen und der Rechenschaftsberichte über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri verschiedener Jahrgänge ermittelt. In einem letzten Schritt wurden die Argumente mit den Auswirkungen verglichen und es erfolgte der Versuch einer Gegenüberstellung, ob die angesprochenen Punkte eingetreten sind oder nicht. Es wäre sehr interessant gewesen, eine eigentliche Erfolgskontrolle durchzuführen, doch wie im Kapitel 2.4 Erfolgskontrolle ausführlicher besprochen wird, war dies in dieser Diplomarbeit nicht machbar. Die Erfolgskontrolle erfolgt daher qualitativ aus dem Vergleich zwischen den formulierten Zielen und den gefundenen Auswirkungen. Für die Auswirkungen des Bahnbaus wurde die Zeit von der Eröffnung bis ins Jahr 1910 untersucht, was einer ähnlichen Zeitdauer entspricht, wie sie bei der Nationalstrasse untersucht werden konnte. Weitere Entwicklungen sind zeitlich schon weit von der Eröffnung entfernt, so dass ein Zusammenhang immer schwieriger zu vermuten ist. Die Auswirkungen des Nationalstrassenbaus wurden bis ins Jahr 2004 untersucht.

4 Übersichten

4.1 Das Untersuchungsgebiet

„Uri, einer der drei Urkantone, 1077km^2, 35400 Einwohner; Hauptort ist Altdorf (UR); Hochalpenland (Urner Alpen) südlich des Vierwaldstättersees.
Wichtige wirtschaftliche Basis ist der Durchgangsverkehr auf der Gotthardroute; Almwirtschaft, Granitgewinnung im Reusstal, Fremdenverkehr."
Dies ist die Definition über den Kanton Uri, wie sie im Brockhaus online zu finden ist (www.brockhaus.ch). Der Kanton Uri befindet sich im Herzen der Schweiz und liegt eingebettet in die Alpen zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Gotthard. Der Kanton gliedert sich in das Reusstal mit seinen Nebentälern, welches in Nord-Süd-Richtung gelegen ist, und das Hochtal von Urseren, welches in West-Ost-Richtung liegt. Bis zum Bau der Axenstrasse im Jahre 1865 bildete im Norden der Urnersee als südlichster Teil des Vierwaldstättersees den einzigen bedeutenden Zugang zum Reusstal (Gisler 1994: 12). Die beiden ursprünglichen Bezirke Uri und Urseren sind durch die Schöllenenschlucht getrennt, welche durch die legendäre Teufelsbrücke Ende des 12. Jahrhunderts ein erstes Mal überwunden werden konnte.

Im Kanton Uri lebten im Jahr 2000 34'777 Einwohnern (Volkszählung der Schweiz 2000), was 0.48 Prozent der schweizerischen Bevölkerung – im Jahr 2000 betrug diese 7'288'010 Einwohner – entspricht. Der Kanton ist in 20 politische Gemeinden gegliedert mit Altdorf (8'541 Einwohner) als Hauptort. Die 20 Gemeinden bilden die fünf Regionen hinteres Schächental (Spiringen, Unterschächen), oberes Reusstal (Göschenen, Wassen, Gurtnellen, Silenen), Urseren (Andermatt, Hospental, Realp), Seegemeinden (Sisikon, Seelisberg, Isenthal, Bauen) und Zentrum (Erstfeld, Attinghausen, Altdorf, Schattdorf, Bürglen, Flüelen, Seedorf) (Karte 1). Die sieben Gemeinden des Zentrums gehören alle zu den acht bevölkerungsreichsten Gemeinden des Kantons und zählen zusammen 26'032 oder 75 Prozent der Einwohner des Kantons (Volkszählung der Schweiz 2000). 52 Prozent der Urner Fläche ist Ödland und der Kanton zählt gemäss dem Alpkataster zu den zehn Gebirgskantonen der Schweiz (Sommer 1990: 11).

Der Kanton Uri ist zentral gelegen. Durch die gute Erschliessung gelangt man in kurzer Zeit in verschiedene Zentren. Einige Beispiele sind (Zeitdauer für eine Fahrt mit dem Auto):

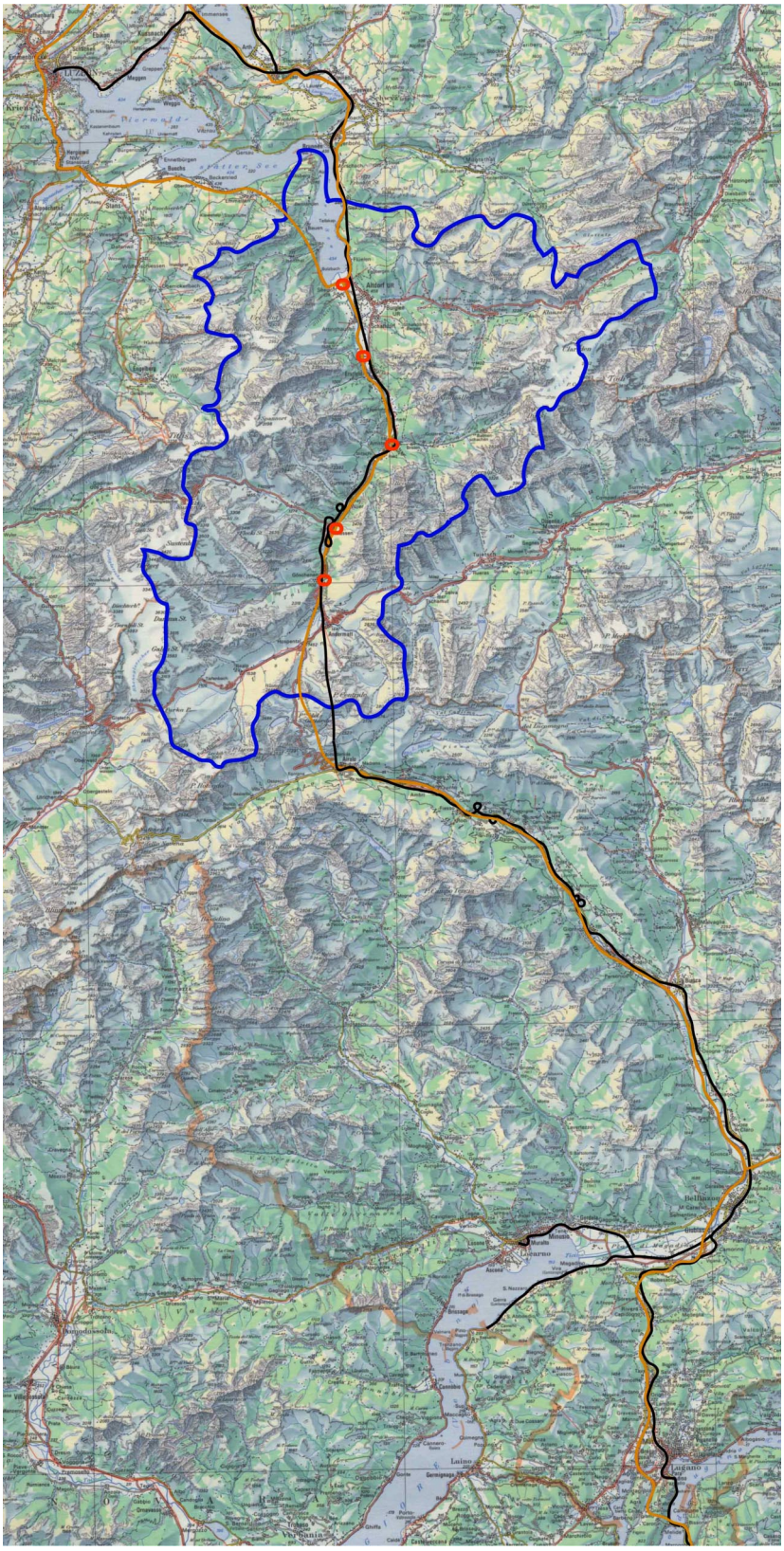
- Luzern 30 Minuten
- Zug 40 Minuten
- Zürich 1 Stunde
- Basel, Chiasso 1 Stunde 30 Minuten
- Mailand 2 Stunden

Der Kanton Uri ist bevölkerungsmässig der kleinste Vollkanton der Schweiz. Die Einwohnerzahl war bedingt durch Grossbauwerke wie das der Gotthardbahn teilweise stark schwankend, doch hat sie sich seit 1850 von 14‘505 auf 34‘777 Einwohner im Jahr 2000 mehr als verdoppelt (Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge). Allerdings stellt sich die Bevölkerungssituation in den verschiedenen Gemeinden und Regionen unterschiedlich dar. Während die Gemeinden im Zentrum kontinuierlich wuchsen, hatten die den Randregionen eine Abwanderung zu verzeichnen.

Die im Jahre 1882 eröffnete Gotthardbahn durchfährt Uri heute weitgehend. Die Intercity verkehren ohne Halt zwischen Arth-Goldau und Bellinzona. Die Schnellzüge, welche die Stationen Flüelen, Erstfeld und Göschenen bedienen, verkehren im Stundentakt. Die Regionalzüge fahren ebenfalls im Stundentakt von Erstfeld via Altdorf und Flüelen nach Zug. Die Matterhorn Gotthard Bahn (fusionierte ehemalige Furka Oberalp Bahn) unterhält die Strecke von Göschenen ins Urserntal und von da weiter durch die Furka ins Oberwallis und über den Oberalppass ins Vorderrheintal. Seit 1994 wird das Reusstal südlich von Erstfeld nicht mehr durch die SBB bedient, sondern durch die Busse der Auto Uri AG (www.aagu.ch).

Die Nationalstrasse, welche im Kanton Uri zwischen 1964 und 1980 gebaut wurde und deren Teilstücke zwischen 1971 und 1980 eröffnet werden konnten, führt 47.1 Kilometer durch den Kanton Uri und schliesst diesen an fünf Autobahnausfahrten an: Altdorf, Erstfeld, Amsteg, Wassen und Göschenen. Einige Dörfer entlang der alten Gotthardstrasse werden von der Autobahn ohne Anschluss umfahren (Karte 1).

Karte 1: Das Untersuchungsgebiet



Das Untersuchungsgebiet des Kantons Uri befindet sich im blauen Perimeter, welcher die Kantonsgrenze abbildet. Die Nationalstrasse wird als orange Linie dargestellt, wobei die roten Kreise die Ausfahrten auf urnerischem Gebiet repräsentieren. Die Eisenbahnstrecke wird durch die schwarze Linie dargestellt.

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA046051)

Im Kanton Uri finden rund 16‘200 Arbeitskräfte eine Voll- oder Teilzeitbeschäftigung. Dem Tourismus kommt dabei eine gewichtige Rolle zu. Jährlich zählt man über eine Million Tagesgäste. Daneben sind die Dätwyler AG (Kabel, Gummi, Kunststoff), die RUAG Components (Recycling und Umwelttechnik), die SBB, die Murer AG (Untertagebau, Tunnel und Schächte etc.), die Matterhorn Gotthard Bahn, die Post sowie das Elektrizitätswerk Altdorf die grössten Arbeitgeber (www.ur.ch/wfu).

4.2 Die Geschichte des Kantons Uri und des Gotthardverkehrs bis ins 19. Jahrhundert

4.2.1 Erste Strassen

Die Verbindung über den Gotthardpass war wohl bereits den Römern bekannt, doch erst durch den Bau der ersten Teufelsbrücke, welche zwischen 1190 und 1230 erstellt wurde, konnte die Schöllenenschlucht überwunden werden. Neben der Überwindung der Reuss durch die Teufelsbrücke, war die Passage um den Chilchberg ein grosses Problem. Es muss eine Art freischwebende Konstruktion um den Berg herum bestanden haben. Die Schöllenen wurde in dieser Zeit nicht aus internationalen Gründen überwunden, sondern um die beiden Talschaften Reusstal und Urseren zu verbinden (Stalder 2003: 20, 23; Nething 1990: 55).

In der Folge stellte sich ein schneller Aufschwung des Nord-Süd-Verkehrs ein. Die Route wurde als Transitstrecke entdeckt, doch der grösste Teil des Verkehrs war Lokalverkehr. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts hatte der Weg bereits einen ansehnlichen Verkehr vorzuweisen, dessen Zölle dem Land ein Einkommen brachten. Für die Bewohner der Täler Livinen, Uri und Urseren hatte sich mit dem Warentransport, der Säumerei, ein wichtiger Nebenerwerbszweig zur Alpwirtschaft und Viehzucht aufgetan, die über Jahrhunderte hinweg die Lebensgrundlage der Urner bildeten und weiterhin bilden sollten. Im 19. Jahrhundert noch wurde die Viehzucht als „die vorzüglichste Lebensquelle (...) und seine Kräfte am meisten in Anspruch nehmend“, bezeichnet. Ebenso die „Alphwirtschaft und Wiesenkultur, welche seit Jahrhunderten auf gleiche Weise betrieben wurden“ (K. F. Lusser; in: Zurfluh 1990: 46). Zu Beginn des 14. Jahrhunderts folgte der erste einheitliche Saumpfad über den Pass und bereits 1315 hatten die Urner mit den Livinern einen Vertrag abgeschlossen, der es jedem Teil (Gemeinschaft der Säumer) erlaubte, durch das Gebiet des Partners zu ziehen. Es wurden feste Einrichtungen für den Warenverkehr gebaut, und der ganze Verkehr wurde durch die

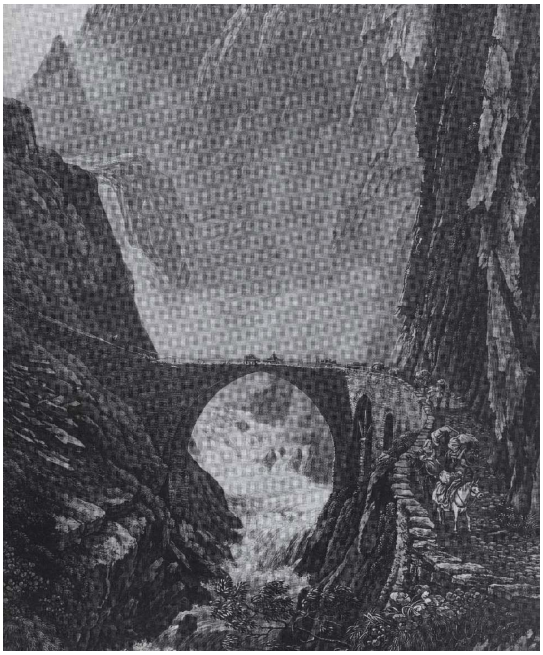
Säumer straff reglementiert und organisiert (Stalder 2003: 59; Baumann und Fryberg 2002: 3; Nething 1990: 55).

1291 löste sich Uri aus der Vogtei der Rapperswiler und gründete mit den Ständen Schwyz und Unterwalden den Bund der Eidgenossen. Urseren wurde Jahre 1410 durch ein „Ewiges Landrecht“ Uri unterstellt, konnte aber über seine inneren Angelegenheiten weitgehend autonom bestimmen. Mit immer neuen Vorstössen über den Gotthard versuchte Uri, die Schlüsselstellung Bellinzona zu erobern. 1478 besiegte ein kleines Kontingent bei Giornico das Mailänderheer, worauf Mailand den Verlust der Leventina anerkannte. Erst die Niederlage bei Marignano 1515 beendete die Expansion zur Sicherung des Passwegs. Die Eidgenossenschaft konnte jedoch die ennetbirgischen Gebiete behalten und die Leventina wurde faktisch eine Vogtei des Landes Uri. Der Verkehr wuchs weiter an, doch trotz der Monopolisierung in einheimischer Hand blieb er zu unbedeutend, als dass die Säumerei zur Haupttätigkeit hätte werden können. Die Gütermengen am Gotthard waren bis weit ins 16. Jahrhundert lächerlich klein im Vergleich mit jenen, die über den Brenner, den Reschenpass, die Bündner Pässe und das südliche Rhonetal via Lyon verschoben wurden. Die Strecke wurde immer noch in erster Linie als Lokalverbindung genutzt. 1550 erfolgte ein Ausbau in der Leventina und 1595 wurde die erste steinerne Teufelsbrücke gebaut, welche unter dem Namen „stiebender Steg“ bekannt wurde. Trotz eines Anwachsens des Transitverkehrs in der Folge war die Verkehrsentwicklung in Uri hauptsächlich von äusseren Umständen wie der politischen und wirtschaftlichen Lage des süddeutschen und oberitalienischen Raumes abhängig (Stalder 2003: 23, 59, 60; Baumann und Fryberg 2001: 29, 30; Stadler 1999: 33; Zurfluh 1990: 104).

4.2.2 Das 18. und frühe 19. Jahrhundert

In den Jahren 1707/1708 wurde mit dem „Urner Loch“ durch den Chilchberg der erste Tunnel am Gotthard realisiert (das Wort Tunnel existierte noch nicht), welcher die gefährliche und im Unterhalt teure Passage um den Berg ersetzte. Im Laufe des 18. Jahrhunderts nahmen der Verkehr und die Transportmengen über den Gotthard weiter zu und es herrschte ein vielfältiges Transportgewerbe (Abb. 1). Die Zölle der Spediteure waren die wichtigste Einnahmequelle für den Kanton.

Abbildung 1: Säumerzug bei der Teufelsbrücke um 1820



Quelle: Nething 1990: 29

Dennoch wird die Bedeutung des Gotthardpasses in dieser Zeit vielfach überschätzt. Die Bündner Pässe wurden immer noch weit mehr begangen. Der Transport am Gotthard war zeitraubend und teuer. Die Organisation des Transports lag in den Händen der Säumergenossenschaften, welche die etappenweise Spedition verteidigten, und der Zustand der Saumwegs war auf weiten Strecken schlecht, was gegen Ende des Jahrhunderts zu einem erneuten Niedergang des Gotthardverkehrs führte (Stalder 2003: 23; Baumann und Fryberg 2002: 3, 4, 40; Stadler 1999: 33; Nething 1990: 55).

Im Oktober 1798 wurde Uri von französischen Truppen besetzt und die alte Eidgenossenschaft fiel zusammen. Das Land Uri verlor seine Selbständigkeit und wurde in die beiden Distrikte Altdorf und Andermatt aufgeteilt und dem neu geschaffenen Kanton der Waldstätte angegliedert, währdenddem die Leventina abgetrennt und dem Tessin zugesprochen wurde. Die Bevölkerung Uris war während der gesamten Zeit der Helvetik von 1798 bis 1803 bitterstem Elend ausgesetzt. 1803 wurde Urseren zu einem Bezirk Uris, wobei Altdorf der Hauptort des neugebildeten Kantons wurde. Die Leventina wurde definitiv dem neugeschaffenen Kanton Tessin zugeteilt – welcher 1815 vom Wiener Kongress bestätigt wurde –, so dass Uri die Hälfte seiner Einwohner, fast einen Drittel seines Territoriums sowie die ganzheitliche Kontrolle über den Gotthardverkehr verlor (Baumann und Fryberg 2002: 1, 2, 8; Baumann und Fryberg 2001: 42, 43; Zurfluh 1990: 104).

Nach den Kriegswirren bot sich in Uri ein Bild des Grauens. Viele Urnerinnen und Urner waren bitter arm, weite Landstriche verwüstet, der Viehbestand gewaltig geschrumpft, das Transitwesen zur Bedeutungslosigkeit verkommen und der über Generationen angehäufte Staatsschatz geplündert. Während sich die Bündner und die Walliser Pässe schnell von den fatalen Folgen des Krieges erholten und der Verkehr bereits wieder stark anwuchs, lag er am Gotthard weiterhin darnieder. Ein Grund hierfür waren die bekannten Probleme: die Gebührenbelastung durch Weg- und Brückenzölle, die veraltete Transportorganisation und der schlechte Zustand des Saumweges. Doch Uri verteidigte die Monopolstellung der Säumer, um das heimische Transportgewerbe zu schützen. Für den Unterhalt der Strassen durften die beiden Talschaften Urseren und Uri Zölle erheben, doch die Regierung erkannte schnell, welch lukratives Mittel sie damit in die Hände bekam. Nur ein Teil der Einnahmen wurde für den Unterhalt und den Ausbau der Wege verwendet, während rund zwei Drittel anderen Zwecken dienten. Eine direkte Staatssteuer kannte Uri nicht. Die Folgen dieser Politik waren fatal: über Generationen hinweg wurde so gut wie gar nichts für die Modernisierung des Gotthardwegs unternommen (Baumann und Fryberg 2002: 1, 4, 7; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 8).

4.2.3 Der Strassenbau im 19. Jahrhundert

Mit dem Beschluss vom 7. September 1800 durch Napoleon, den Simplon aus militärisch-politischen Überlegungen in eine Fahrstrasse umzuwandeln, begann eine neue Epoche in der schweizerischen Verkehrspolitik. 1801 wurde mit dem Bau begonnen und nach vierjähriger Bauzeit war der Übergang im Jahre 1805 fertiggestellt. In Uri bestand nur von Flüelen bis Amsteg ein kleiner Weg, ansonsten durchzogen nur die Saumpfade das Land. Das Tessin hingegen erkannte schnell, wie wichtig ein gut ausgebautes Strassennetz für die Verwaltung von weit auseinander liegenden Regionen ist. Der junge Kanton baute innerhalb eines guten Jahrzehnts über 250 Kilometer Strassen und bereits 1804 wurden die Zufahrten zum Gotthard in Angriff genommen, welche bis 1822 vollendet wurden. Das Tessin bekundete darüber hinaus Interesse an einer Fahrstrasse über den Gotthardpass, welches die Stände Luzern und Basel teilten. Das zu Beginn des 19. Jahrhunderts angebrochene Zeitalter der Massenproduktionen war auf gute Transportmöglichkeiten angewiesen, doch Uri verschloss sich den Forderungen der anderen Stände und der auswärtigen Kaufmannschaft. 1816 beschloss der Kanton Graubünden mit Unterstützung von Österreich bzw. Sardinien-Piemont, Kunststrassen über den Splügen und den San Bernadino zu erstellen. Diese wurde zwischen

1818 und 1823 gebaut. Dieses entschlossene Vorgehen schreckte die Gotthardstände und schliesslich auch Uri auf. Man wurde sich nun schnell einig, dass die Gotthardstrasse fahrbar gemacht werden musste, sollte „dieser von Alters her so wichtige Pass (nicht) ganz veröden." Wollten die Kantone am Gotthard nicht länger umgangen werden, mussten sie sich der neuen Zeit anpassen (Baumann und Fryberg 2002: 7-9; Stadler 1999: 480, 488; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 8).

Die Urner Landsgemeinde beschloss 1818 trotz finanzieller Probleme und der Angst der Säumer um ihr Einkommen, die Strecke von Amsteg nach Göschenen fahrbar zu machen. Die Landsgemeinde liess sich von dem Grundsatz leiten, „dass zur Erhaltung des Zutrauens und Kredites, ohne welche ein Pass unfehlbar in Verfall geraten muss, somit zu dessen Rettung und Aufrechterhaltung, dessen Verlust unersetzlicher Schaden bringen müsste, dieser Strassenbau zur gebieterischen Notwendigkeit geworden ist", eine Argumentation, welche über hundert Jahre später wieder aktuell werden sollte (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 8). Uri war an der Wiederbelebung des Passverkehrs sehr interessiert, denn die Zolleinnahmen und andere Transportabgaben waren für das völlig verarmte Land lebensnotwendig. Der Bau der ersten Etappe von Amsteg nach Göschenen erfolgte zwischen 1819 und 1824. Schon bald drängten sich aber teure Reparaturen auf, da die Strasse ungenügend konstruiert wurde. Uri zog kaum Nutzen aus dem Strassenbau: die auswärtigen Arbeiter brachten nur wenig Verdienst für die Gastwirte und einheimische Arbeiter waren kaum am Bau beteiligt. 1827 beschlossen die Gotthardstände Uri, Basel, Luzern, Solothurn und Tessin den Ausbau der Strassen bis zur italienischen Grenze und über den Pass. Die Finanzierung sollte durch eine Zollerhöhung und über eine Aktienemittierung sichergestellt werden. Die Zollerhöhung wurde von der Tagsatzung bewilligt und die Aktien verkauften sich ohne Probleme. Daneben beteiligten sich die Kantone Bern, Schaffhausen, Zug und Zürich am Werk. Bis zum Jahr 1829 wollten die Gotthardstände ihre Strassenabschnitte aus- oder neugebaut haben. Mit einem Jahr Verspätung wurde die neue Strasse 1830 fertig, doch der Erfolg blieb aus und die Verkehrsdichte sank weiter. Dies im Gegensatz zu den steigenden Frequenzen der Bündner Pässe. Die hohen Zölle und die immer noch vergleichsweise starren Regeln waren Gründe hierfür, ein weiterer lag im Nordanschluss begründet: Uri war vom Norden her nur per Schiff erreichbar.

Das monopolistisch organisierte Fuhrwesen zum Schutz der Säumer brachte dem Gotthard die zweifelhafte Berühmtheit für lange Transportzeiten ein. So musste die Urner Regierung 1832 auf Druck der „Gotthardkantone“ das Monopol der Säumergenossenschaften preisgeben und probeweise die freie Konkurrenz mit tieferen Zöllen auf der Gotthardstrasse einführen. Nachdem die Landsgemeinde dies 1832 noch verhinderte, stimmte sie 1834 ebenfalls zu. Die Transportmengen erfuhren einen starken Zuwachs, so dass die freie Konkurrenz dauerhaft eingeführt wurde. Die Organisation wurde verbessert, die Zölle an zwei Zollstationen kumulativ eingezogen und zwischen 1834 und 1836 die Gotthardstrasse endgültig ausgebaut. Die Strecke von Andermatt bis Hospental und von Flüelen bis Amsteg wurde so ausgebessert, dass sie von Kutschen problemlos befahren werden konnte. Als Folge erfuhr der Gotthardverkehr einen beträchtlichen Aufschwung. Mit dem ansteigenden Verkehr entstanden in den Dörfern immer zahlreichere Herbergen, Tavernen, Gaststätten und Stallungen. Es war eine goldene Zeit für das Gast-, Handels- und Transportgewerbe (Baumann und Fryberg 2002: 3, 4, 9-13, 18-24, 28; Stadler 1999: 488; Nething 1990: 55; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 8, 9).

Der Wechsel vom nebenerwerblichen Sustwesen zum hauptberuflichen Fuhrhalterwesen nach dem Bau der Fahrstrasse war für viele Urner eine weitaus grössere Zäsur als der Bau und die Inbetriebnahme der Gotthardbahn gut 50 Jahre später. Die Umstellung von Saum- auf den Wagentransport hatte für das Säumergewerbe, das seit Jahrhunderten auf die gleiche Art und Weise den Gütertransport über den Gotthard bewerkstelligt hatte, schwerwiegende Folgen, denn die grössere Transportkapazität erforderte bedeutend weniger Arbeitskräfte (Baumann und Fryberg 2002: 27-29; Baumann und Fryberg 2001: 38, 46).

Die finanzielle Belastung des Kantons Uri durch die Strassen war gross und mit jeder neuen Strasse erhöhten sich die Kosten für den aufwändigen Unterhalt. Den Bund, welcher Strassenprojekte subventionierte, gab es noch nicht und Uri kannte immer noch keine direkten Steuern, so dass Uri zum mit Abstand höchst verschuldeten Kanton wurde. Die Schulden konnten nur durch erhöhte Zolleinnahmen abgetragen werden, weshalb Uri ein grosses Interesse an einem florierenden Gotthardverkehr haben musste. Die Einkünfte aus den Wegzöllen machten bis zu 60 Prozent der gesamten Einnahmen des Landes aus. Mit der Gründung des Bundesstaats im Jahr 1848 wurden sämtliche Binnen- und Strassenzölle aufgehoben, wodurch Uri seine wichtigste Einnahmequelle verlor. Die Entschädigungen des Bundes für den Wegfall der Zölle genügten trotz einer zusätzlichen einmaligen Abfindung

nicht, um die Aktien, die für die Finanzierung der Strasse ausgegeben worden waren, zurückkaufen zu können, so dass für die Verzinsung und Rückzahlung weiterhin Gelder aus allgemeinen Mitteln beigesteuert werden musste. Der Verkehr wurde für immer mehr Urner zur Haupteinnahmequelle – unter anderem verhalf der Schneebruch am Pass als Alternative zur Landwirtschaft im Winter dem Ursern- und oberen Reusstal zu einem gewissen Wohlstand – währenddem sich der Verkehr für den Kanton zum Verlustgeschäft entwickelte. Er musste für den Bau und den Unterhalt der Strassen aufkommen, durfte aber keine Wegzölle mehr einziehen. Ab 1848 wies die Staatskasse stets Verluste auf, was eine erdrückende Schuldenlast zur Folge hatte, doch erst 1875 führte der Kanton direkte Staatssteuern ein. 1874 wurden die Entschädigungen vom Bund für die Kantone für das Wegfallen der Zölle abgeschafft, doch Uri erhielt „mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen“ eine jährliche Abfindung, wovon ein Teil für die Rückzahlungen benützt werden konnte. Trotzdem konnte dauerte es bis 1917, ehe die letzte Rate zurückbezahlt werden konnte (Baumann und Fryberg 2002: 20, 25, 41-43, 46; Baumann und Fryberg 2001: 44-46).

4.2.4 Der Sonderbundskrieg

Bevor der Bundesstaat 1848 Tatsache wurde, hatte die Eidgenossenschaft innere Kriegswirren zu überstehen. Im Sonderbund der katholischen Orte Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug, Fribourg und Wallis, welcher 1845 gegründet wurde, nahm der Gotthard eine entscheidende Rolle ein. Die eidgenössische Tagsatzung erklärte den Sonderbund für illegal und ordnete dessen Auflösung an, doch dieser widersetzte sich der Anordnung. Am 4. November 1847 erfolgte der Beschluss, die Auflösung mit Gewalt zu erzwingen. Die einzige Verbindung der Zentralschweiz mit dem verbündeten Wallis stellte der Weg via das Urserntal und die Furka dar. Aus Angst vor einem Einrücken der radikalen Tessiner besetzten die Urner den Gotthard und das Gotthard-Hospiz, welches auf Tessiner Boden lag. Trotz einem zeitweiligem Vordringen bis vor die Tore von Bellinzona nahm der Konflikt für die katholischen Orte keine gute Wendung und führte zu einer raschen Kapitulation der Stände des Sonderbundes zwischen dem 14. und dem 29. November des selben Jahres. In der Folge wurde am 12. September 1848 der neue Bundesstaat gegründet (Stadler 1999: 168; Lexikon der Schweiz, Band 5: 849).

4.2.5 Nach 1848

Nachdem alle Strassenzölle abgeschafft worden waren, tätigten vor allem auswärtige Speditionsfirmen und Handelshäuser die Geschäfte am Gotthard. Doch der Transit blieb für Uri das „Geschäft des Lebens“ (Zurfluh 1990: 26). Im „Wochenblatt von Uri“ vom 18. März 1841 wurde der Gotthardhandel als „die wichtigste, reichhaltigste, wenn nicht einzige Erwerbsquelle eines grossen Theils der Bewohner Uris, derjenigen nämlich, welche ihre Wohnstätten an der Strassenstrecke von Flüelen bis Hospital haben“, beschrieben. Der Verkehr ermöglichte vielen Einwohnern des Tals ein Einkommen als Träger oder Fuhrmann. Daneben ergaben sich verschiedenste indirekte Verdienstmöglichkeiten, zum Beispiel für Gastwirte und Handwerker. Das „Wochenblatt von Uri“ erwähnte die Bäcker und Fleischer, die Wagner, Schmiede und Küfer und hielt die Meinung für irrig, dass „nur 2 bis 3 Speditoren“ den ganzen Profit einheimsen würden. Höchstens 10 Prozent aller Erwerbstätigen waren direkt am Transitverkehr beteiligt. Weit grösser war jedoch die Zahl der indirekten Profiteure. Die eigentliche Bedeutung der Säumerei lag nach Meinung von Paul Zurfluh darin, dass der Transitverkehr ein ständiges Einkommen sicherte und „die grösste Quelle des Bargeldzuflusses“ war (Zurfluh 1950: 17; in: Zurfluh 1990: 26).

Die erwähnte mangelhafte Anbindung von Uri nach Norden liess den Bau der Axenstrasse am Ostufer des Sees spruchreif werden. Nach verschiedenen Problemen konnte diese zwischen 1862 und 1866, zeitgleich mit den Strassen über den Oberalp und die Furka, gebaut werden. Alle drei Strassen waren Teil des Alpenstrassenprojektes des Bundes und wurden mit grossen Beiträgen subventioniert. Diese in erster Linie militärisch bedingten Projekte waren die ersten Strassenbauten, an welchen sich der Bund in Planung und Finanzierung massgeblich beteiligte. „Die Planung und der Bau der Strassen führten zum positiv erlebten Bundesstaat, da die verschiedenen Parteien gut zusammenarbeiteten, Konsenslösungen suchten und diese auch fanden. So wurde die technische und politische Grundlegung der Alpenstrassen auch ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Bundesstaates, und für die Integration der konservativen Gebirgskantone in die moderne Schweiz war sie von besonderer Bedeutung“, schrieb Stadler dazu (Stadler 1999: 480). Die drei Strassenbauten brachten einen erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen und waren die Voraussetzung für die Entwicklung der Talschaften. Erst durch die Ausdehnung des Strassennetzes, insbesondere durch die Axenstrasse, wurde die Gotthardroute zu einer wirklich direkten Nord-Süd-Transversale. Der Transport über den Urner See und das Umladen konnte eingespart werden. Als erste Frucht zeigte sich ein aufblühender Tourismus. Es entstanden neue Gasthäuser und Hotels, wobei vor

allem Urseren von dieser Entwicklung profitierte. Der Verkehr und der Tourismus wurden zur wirtschaftlichen Basis des Hochtals. Doch trotz all dieser Ausbauten blieb die Passstrasse im Winter immer wieder unpassierbar und musste gesperrt werden (Schiedt 2002: 35, 38; Stadler 1999: 480, 488; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 8).

Durch die Möglichkeiten zum Verdienst, welche der Verkehr bot, verpassten die Urner die industrielle Revolution, wobei die Massenproduktion nicht möglich gewesen wäre ohne eine bereits vorhandene funktionierende Infrastruktur für Handel und Verkehr, wie sie Uri am Gotthard zu bieten hatte. Diese Dienstleistung absorbierte die Kräfte der Urner. „Bei der ohnehin geringen Bevölkerung konzentrierte sich die ganze unternehmende und thätige Jugend auf dieses vielversprechende Feld“ des einträglichen Transit- und Zwischenhandels. „Für industrielle Unternehmungen, wozu man eben desshalb kein Bedürfnis fühlte, blieben weder Zeit noch Köpfe“ (Wochenblatt von Uri, 25. Mai 1843; in: Zurfluh 1990: 14). Doch trotz des Verkehrs und der erwähnten Möglichkeiten, Geld zu verdienen, herrschte in Uri grosse Armut. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts gab es im Kanton Uri keine namhafte Industrie. Viele Urnerinnen und Urner zogen in die Nachbarkantone wie Glarus und Schwyz, in welchen Arbeitsplätze in der Industrie zu finden waren, währenddem im eigenen Kanton die Grossbauwerke der Reuss-Korrektion und der Gotthardbahn fast die einzigen grösseren Arbeitgeber waren (Baumann und Fryberg 2001: 46; Zurfluh 1990: 14, 112).

4.3 Der Tourismus als Wirtschaftsfaktor vor 1960

Die Volkswirtschaft des Kantons Uri ist zu einem grossen Teil auf den Verkehr ausgerichtet. Seit dem ersten Auftreten eines Autos in Uri standen der Automobilismus und der Tourismus in einem direkten Zusammenhang: Verkehr war gleichbedeutend mit Einkommen. Dabei galt: Je langsamer der Verkehr sich abspielt, desto mehr Gewinn wirft er für das einheimische Gewerbe ab. Vor dem Zweiten Weltkrieg war der grösste Teil des Verkehrs zu Fuss und daher sehr langsam unterwegs. Nach dem Krieg änderte sich dies mit der einsetzenden Motorisierung grundlegend. Durch die Schnelligkeit der neuen Verkehrsmittel liessen sich immer weiter entfernte Reiseziele in der gleichen Zeit erreichen. Die Region, welche einst selbst ein begehrtes Reiseziel war, wurde zur Wegstrecke auf dem Weg nach Süden degradiert. So schrieb das Urner Wochenblatt: „Die Südlandpsychose war unbändig und unübersehbar!“ (UW, 17. April 1963, Nr. 30; in: Gisler 1994: 325). Aus diesem Grund hatte

sich die Hotellerie in Uri auf den Durchgangsverkehr einzurichten. Die Gastgewerbe- und Hotelindustrie und andere Gewerbekreise sahen im grossen Transitverkehr gute Verdienstmöglichkeiten und so war die starke Verkehrszunahme nach der Stille der Kriegsjahre sehr willkommen. In der Nachkriegszeit konnte die Volkswirtschaft vom wachsenden Verkehr profitieren und die Übernachtungszahlen stiegen (UW, 25. August 1951, Nr. 64). Gleichzeitig sank die durchschnittliche Aufenthaltsdauer stetig: Betrug sie im Jahre 1900 noch vier Tage, so fiel sie 1910 auf 3 und 1920 auf 2 Tage. Nach dem Krieg sank der Wert weiter bis auf 1.6 Tage im Jahre 1960 (Gisler 1994: 325). Der Kanton Uri war zum ausgesprochenen Transitland geworden. „Die Zeit der gemächlichen Diligencen hat der Zeit der schnellen Benzinmotoren Platz machen müssen“ (UW, 6. April 1957, Nr. 27; in: Gisler 1994: 326). Dies brachte dem Gewerbe und den Einwohnern negative Auswirkungen. Die Gotthard-Post schrieb: „Am starken Autoverkehr, der Tag für Tag zuzunehmen scheint, könnte man seine Freude haben, wenn man nicht zusehen müsste, wie der grösste Teil der Automobilisten es so furchtbar eilig hat, durch unser Ländchen zu flitzen, ohne dabei die Möglichkeit zu haben, auch nur einigermassen seine Naturschönheiten zu bewundern“ (GP, 29. Juli 1950, Nr. 30). Das Tourismusgewerbe bemühte sich, die Durchreisenden im Kanton zum Rasten anzuhalten. Doch musste man je länger, desto mehr feststellen, dass der Anteil jener Reisenden, die auf der Durchfahrt einen Halt im Tal machten, nur gering war (Gisler 1994: 326). Das Argument, dass durch den Bau einer Nationalstrasse dieser Anteil bedeutend wachsen würde, fiel in der Diskussion erstaunlicherweise nicht.

4.4 Die Finanzierung der Nationalstrassen

4.4.1 Autobahnfinanzierung laut dem „Gesetz über die Nationalstrassen“

Die Finanzierung der Autobahnen in der Schweiz ist im Gesetz über die Nationalstrassen geregelt. Es folgen einige Auszüge daraus:

- Art. 10

  Die Planung wird vom zuständigen Bundesamt in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen durchgeführt.

- Art. 11, 1

  Die Bundesversammlung entscheidet auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen.

- Art. 56

  Die Erstellungskosten der Nationalstrassen gehen zu Lasten des Bundes und der Kantone, auf deren Gebiet die Strassen liegen. Der Anteil der Kantone bemisst sich nach ihrer Belastung durch die Nationalstrassen, ihrem Interesse und ihrer Finanzkraft.

- Art. 57

  Nach den gleichen Grundsätzen werden die Kosten des Betriebs und des Unterhaltes der Nationalstrassen auf den Bund und die Kantone verteilt.

(Bundesgesetz über die Nationalstrassen 725.11)

Die Beteiligung des Bundes liegt beim Bau bzw. baulichen Betrieb zwischen 50 und 97 Prozent und beim betrieblichen Unterhalt zwischen 40 und 95 Prozent, wobei der Bundesrat über die Höhe der finanziellen Beteiligung entscheidet (Sommer 1990: 167).

4.4.2 Die Mineralölsteuer

Um die grossen anstehenden Strassenprojekte finanzieren zu können, beschlossen die eidgenössischen Räte im Jahre 1959 die Einführung eines Treibstoffzolls. Dieser diente zu 60 Prozent dem Strassenbau und zu 40 Prozent der Bundeskasse. Durch diese zweckgebundene Einnahmequelle war der Strassenbau in der Folge finanziell gut gestellt, doch für das Grossprojekt des Nationalstrassenbaus reichten diese Einkünfte nicht aus. Der Steuersatz des Treibstoffzolls ist je nach Produkt und Verwendungszweck unterschiedlich hoch. Er betrug im Jahre 2003 für einen Liter Benzin unverbleit 73.12 Rappen, für einen Liter Dieselöl 75.87 Rappen und für einen Liter Heizöl extraleicht 0.30 Rappen (www.afd.admin.ch). Auch wenn die Hälfte des für den Strassenbaus reservierten Treibstoffzolls für die Autobahnen hätte zur Verfügung gestellt werden können, wären diese Mittel für den Nationalstrassenbau bei weitem nicht ausreichend gewesen. Aufgrund der Eigenschaften des Schweizer Autobahnnetzes mit zahlreichen Ein- und Ausfahrten waren Autobahn-Mautstellen nach französischem oder italienischem Vorbild nicht realisierbar, da sie die Infrastrukturkosten zu sehr in die Höhe getrieben hätten (Studer 1985: 75). Aus diesem Grund sollte ein Treibstoffzollzuschlag, speziell für den Nationalstrassenbau reserviert, erhoben werden und sich die Kantone an den Kosten der Nationalstrasse auf ihrem Hoheitsgebiet beteiligen, obwohl der Bund die Weisungsbefugnisse im Nationalstrassenbereich an sich genommen hatte, um ein zusammenhängendes und gleich funktionierendes Nationalstrassennetz zu gewährleisten (Sommer 1990: 166). Der Treibstoffzuschlag wurde 1961 in einer Volksabstimmung abgelehnt, doch nach einer Gesetzesmodifikation konnte er ein Jahr später

eingeführt werden. Bei der Einführung im Jahr 1962 betrug der Treibstoffzollzuschlag 5 Rappen. In der Folge wurde sukzessive bis auf 30 Rappen im Jahr 1985 erhöht (Studer 1985: 75, 76). 2003 betrug der Zuschlag immer noch 30 Rappen (www.afd.admin.ch). Diese allgemeine Finanzierungsform erlaubt keine Differenzierung zwischen Nationalstrassenbenützern und Benützern der übrigen Strassen, so dass alle Fahrzeuglenker die Kosten für die Nationalstrassen zu tragen haben. Die Kantone leisteten Widerstand gegen ihre finanziellen Beteiligungen. Zum einen war die Finanzlage einiger Kantone ungenügend für diese zusätzlichen Kosten, zum anderen war die Meinung vorherrschend, dass die Nationalstrassen unter die Kompetenzen des Bundes fielen und dieser daher auch die vollen Kosten zu übernehmen hätte. Doch trotz dieser Widerstände setzte sich diese Finanzierungsform durch. Der genaue Beteiligungssatz des Bundes wurde anhand Art. 56 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen von jedem Kanton einzeln ausgehandelt, wobei es kaum Absprachen gab. Jeder Kanton versuchte alleine einen möglichst hohen Bundesbeitrag herauszuholen (Studer 1985: 83). Seit 1985 wird neben diesen beiden Finanzierungsformen zusätzlich eine Autobahnabgabe erhoben. Die Erträge aus der sogenannten Autobahnvignette werden für Kostenbeteiligungen des Bundes an den Nationalstrassen verwendet (Sommer 1990: 167, 168). Der Bundesbeitrag wurde der Finanzkraft der Kantone angepasst, nicht aber der effektiven Belastung pro Kopf der Bevölkerung, was zu eklatanten Unterschieden führte (Studer 1985: 82, 83). Den Kantonen stehen für die Finanzierung der Nettokosten aus den Nationalstrassen keine besonderen Finanzierungsformen zu. Insbesondere ist ihnen nach dem Bundesrecht untersagt, auf den Nationalstrassen ihres Gebietes Abgaben zu erheben. Ebenso ist die Erhebung von Tunnelgebühren nicht erlaubt. Die kantonalen Nettokosten müssen somit aus den allgemeinen Motorfahrzeugsteuern oder anderen allgemeinen Mitteln finanziert werden (Sommer 1990: 167, 168).

5 Die Gotthardbahn

5.1 Die Geschichte der Gotthardbahn

5.1.1 Erste Projekte einer Alpenbahn

Im Jahre 1833 war es die Idee von vier Männern, die Alpen mittels einer Bahn zu überqueren. Es waren dies der Ingenieur Pasquale Lucchini aus Lugano, der Ingenieur Karl Emanuel Müller aus Altdorf, der Politiker Giovanni Battista Pioda aus Locarno und der liberale italienische Freiheitskämpfer Carlo Cattaneo aus Mailand. Dabei war der Gotthard nicht die einzige mögliche Linie, auch die Varianten einer Splügen- und einer Lukmanierbahn wurden verfolgt. Die erste Konzession für eine Alpenbahn erhielt das Projekt am Lukmanier, zusammen mit einem Staatsvertrag zwischen dem Piemont und den Kantonen Tessin, Graubünden und St. Gallen. Doch in der Folge wurde die politische Situation unruhig und instabil, was in der Schweiz im Sonderbundskrieg von 1848 gipfelte (Häsler 2000: 23-25).

Im Jahr 1850 nahm der Bundesrat ein erstes Mal Verhandlungen mit den Königreichen von Sardinien und Preussen auf, um die Möglichkeit einer Unterstützung für das Projekt einer Alpenbahn durch die Schweiz auszuloten (Häsler 2000: 28). In der Schweiz fand zur selben Zeit eine Debatte darüber statt, in wessen Kompetenz der Eisenbahnbau fallen sollte. Eine Expertenkommission sowie der Bundesrat plädierten für den Bau durch Bund und Kantone: „Das Eisenbahnwesen in der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue Tat der lebenskräftigen Demokratie, ein grosses Denkmal unseres Bundes.“ Alfred Escher, welcher später eine bedeutende Rolle in der Geschichte der Gotthardbahn einnehmen sollte, bekämpfte dieses Anliegen. Escher war der wohl mächtigste Mann der Schweiz seiner Zeit. Als Zürcher sass er im Grossen Rat, war Regierungspräsident und Nationalrat und gründete daneben die Nordostbahn, die Kreditanstalt und die Lebensversicherungs- und Rentenanstalt. Escher konnte sich in der Diskussion der Bundessubventionen gegen Jakob Stampfli – welcher 1848 National- und 1854 Bundesrat wurde – und andere nahmhafte Freisinnige durchsetzen, welche die Idee der Bundesbahnen verfolgten. Am 28. Juli 1852 entschied der Nationalrat, dass „der Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft den Kantonen bzw. der Privattätigkeit überlassen“ bleibe (Häsler 2000: 26, 29). Jakob Stampfli sollte wiederholt zu einem Gegenspieler Eschers werden. Da das Eisenbahnwesen zerstückelt war und sich die Netze in einem schlechten Zustand befanden, wollte er 1862 die Bahnen wieder

verstaatlichen. Die verschiedenen Konzessionen verunmöglichten ein einheitliches Auftreten und eine Alpenbahn allein konnte nicht rentieren, doch im Netz könnte ein Mehrgewinn geschaffen werden (Häsler 2000: 33-36). Die Zeit hierfür war jedoch noch nicht gekommen.

5.1.2 Lukmanier vs. Gotthard

Das Königreich Sardinien und die Stadt Genua waren an einer Eisenbahnverbindung mit dem Norden interessiert und stellten für ein Lukmanier-Projekt Subventionszahlungen in Aussicht. Zur gleichen Zeit wurde unter der Initiative Basels die Schweizerische Centralbahn gegründet. Sie strebte Verbindungen zwischen Basel und Olten und zwischen Olten und Luzern an, mit dem Ziel, die Linie dereinst über den Gotthard weiterziehen zu können. Dazu versuchte sie die Kantone der beiden Basel, Aargau, Solothurn, Bern und Luzern zu gewinnen. Dies gelang, und auch Nid- und Obwalden, Schwyz und Uri unterstützten das Vorhaben. Auch zu diesem Projekt würde Italien 20 Millionen Franken beisteuern. Das Piemont war bereit, jede Linie mittels Subventionen, Obligationen oder Aktien zu unterstützen, die seine Grenze mit den Nachbarländern verbinden würde. Der Lukmanier war in der Planung voraus, doch der Gotthard holte auf und wurde durch verschiedenste Argumente gestützt. So urteilte Karl Emanuel Müller, der Gotthard sei für fast alle Schweizer Gegenden sinnvoller. Er bringe grösseren Nutzen und sei die kürzere Strecke, dazu sei die Frequenz der Gotthardachse derjenigen der Bündner Pässe weit überlegen. Vom militärischen Gesichtspunkt aus gesehen sei der Gotthard viel vorteilhafter, da er Truppenverschiebungen auf kürzerer Distanz ermögliche und im Schutze der Gebirge durch das Herzen des Landes führe, währenddem der Lukmanier nördlich von Chur sehr schnell in Grenznähe verlaufe. Der Gotthard habe ein eigenes Einzugsgebiet, da der Mont-Cénis im Westen und die Brenner Alpenbahn im Osten anderen Gegenden dienten. Er schaffe so die beste Verbindung zwischen dem Rhein und Italien und sei auch für Süddeutschland optimal, da eine ununterbrochene Verbindung zwischen Süddeutschland und Italien geschaffen würde, welche Ulm, Stuttgart, Augsburg, Bamberg und Leipzig mit Italien verbinden würde. Diese Alpenbahn dürfte auch als Verbindung zwischen England, Ägypten resp. Ostindien genügen. Ein Dampfer komme in Ancona zwei Tage früher als in Marseille an, währenddem die Sendungen durch den Gotthard gleich schnell wie jene durchs Rhonetal in Calais und London eintreffen würden, so dass eine Einsparung zu erreichen sei. Die Zeit drängte, da die Projekte am Mont-Cénis und am Brenner beschlossen waren und ein Projekt am Simplon spruchreif wurde. Die Verfechter der unterschiedlichen Linien bekämpften sich dabei auf allen Ebenen, insbesondere bei der

Geldbeschaffung. So rieten die Urner dem Chef der Centralbahn in Basel, dem Lukmanier bei der Geldbeschaffung im Ausland Steine in den Weg zu legen, um die eigenen Chancen zu erhöhen (Stadler 1999: 490). Das Lukmanier-Projekt erhielt 1853 die Konzession des Kanton Tessins, scheiterte aber an den schwierigen Auflagen, welche an die Konzession geknüpft waren. Insgesamt sollte der Lukmanier fünfmal konzessioniert, doch nie realisiert werden (Häsler 2000: 39, 40; Stalder 1999: 492-494; Nething 1990: 102).

Während man in der Schweiz Alpenbahnpläne schuf und besass und der Bund infolge der ihm durch das Eisenbahngesetz von 1852 zudiktierten „Aufsichtsfunktion“ weder für das eine noch für das andere Projekt Stellung nehmen konnte und wollte, schritt man im benachbarten Ausland zur Tat. Die Semmeringbahn stand vor der Fertigstellung, die Brennerbahn war praktisch beschlossene Sache und auch die Ausführung der Mont-Cénis-Bahn gesichert. Wollte man von Transitverkehr nicht in absehbarer Zeit vollends umfahren werden, war es an der Zeit, die Pläne einer Alpenbahn über das Projektstadium hinaustreten zu lassen. So war denn die Gründung eines Gotthardkomitees im Jahre 1860 eine entscheidende Wende zur Tat (Nething 1990: 99). Dieses setzte sich aus Vertretern der Kantone Basel, Luzern, Uri, Bern, Schwyz, Nid- und Obwalden, Zug, Solothurn, sowie der Centralbahn und der französischen Chemin de Fer de l’est zusammen, propagierte den Gotthard als kürzeste Linie und sah die Achse Basel – Luzern – Gotthard – Lugano als Überlebensfrage. Die Kantone Basel-Land und Aargau stellten ihren Beitritt in Aussicht. Die Urner Landsgemeinde wollte den Bau der Bahn aktiv unterstützen und beschloss am 5. Mai 1861, sich mit einer Million Franken in Aktien an einer Gotthardbahn zu beteiligen. Der Bundesrat stellte klar, dass er den Bau von nur einer Alpenbahn wollte. Das im Jahre 1861 vereinigte Italien unterstützte dabei ursprünglich die Projekte am Lukmanier (Stalder 2003: 113; Häsler 2000: 46, 47; Baumann und Fryberg 1997: 12).

5.1.3 Gründung der Gotthardvereinigung und Entscheidung zugunsten des Gotthards

Am 8. August 1863 erfolgte der Zusammenschluss der Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Nid- und Obwalden, Zug, Solothurn, der beiden Basel, Aargau, Thurgau, Tessin und Schaffhausen sowie der Centralbahn und der Nordostbahn zur Gotthardvereinigung. Mit vereinten Kräften sollte das Projekt am Gotthard verfolgt, Italien definitiv gewonnen und Bundessubventionen organisiert werden. Im Jahre 1864 verfassten W. Schmidlin, der

Direktor der Centralbahn, G. Stoll, der Direktor der Nordostbahn und G. Koller, ein Ingenieur, ein Gutachten über die Gotthardbahn in kommerzieller Hinsicht. Die Experten fanden in den Aussenhandelsstatistiken von Italien „Elemente in seltener Fülle zu einem grossartigen Güterverkehr“, kamen aber trotzdem zum Schluss, dass jede Alpenbahn einer Subvention bedürfe, da ansonsten die grossen Infrastrukturkosten nicht zu tragen wären (Koller et al. 1864: 105, 106, 127). Verkehrsprognosen waren für die Planer eine wichtige Vorgabe, doch waren diese ohne Referenzlinie fast unmöglich. Die mutmassliche Frequenz für den imaginären Betrieb im Jahr 1861 wurde auf 180‘000 Reisende und 270‘000 Gütertonnen veranschlagt, was den Politikern zu pessimistisch erschien.

Das Projekt für die Gotthardbahn sah 20 Millionen Franken an schweizerischen Subventionszahlungen vor. Aufgrund des Eisenbahngesetzes von 1852 konnte der Bund die Subventionszahlungen nicht vornehmen, so dass diese von den interessierten Kantonen aufgebracht werden mussten. Diese hatten je nach Finanzkraft und Interesse die Anteile der Schweizer Subvention zu bezahlen. Dazu sollten die beiden interessierten Bahnen, die Centralbahn und die Nordostbahn, je 3.5 Millionen Franken übernehmen. Der Urner Unterhändler war der zuvor schon erwähnte Karl Emanuel Müller, welcher die Subvention Uris auf eine Million festsetzte. In langen Beratungen setzte er sich im Regierungsrat und im Landrat durch, obwohl die Finanzkommission Einwände angebracht hatte. Die Landsgemeinde folgte dem Antrag und stimmte am 12. November 1865 der Subvention deutlich und jubelnd zu. Doch war auch mit diesem Projekt noch nichts gewonnen (Zirkular zur ausserordentlichen Landsgemeinde 1865; in: Amtsblatt des Kantons Uri, vom Donnerstag, dem 26. Oktober 1865; Stadler 1999: 507; Baumann und Fryberg 1997: 17).

Der Bund griff nun ebenfalls zugunsten des Gotthards in die Diskussion ein. Das Gezänk der verschiedenen Gruppierungen sollte gestoppt und Italien, Baden und Württemberg, Bayern und England für das Projekt überzeugt werden. In Deutschland fand sich immer mehr Zustimmung für den Gotthard und Italien war bereit, grosse Subventionen zu leisten, falls auch die Schweiz und Deutschland solche Leistungen erbrächten. Doch die politische Situation in Deutschland war instabil, was die Subventionsverhandlungen schwierig machte. Auch die Idee eines schweizerischen Alleingangs war aussichtslos, umso mehr, als die Kantone untereinander zerstritten waren. Schliesslich entschieden sich 1866 Italien und 1869 der Norddeutsche Bund zusammen mit Italien endgültig für den Gotthard. Baden und Württemberg schlossen sich dieser Haltung an. Vor einer grossen Versammlung sollte eine genaue Planung ausgeführt werden und bis ins Frühjahr 1870 alle Vorarbeiten fertig sein, um

mit dem Bau beginnen zu können (Stalder 2003: 114; Häsler 2000: 48-57; Nething 1990: 102, Eggermann et al. 1981: 217, 218).

Parallel zu diesen Bemühungen liefen in den verschiedenen Kantonen die Konzessionsverhandlungen. Die Verhandlungen mit Uri zogen sich von 1866 bis 1869 hin. Uri zeigte sich dabei verkehrsfreundlich, obschon viele Zwischentöne zu hören waren. Die Diskussionsgrundlage bildete der Konzessionstext des Kantons Tessin. Nach einigen Anpassungen konnte Müller, der wiederum als Urner Vertreter verhandelte, eine Einigung mit der Gesellschaft erwirken, wobei insbesondere der Artikel 7 wichtig war, welcher besagte, dass Urner beim Bau und dem Betrieb der Bahn bevorzugt einzustellen seien. Diese Einigung musste in Uri abgesegnet werden, doch bereits der Regierungsrat stellte verschiedene Forderungen zur Verbesserung der Urner Position. Er wollte eine Mitsprache bei den Zugshalten und eine ständige urnerische Vertretung im Verwaltungsrat der Gotthardbahn. Der Landrat verschärfte die Konzession ein weiteres Mal. Er hob unter anderem die bisher unangefochtene Steuerfreiheit der Bahn auf. Damit hatte sich der Urner Entwurf weit von den bereits gültigen Konzessionen in den Kantonen Luzern und Tessin entfernt. Der Landrat war dabei nicht gegen die Bahn, doch wollte er die Rechte des Kantons vermehrt schützen und für das Land die grösstmöglichen Vorteile herausholen. Die Bahn, die man als gesichert betrachete, war ja auf die Urner Konzession angewiesen. Die Presse beklagte diese Urner Bahnpolitik als ganz kurzsichtig. Eine Besteuerung könne unmöglich gewährt werden, weil die andern Gotthardkantone sie auch verlangen und damit Investoren abschrecken würden. Die Gotthardbahn werde dadurch gefährdet und die Chancen des Splügens vermehrt (Basler Nachrichten; nachgedruckt in der Schwyzer Zeitung, 26. Juni 1869, Nr. 51; in: Stadler 1999: 510). Die Gotthardbahn-Gesellschaft wollte diesen Forderungen nicht nachgeben und blieb dabei, dass die Konzessionierung auf der gleichen Grundlage wie in den andern Kantonen erzielt werden müsse. Einzig einige Forderungen des Regierungsrates, z.B. der Sitz im Verwaltungsrat, konnten noch eingebracht werden. Am 27. Juni 1869 versammelte sich die Landsgemeinde ausserordentlicherweise zur Beratung der Konzession. Die Beschlüsse fielen zur Hauptsache im Sinne der Regierung aus, die landrätlichen Zusätze in der Konzession wurden gestrichen und eine geforderte Halbierung der Subventionsmillion abgelehnt. Die Gotthardbahnidee hatte sich beim Urnervolk durchgesetzt und wurde von einem breiten Konsens getragen, der auch zu Opfern bereit war. Die Entscheide der Landsgemeinde deckten sich in allen wichtigen Punkten mit den Forderungen des Gotthardausschusses. Warum die Landsgemeinde die landrätlichen Einwände ablehnte, ist wegen mangelnder Quellen

unbekannt. Im Nachhinein sollte die Urner Konzession von verschiedener Seite als schlecht ausgehandelt beurteilt werden (Stadler 1999: 508-511; Baumann und Fryberg 1997: 20).

5.1.4 Gotthardkonferenz von 1869

Am 15. September 1869 wurde in Bern die Gotthard-Konferenz eröffnet. Dabei nahmen die Schweiz, Italien, der Norddeutsche Bund und Baden teil. Einen Monat später, am 15. Oktober 1869, schlossen die Schweiz und Italien einen Staatsvertrag, der alle von der Konferenz vereinbarten Punkte enthielt. Das Gotthard-Streckennetz sollte die Teilstücke Luzern – Küssnacht – Immensee – Goldau, Zug – St. Adrian – Goldau, Goldau – Flüelen – Biasca – Bellinzona, Bellinzona – Lugano – Chiasso und Bellinzona – Magadino – Grenze in Richtung Luino mit einem Zweig nach Locarno umfassen und auf ein Total von 263 Kilometer zu stehen kommen.

Die Vertragsstaaten beschlossen gemeinsame Subventionen, welche dem Gewinner der internationalen Ausschreibung zukommen sollten. Dabei erstellte der Bundesrat die Massregeln, dass der Kulminationspunkt auf maximal 1162.5 m.ü.M. zu liegen kommen und der Radius der Kurven nicht weniger als 300 Meter betragen dürfe. Dazu mussten alle Tunnel doppelspurig gebaut werden und die maximalen Steigungen durften 27 Promille nicht übersteigen. Die Bauzeit für den grossen Tunnel wurde auf neun Jahre veranschlagt und alle Linien sollten gemeinsam in Betrieb genommen werden. Die Kosten für das Projekt wurden mit 187 Millionen Franken angegeben, wovon 85 Millionen durch Subventionen abgedeckt waren. Italien stellte 45, Deutschland 20 und auch die Schweiz 20 Millionen Franken an Subventionen zur Verfügung. Die restlichen 102 Millionen Franken hatte die Gotthardbahn-Gesellschaft auf dem Kapitalmarkt zu besorgen. Dem Bund wurde das Rückkaufsrecht zugesprochen und der Bundesrat sollte über alle Bauschritte informiert werden, damit er über alle Massregelungen, die zur Sicherung und Verteidigung der Schweiz nötig waren, entscheiden konnte. Die 20 Millionen Franken Subventionen der Schweiz sollten wie beim ersten Projekt von den Kantonen übernommen werden. Die neutrale Stellung der Schweiz wurde im Vertrag garantiert, ebenso die Zusicherung, dass die Bahn im Kriegsfalle nur den schweizerischen Interessen zu dienen hätte (Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870; in: Bundesblatt 1870: 811, 812, 826, 832, 833; Häsler 2000: 58-61, 72; Baumann und Fryberg 1997: 13).

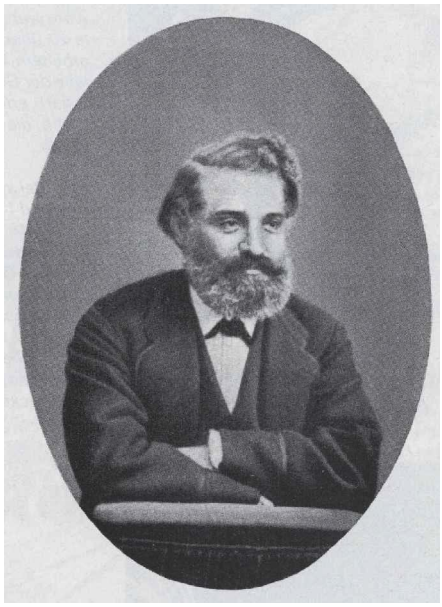
Nach Abschluss der Konferenz und des Staatsvertrages erwuchs dem Projekt in der Schweiz grosse Opposition. In Graubünden war nach der Niederlage des Lukmaniers Hoffnungslosigkeit eingekehrt. Auch aus Frankreich waren kritische Stimmen zu vernehmen, doch die verantwortlichen Stellen machten keine Einwände geltend und auch Österreich und Grossbritannien standen dem Projekt positiv gegenüber. Der Vertrag wurde trotz der Opposition unterschrieben und am 14. Juli 1870 vom Ständerat mit 37 zu 5 Stimmen angenommen. Der Nationalrat folgte am 22. Juli 1870 mit 86 zu 16 Stimmen (Häsler 2000: 62, 63, 66, 67). Diese Beschlüsse mussten nun in den Kantonen abgesegnet werden. Im Kanton Uri erfolgte dies an der Landsgemeinde vom 1. Mai 1870. Nachdem im Vorfeld ohne Erfolg versucht wurde, Teile der Millionensubvention anderen Kantonen zu übertragen, standen die Urner vor der Wahl, die Subvention zu leisten, oder diese mit unabsehbaren Folgen für das nun konkrete Projekt zu verweigern. Die Urner bestätigten die Subvention deutlich, knüpften jedoch die im Staatsvertrag bereits erwähnte Bedingung des linksufrigen Trassees zwischen Flüelen und Amsteg daran (Vaterländische Rundschau über die Landesgemeinde 1870; Zirkular zur Landesgemeinde 1870; in: Amtsblatt des Kantons Uri, vom Donnerstag, dem 14. April 1870; Baumann und Fryberg 1997: 22).

Am 10. Oktober 1871 wurde der Vertrag betreffend der Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn unterzeichnet. Italien, Deutschland und die Schweiz sollten je 34 Millionen Franken an Privatkapital aufbringen. Deutschland übernahm dabei weitere 5 Millionen Franken des schweizerischen Kapitals und brachte so 39, die Schweiz 29 Millionen Franken ein, doch dies wurde nicht kommuniziert. Luzern wurde zum Sitz der Gotthardbahn-Gesellschaft und der Verwaltungsrat bestand aus 24 Mitgliedern, wovon 15 aus der Schweiz und 9 aus Deutschland und Italien stammten. Der Ansturm auf die Gotthardbahn-Aktien sollte alle Erwartungen übertreffen, womit die Bereitstellung der 102 Millionen Franken gesichert war, so dass am 6. Dezember 1871 die Gotthardbahngesellschaft mit Alfred Escher als Präsidenten gegründet werden konnte (Häsler 2000: 68, 74; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 10).

5.1.5 Der Bau des Gotthardtunnels

Die Ausschreibung für den Bau des Tunnels erfolgte in 30 europäischen und amerikanischen Zeitungen, worauf sieben Offerten eingingen. Die Wahl fiel auf die Eingabe von Louis Favre (Abb. 2), welcher am günstigsten offeriert hatte. Am 7. August 1872 wurde der Vertrag unterzeichnet. Favre hatte bereits mit Erfolg kleinere Tunnel gebaut, wusste aber über den Gotthard wenig. Seine Offerte lag um 18 Millionen Franken unter dem Kostenvoranschlag der Expertenkommission von 1869 und um 11 Millionen Franken unter dem von der Konferenz gebilligten Betrag. Dazu wollte er den Tunnel ein Jahr schneller gebaut haben als an der Konferenz erwartet. Favre liess sich mit dem Vertrag, welcher am 23. August 1872 vom Bundesrat bestätigt wurde, auf ein gefährliches Unterfangen ein, da er das Risiko für alle unvorhersehbaren Probleme tragen sollte. Er wusste um sein gefährliches Spiel, war jedoch überzeugt, dass, wenn er einmal die Arbeiten begonnen hatte, keine Alternativen zu ihm mehr bestünden (Häsler 2000: 76-84).

Abbildung 2: Louis Favre



Quelle: Nething 1990: 143

Am Tag der Vertragsunterzeichnung sollte der Bau starten und es begann das Ultimatum von acht Jahren für die Erstellung des Tunnels. Doch mit dem Baubeginn musste aufgrund vieler offener Fragen zugewartet werden. Erst zwei Monate später konnte das Unterfangen in Angriff genommen werden. Da die Maschinen noch nicht bereit standen, erfolgte der erste Ausbruch von Hand und dementsprechend langsam. Zusätzlich setzten den Arbeitern schwierige geologische Bedingungen zu, welche das ganze Projekt begleiten sollten, da der

Berg nicht nur aus einem, sondern aus vier geologischen Massiven besteht, was nur beschränkt vorhersehbar war. Unstimmigkeiten zwischen Favre, Oberingenieur Gerwig und Escher sorgten für weitere Probleme. Doch trotz immer neuer Schwierigkeiten kamen die Arbeiten immer besser voran, da die endlich eingetroffenen Maschinen gute Arbeit leisteten. Im Norden konnten noch schnellere und solidere Maschinen eingesetzt werden und die Zahl der Arbeiter stieg fortlaufend. Wassereinbrüche, Ausfälle von Maschinen, der Druck der Gesellschafter oder Italien bereiteten ständig neue Probleme, dazu ging im dauernden Gezänk zwischen Favre und der Gesellschaft viel Energie verloren. Aus diesem Grund sollte ein Nachvertrag zwischen den beiden Gegenspielern angestrebt werden, der wieder ein effektives Arbeiten ermöglichen sollte. Am 6. Juni 1874 wurde dieser unterzeichnet (Häsler 2000: 88-104).

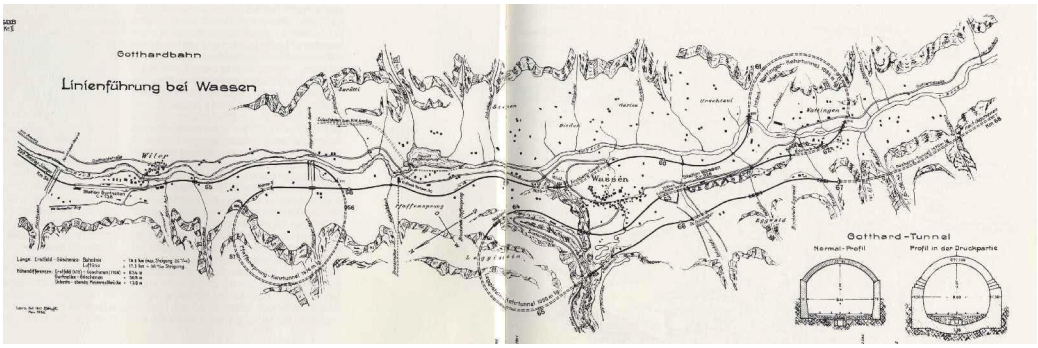
Der überwiegende Teil der Arbeiter am Tunnel stammte aus Italien, was in Göschenen zu Spannungen zwischen den Arbeitern und der einheimischen Bevölkerung führte. Unter den Arbeitern herrschte grosse Unzufriedenheit über die Arbeits- und Lebensbedingungen. Aus Angst vor den Fremden bildeten die Göschener eine Bürgerwehr. Als sich die Arbeiter gegen die Bedingungen auflehnten, schoss die Bürgerwehr in die Demonstranten und erschoss vier Arbeiter. Als Folge der Ereignisse verliessen viele Arbeiter die Baustelle und Italien drängte auf Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Auch in der Schweiz stiessen die Beschwerden der Arbeiter auf Verständnis, was die Unternehmung und die Urner Regierung in Bedrängnis brachte. Der Bundesrat musste reagieren, da soziale und humanitäre Verpflichtungen im Vertrag festgesetzt waren und der Vertragspartner Italien, welcher die höchsten Subventionen leistete und Heimat der meisten Arbeiter war, weiter Druck ausübte. Die Arbeitsverhältnisse lagen vollkommen im Argen und die Quartiere waren elend. Die Betten wurden von bis zu drei Leuten abwechselnd benutzt und die hygienischen Grundregeln aufs Gröbste missachtet. Der Bundesrat befand, dass der Unternehmer in der Pflicht sei, doch blieb dieser wie die Gotthardbahn-Gesellschaft untätig. Durch die schlechten Arbeitsbedingungen kam es immer wieder zu Unfällen und Krankheitsfällen mit Todesfolgen (Abb. 3). Die schlimmsten Folgen bewirkten die Tunnel- oder Gotthardkrankheit sowie die Mineurskrankheit. Erstere war eine Blutarmut, verursacht durch Eingewiedewürmer und die traurigen hygienischen Verhältnisse, letztere wurde durch Quarzstaub herbeigeführt, welcher die Lungen belegte und heute als Silikose bekannt ist. Doch trotz dieser Gefahren kämpften die Arbeiter weiter gegen den Berg (Häsler 2000: 88-121).

Abbildung 3: Ehrenmal von Vincenzo Vela in Gedenken der umgekommenen Arbeiter des Bahntunnels

Quelle: Nething 1990: 147

Das Problem der Steigungen auf den Zufahrtslinien wurde durch die bekannten Kehrtunnels gelöst (Abb. 4). Diese verlängerten die Strecke auf der Nordrampe von 17.5 auf 28.5 Kilometer, womit die Höhendifferenz von 634 Metern zwischen Erstfeld und Göschenen überwunden werden konnte (Grieder 1981: 11).

Abbildung 4: Linienführung der Gotthardbahn bei Wassen mit den Kehrtunneln



Quelle: Grieder 1981: 16, 17

5.1.6 Finanzierungsprobleme

Die finanzielle Situation wurde dramatisch, als Oberingenieur Hellwag errechnete, dass die 1869 bewilligten 187 Millionen bei weitem nicht ausreichen würden. Escher war schockiert über die neuen Zahlen, doch er wollte nicht aufgeben. Er bat den Bundesrat am 4. Dezember 1875 um eine neue Konferenz. Es sei schon zu viel investiert worden, um aufzugeben. Infolge des günstigen Vertrags mit Favre hatte die Aussicht bestanden, unter Budget abzuschliessen, weshalb die Zufahrten im Tessin doppelspurig gebaut wurden. Aufgrund verschiedener Mehrkosten kamen diese auf 32 statt der budgetierten 15 Millionen Franken zu stehen. Diese Kostenexplosion brachte die Gotthardbahn-Gesellschaft in den „allerbedenklichsten Zustand", wie sich der Bundesrat ausdrückte. Dazu kam, dass an der internationalen Konferenz 1869 die Berechnungen von 1864 übernommen worden waren. Weitere Gründe für die Kostenüberschreitung waren mangelhafte Pläne, abgelaufene Bauzinsen, Kapitalbeschaffungskosten, höhere Löhne und eine Verteuerung des Materials. Die Baukosten erhöhten sich so um über 60 Millionen Franken, womit auch die Geldbeschaffung und die Verzinsung verteuert wurde. Das Schlussfazit besagte, dass die Kosten statt der budgetierten 187 nun 289 Millionen Franken betragen würden, wobei auch diesen Zahlen keine absolute Zuverlässigkeit garantiert werden konnte. Dadurch war das Fundament der Unternehmung umgestossen, und die Vertragsstaaten mussten versuchen, einen Weg aus der Krise zu finden.

Am 14. Juni 1876 meldeten Italien und Deutschland, sie überliessen das weitere Vorgehen der Schweiz, seien aber bereit, an neuen Verhandlungen teilzunehmen. Ein Schweizer Expertenteam sollte Möglichkeiten ausloten, welche dem Projekt Einsparungen bringen konnten. Durch technische Erleichterungen und dem Weglassen nicht essentieller Ausbauten sollte das Defizit von 102 auf 74 Millionen gesenkt werden können. Während der Finanzprobleme war es zu immer neuen Streitereien zwischen der Gesellschaft und Favre gekommen. Klagen und Gegenklagen liessen die Öffentlichkeit am Projekt zweifeln. Eine Liquidation des Gotthardunternehmens wäre sehr kostspielig gewesen und hätte eine Verzögerung oder einen Unterbruch der Arbeiten zur Folge gehabt, was deshalb nach Möglichkeit zu verhindern war (Häsler 2000: 135-144). Am 5. und 6. Februar 1877 kamen bei einer Versammlung der Bundesrat, die Gotthardbahndirektion und Favre zusammen und konnten sich in allen Fragen einigen (Häsler 2000: 144, 145) und am 4. Juni 1877 wurde eine weitere internationale Konferenz in Luzern einberufen, um das Werk zu retten und die Gesellschaft vor dem Konkurs zu bewahren. Das Projekt wurde redimensioniert und die

Verzinsung optimiert. Durch diese weiteren Massnahmen konnte das Defizit auf 40 Millionen Franken gedrückt werden. Diese sollten durch neue Subventionen und frisches Geld der Gesellschaft aufgebracht werden. Deutschland und Italien verpflichteten sich zur Zahlung von je 10 Millionen Franken und die Schweiz von 8 Millionen Franken Nachsubventionen, währenddem der Gesellschaft 12 Millionen Franken blieben. Das Schlussprotokoll wurde am 12. Juni 1877 unterzeichnet (Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Gotthardbahnunternehmen, vom 25. Juni 1878; in: Bundesblatt 1878: 49-109).

Die 8 Millionen Schweizer Nachsubventionen sollten wiederum von den Kantonen und den beiden Bahnen bestritten werden, doch diese brachten mit den 20 Millionen bereits ein grosses Opfer, dazu steckten die Bahnen in grossen finanziellen Problemen. Einige Kantone waren nicht in der Lage, weitere Subventionen zu leisten – insbesondere der Kanton Uri konnte keine weiteren Gelder aufbringen –, andere waren verärgert über die Streichung ihrer Zufahrtslinien. Da auf diese Weise die Nachsubventionen nicht aufzubringen waren, blieben die Möglichkeiten einer Bundessubvention oder des Aufgebens des internationalen Kompromisses. Die Lösung mit der Bundessubvention wurde bevorzugt, da ein Scheitern des Projektes zu viele negative Folgen gebracht hätte. Die Bahnen sollten 1.5 Millionen übernehmen, währenddem der Bund die restlichen 6.5 Millionen Franken beisteuern würde. Der Bund spreche dabei die Subvention nicht, um Teilhaber zu werden, sondern um die Kantone zu entlasten, betonte der Bundesrat (Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Gotthardbahnunternehmen, vom 25. Juni 1878; in: Bundesblatt 1878: 49-109; UW, 23. Juni 1877, Nr. 25). Escher geriet als Folge dieser Probleme als Präsident der Gotthardbahn-Gesellschaft von verschiedenen Seiten unter Druck. Ende Juni 1878 legte ihm sein Freund Bundesrat Welti den Rücktritt aus allen Funktionen der Gotthardbahn nahe. Dies sei für deren Gelingen erforderlich, da sonst eine Mehrheit des Parlaments gegen die Nachsubventionen stimmen würde. Escher blieb keine Wahl, enttäuscht demissionierte er. Doch damit war die mögliche Liquidation der Gesellschaft noch nicht vom Tisch, die Aktien blieben ein Spekulationsobjekt.

Dem Ansinnen der Bundessubvention brandete im Parlament verschiedene Opposition entgegen. Nach langen Diskussionen im Nationalrat brachte der Freiburger Weck einen Kompromissvorschlag ein. Dabei sollte die Bundessubvention nur 4.5 Millionen Franken betragen, währenddem der Rest von den Kantonen aufzubringen wäre, und allfällige weitere Bundessubventionen würden ausgeschlossen. Dem Kanton Tessin würde eine Subvention von

2 Millionen gewährt, um den Bau einer Ceneri-Bahn zu ermöglichen und für den Bau einer Ost- oder Westalpenbahn bestünde ebenfalls ein Anspruch auf 4.5 Millionen Franken an Subventionen. Dieser Kompromiss wurde vom National- und Ständerat klar angenommen (UW, 17. August 1878, Nr. 33; Häsler 2000: 148-151). Gegen den Beschluss wurde das Referendum ergriffen, welches zustande kam, doch am 19. Januar 1879 stimmte das Schweizer Volk der Subventionsvorlage mit 281‘815 Ja gegen 113‘408 Nein zu (71 zu 29 Prozent). Nur die Kantone Appenzell-Innerrhoden, Graubünden und Waadt waren dagegen. Der Kanton Uri hiess die Bundessubvention gar mit einem Ja-Anteil von 88 Prozent gut (3184 zu 452 Stimmen), wobei ausser Hospental alle Gemeinden zustimmten. Im gleichen Jahr wurde die Subvention vom italienischen Parlament gutgeheissen. Der Kanton Uri wurde aufgrund seiner grossen Subvention – Uri leistete pro Kopf den weitaus höchsten Betrag – und wegen seiner schlechten Finanzsituation von der Zahlung der Nachsubventionen verschont. Trotz der gesicherten Finanzierung reagierte die Börse nicht und die Nervosität und Hektik sollte sich nicht legen. Favre und die Gesellschaft trugen zum wiederholten Mal einen Streit über die Medien aus. Unter der Vermittlung des Bundesrates wurde ein neuerlicher Nachvertrag ausgehandelt, welcher den Streit zu schlichten vermochte (UW, 4. Januar 1879, Nr. 1; 25. Januar 1879, Nr. 4; Häsler 2000: 146-151).

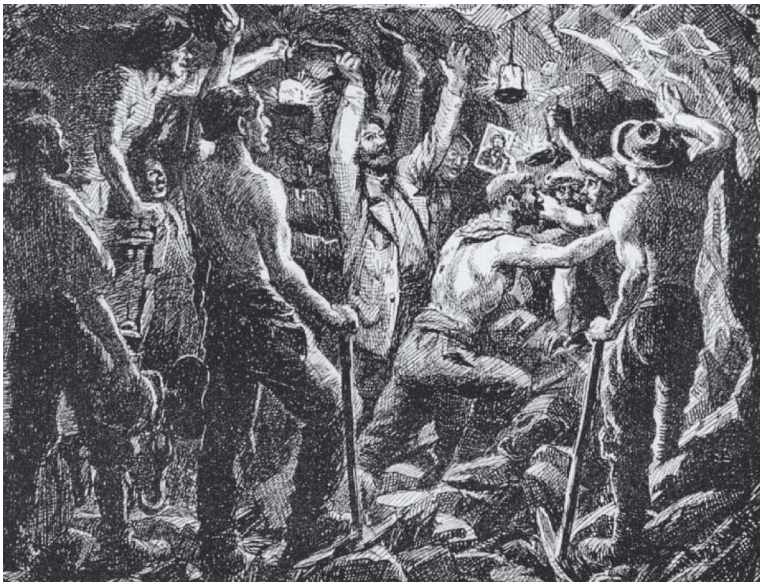
Im Kanton Uri herrschte in dieser Zeit eine Unzufriedenheit über die Gotthardbahn-Gesellschaft, da im Zuge der Subventionszahlungen im Jahr 1875 direkte Steuern eingeführt werden mussten. Als Folge wurden an der Landsgemeinde 1877 die Steuern wieder abgeschafft und die Subventionszahlungen gestoppt. Eine Extra-Landsgemeinde musste noch im selben Jahr einberufen werden, um diese beiden Entscheidungen wieder rückgängig zu machen. In der emotional geführten Diskussion wurde erwähnt, dass die Gesellschaft nicht vertragsbrüchig geworden war, womit die Urner kein Recht hatten, die Zahlungen einzustellen. Die einzige Bedingung, welche an die Zahlung der Subvention gekoppelt war, die rechtsufrige Linienführung zwischen Flüelen und Amsteg, war noch nicht im Bau und daher auch nicht unerfüllt. Sollte Uri vertragsbrüchig werden, könnte der Bund Zoll- und Posteinnahmen, welche Uri zustünden, einbehalten. Dazu sollte das grosse Werk nicht gefährdet werden, da der Kanton von der Bahn in grossem Masse profitiere. Mit grosser Mehrheit wurden die Subventionszahlungen wieder aufgenommen, doch wurde die Zahlung weiterer Subventionen abgelehnt. Auch die Steuern wurden wieder eingeführt, allerdings bei vielen Enthaltungen. Die Frage um die Nachsubventionen kam im Frühling 1878 durch einen Antrag vor die Landsgemeinde, wurde jedoch mit ungefähr 2000 zu 100 Stimmen sehr

deutlich abgelehnt (UW, 12. Mai 1977, Nr. 19; 19. Mai 1877, Nr. 20; 26. Mai 1877, Nr. 21; 8. September 1877, Nr. 36; 6. Oktober 1877, Nr. 40; 20. Oktober 1877, Nr. 42; 3. November 1877, Nr. 44; 11. Mai 1878, Nr. 19; Baumann und Fryberg 1997: 24).

5.1.7 Die Eröffnung der Bahn

Am 19. Juli 1878 starb Favre unerwartet, während er sich auf einer Kontrolle im Tunnel befand. Die Arbeiten wurden unter der Leitung der Ingenieure Stockalper und Maury fertiggeführt. Am 29. Februar 1880 erfolgte unter grossem Jubel der Durchstich (Abb. 5). Das Urner Wochenblatt berichtete euphorisch über das Ereignis: „Mit Blitzesschnelle durchzuckte am Schalttag dieses Jahres der elektrische Draht die halbe Welt, von Italiens Gefilden bis zu den Sandflächen der Nord- und Ostsee, um den Völkern die frohe Kunde zu bringen, dass Sonntag, den 29. Februar, Mittags 10 Uhr 10, die letzte Scheidewand zwischen der nördlichen und südlichen Tunnelhälfte, zwischen dem Völkerverkehr diesseits und jenseits der Alpen, gefallen sei. (...) Der Gotthard-Durchstich ist ein bewunderungswürdiger Triumph der Technik, ein glänzender Sieg des strebenden, sich immer mehr ausbildenden Menschengeistes über die todte Materie, über die bis vor ein paar Jahrzehnten noch als unüberwindlich gehaltenen Gebirgskolosse. Dieses Bewusstsein und der Gedanke, dass kein Felswall mehr stark genug ist, den Völkerverkehr und das Völkerleben einzudämmen, müssen allüberall freudigen Nachhall finden“ (UW, 6. März 1880, Nr. 10). Der deutsche Kaiser und der italienische König liessen gratulieren.

Abbildung 5: Durchschlag im Gotthardtunnel



Quelle: Häsler 2000: 160

Am 1. März 1880 fuhr erstmals ein Zug durch den provisorischen Tunnel. Doch auch nach dem Durchbruch stiegen die Aktien nicht und Favre's Gesellschaft wurde von grossen Finanzsorgen geplagt (Häsler 2000: 157, 162-167). Ende 1881 war der grosse Tunnel fertig gebaut (Abb. 6) und am 1. Januar 1882 konnte der Bahnbetrieb durch den Tunnel aufgenommen werden. Am 22. und 23. Mai 1882 folgte die feierliche Eröffnung des grossen Werks und so fieberte im Mai 1882 halb Europa der Eröffnung der Gotthardbahn entgegen. Am Dienstag, dem 23. Mai 1882, führten dann drei Festzüge eine illustre Gästeschar zum ersten Mal auf dem durchgehenden Schienenweg von Luzern nach Mailand (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). Die Gesamtkosten für den Tunnel betrugen 66.67 Millionen Franken, 7.07 Millionen mehr als veranschlagt und 18.9 Millionen mehr, als Favre errechnet hatte (Stalder 2003: 117).

Abbildung 6: Nordportal des Gotthardtunnels

Quelle: eigenes Foto

5.1.8 Der Betrieb der Gotthardbahn

Der Verkehr auf der Gotthardlinie entwickelte sich in einem Ausmass, welches die Schätzungen bei weitem übertraf. So wurde der bei der Planung vorgesehene, aber aus finanziellen Gründen zurückgestellte Bau der Doppelspur schon kurz nach der Betriebseröffnung wieder aktuell. Die guten Geschäftsergebnisse erlaubten es der Gotthardbahngesellschaft, in den Jahren 1883 bis 1897 die zur Aufnahme der zweiten Geleise erforderlichen, früher unterbrochenen Bauarbeiten abzuschliessen und auf der Strecke Flüelen – Giubiasco den Doppelspurbetrieb aufzunehmen. Dazu ermöglichten die guten Geschäftsergebnisse, die im Gotthardvertrag von 1869 vorgesehenen Linien Luzern – Meggen – Immensee und Zug – Arth-Goldau, deren Bau ebenfalls wegen der finanziellen Schwierigkeiten zurückgestellt worden war, zu bauen und im Jahre 1897 in Betrieb zu nehmen (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 10, 11).

Obwohl der Bau des Tunnels erfolgreich abgeschlossen worden war und die Gotthardbahn ihren Betrieb aufnehmen konnte, flammte der Streit der Bahngesellschaft mit der Unternehmung Favre & Cie. wieder auf. Der Streit füllte Bände. Ein angerufenes Schiedsgericht fällte schliesslich 1885 das Urteil: Favre hatte va banque gespielt und verloren. Ein Verlust von fünf Millionen Franken war zu decken. Die Kommanditäre verloren zwei

Millionen, welche sie an die Kaution gegeben hatten, für die restlichen drei Millionen hatte unbeschränkt die Familie Favre zu haften. Dies betraf Favres Tochter, welche praktisch ihr ganzes Vermögen verlor. Die Gesellschaft beschloss, ihr eine lebenslange Rente von jährlich 10‘000 Franken auszurichten, damit sie ihren Lebensstil weiterführen könne. Damit konnte diese Akte endlich geschlossen werden (Stalder 2003: 117).

Nach 27 Jahren eigenständigen Betriebes wurde die Gotthardbahn am 1. Mai 1909 als letzte Schweizer Bahn für 215 Millionen Franken verstaatlicht, was durch einen neuen Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien besiegelt wurde. Trotz dem Übergehen in staatlichen Besitz wurde keine Rückzahlung der Subsiduen fällig, als Gegenleistung erhielten die Subventionsstaaten Transiterleichterungen (Eggermann et al. 1981: 220).

Die Nord-Süd-Linie war von enormer Bedeutung und die Zugdichte wuchs weiterhin beständig, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Der geforderten erhöhten Leistungsfähigkeit war die Dampflokomotive nicht mehr gewachsen, weshalb 1913 der Beschluss zur Elektrifizierung der Strecke zwischen Erstfeld und Biasca gefasst wurde. Der Erste Weltkrieg stoppte diese Pläne fürs Erste, doch in den Jahren 1920 bis 1922 erfolgte die Elektrifizierung der ganzen Strecke. Durch die Elektrifizierung konnte die Schlüsselstellung der Gotthardbahn im schweizerischen und internationalen Verkehr neu verankert werden. Die seither unternommenen Anstrengungen zur Erhaltung dieser Position dokumentieren die enorme Bedeutung dieses wichtigen Eisenbahnstranges im Herzen Europas. Wenn die Schweiz ihren Ruf als Drehscheibe Europas behalten will, so wird sie stets ihre besondere Aufmerksamkeit auf die Verkehrsentwicklung am Gotthard richten müssen. Die Gotthardbahn wird auch künftig das Aushängeschild nationaler Tatkraft, schweizerischer Präzisionsarbeit und Zuverlässigkeit sein. Sie wird darüber hinaus den Willen der Schweiz, ihren zeitgemässen Beitrag an ein völkerverbindendes europäisches Verkehrsnetz leisten, in eindrücklicher Weise dokumentieren (Abb. 7) (Nething 1990: 105, 106; Eggermann et al. 1981: 220). Die Fahrzeit konnte in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesenkt werden. Brauchte der Reisende 1922 für die Strecke Basel – Chiasso noch 6 Stunden und 12 Minuten, so war dieselbe Strecke im Jahr 1950 in 4 Stunden und 50 Minuten und 1990 in 4 Stunden und 5 Minuten zurückgelegt. Nach der Eröffnung der NEAT wird die Strecke zwischen Basel und Mailand in 3 Stunden zurückzulegen sein.

Abbildung 7: Bahnanzeige nach der Gotthardlinie am Hauptbahnhof Zürich

Quelle: eigenes Foto

5.2 Hoffnungen und Befürchtungen in Uri

5.2.1 Hoffnungen und Befürchtungen vor 1870

Von der Bahn durch den Gotthard versprach man sich in Uri ein goldenes Zeitalter, welches Beschäftigung und Geschäftstätigkeit bringen sollte (Baumann und Fryberg 1997: 7). Bereits im Zirkular zur Landsgemeinde von 1854 wurde die „Erstellung einer Eisenbahnlinie von Basel nach der St. Gotthardsroute“ als „eine materielle Lebensfrage des hiesigen Kantons“ bezeichnet. Daher würden es „Ehre und Nutzen des Landes Uri gebieten“, sich mit 100‘000 Franken am Aktienkapital einer Bahn zwischen Olten und Luzern zu beteiligen, welche sich dereinst bis zum Gotthard erstrecken könnte (Baumann und Fryberg 1997: 7). Auch die Subventionen, welche die Kantone an die Gotthardbahn leisteten, waren national-wirtschaftlich begründet (Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870; in: Bundesblatt 1870: 855).

Bei den Verhandlungen der Standeskommission über die Kantonssubventionen erwähnte Karl Emanuel Müller für die Urner Delegation, dass ein Ausbleiben der Gotthardbahn für Uri einen stetigen und nachhaltigen Rückschritt bedeuten würde. Der Transit, die Touristen, die

Landesprodukte, der Viehhandel, die Güter- und Bodenpreise nähmen Schaden. Von Härten der Umstrukturierung sprach Müller nicht, sondern vom Verdienst, der sich einstellen sollte: „Von dem grossen Verdienst, welcher unserm Volk durch die Bahn nicht bloss während des Baus, sondern auch später durch den Unterhalt derselben zukommen würde, will ich gar nichts erwähnen, indem dies auf der Hand liegt." Industrie und Handel würden „im grossartigsten Maas befördert." Daher sei der Entscheid über die Subventionierung der Bahn wegweisend: „Kurz, ich betrachte den in den Vordergrund getretenen Entscheid entweder für ein grossartiges Aufblühen unseres engern Vaterlandes, oder aber als der etwas langsame, aber sichere Ruin desselben." Sollte der entscheidende Moment verpasst werden, lasse sich die Sache mit allen Opfern nicht mehr ändern. Daher soll eine Subvention von einer Million Franken an die Gotthardbahn bezahlt werden, um Schaden von Uri abzuwenden. Daraus lassen sich die Hauptargumente folgern, dass sich die Urner vom Bau der Bahn grossen Verdienst und vom Betrieb der Bahn Verdienst und Beschäftigung versprachen, indem durch sie Handel und Industrie gefördert würde, was allen zum Vorteil gereichte, wodurch auch die Hypothese C verifiziert werden kann.

Resultat Hypothese C: *Die Hypothese „Die Bevölkerung des Kantons Uri unterstützt den Bau der Gotthardbahn, da die verbesserte Verkehrsgunst eine Förderung der Wirtschaft mit sich bringen soll" kann verifiziert werden. Die Bahn sollte Uri einen Aufschwung bescheren (vgl. die Hauptargumente A und B).*

Hauptargument A: *Uri wird am Bau der Bahn gross verdienen können.*

Hauptargument B: *Die Bahn soll Uri ein goldenes Zeitalter mit Beschäftigung, Geschäftstätigkeit und Verdienst bringen.*

Hauptargument C: *Durch die Gotthardbahn sollen Handel und Industrie gefördert werden, wovon alle profitieren könnten.*

Im Zirkular zur Landsgemeinde war ebenfalls von „unverkennbar grossen Vorteilen" einer Gotthardbahn für den Kanton Uri die Rede und von unabsehbaren Nachteilen für Uri, sollte die Bahn an einem anderen Ort gebaut werden (Zirkular zur ausserordentlichen Landsgemeinde 1865; in: Amtsblatt des Kantons Uri, vom Donnerstag, dem 26. Oktober 1865; Stadler 1999: 506, 507). Die Befürchtung von Nachteilen einer Umfahrung war einer der wichtigsten Gründe für die Unterstützung einer Gotthardbahn. Daraus kann das Hauptargument D geschlossen werden, dass eine andere Alpenbahn grosse Nachteile für Uri bedeuten würde.

Hauptargument D: Eine andere Alpenbahn als die Gotthardbahn hätte grosse Nachteile für Uri und brächte statt des Aufblühens des Kantons den langsamen Ruin.

Der Stand Luzern war schon vor 1850 überzeugt, dass eine Bahnlinie über den Splügen den Kantonen der Gotthardroute zu empfindlichen Nachteilen gereichen würde. Dieser Ansicht schloss sich der Urner Landrat an, welcher 1850 beschloss, „geeignete Schritte zu thun, damit die Hauptbahn über Luzern nach dem St. Gotthard geführt werden möchte." Dazu beauftragte er den Regierungsrat, „nach besten Kräften zu wirken, dass die Basel – Luzern – Gotthardbahn als Haupteisenbahn der Schweiz angesehen und ausgeführt werde" (Baumann und Fryberg 1997: 6). Die negativen Folgen einer Umfahrung beschrieb der Bündner Ständerat Planta bei der Ratifizierung des Staatsvertrages nach der Gotthard-Konferenz in Luzern. Er beklagte sich bitter darüber, dass sein Kanton nie eine Alpenbahn erhalten werde. Zorn, Hoffnungslosigkeit und eine grosse Auswanderungswelle würden die Folgen sein. Eine ähnliche Perspektive befürchteten die Urner, sollte die Bahn nicht über den Gotthard führen (Baumann und Fryberg 1997: 16). Die Landsgemeinde bewilligte in der Folge die Subventionszahlung (vgl. Kapitel 5.1 Geschichte der Gotthardbahn). Dies führt dazu, dass die Hypothese A verifiziert werden kann, die Hypothese B betreffend der Haltung der Bevölkerung jedoch falsifiziert werden muss.

Resultat Hypothese A: Die Hypothese A „Die grosse Mehrheit der Urner Bevölkerung unterstützte den Bau der Gotthardbahn" kann verifiziert werden. Die Landsgemeinde beschloss die Subvention jubelnd.

Resultat Hypothese B: Die Hypothese B „Die Urner Regierung unterstützt den Bau der Gotthardbahn, die Bevölkerung steht dem Ansinnen skeptisch gegenüber" kann nur für die Haltung der Regierung verifiziert werden, betreffend der Haltung der Bevölkerung muss sie jedoch falsifiziert werden (vgl. Hypothese A). Allerdings nahm die Skeptik während des Bahnbaus stark zu, als nicht alle Erwartungen erfüllt werden konnten (vgl. Hauptargument E).

5.2.2 Diskussion um die Weiterbezahlung der Subventionsmillion

Als der Kanton Uri die Subventionszahlungen 1877 vorübergehend einstellte, war der Nutzen der Bahn für Uri eines der wichtigsten Argumente, um die Zahlungen wieder aufzunehmen. Wenn Uri die Zahlungen stoppte, möchten alle ihr Geld zurückhalten, womit der Bau gefährdet würde. Der Vertreter Urserens im Regierungsrat, Adelrich Daniot, welcher sonst beinahe notorisch zur Regierung in Opposition stand, meinte: „Uri wäre der ärmste Theil der Schweiz, wenn die Bahn anderswo ginge." Regierungsrat Walter pflichtete bei und befand, es sei unbegreiflich, dass Uri sich weigern wolle, die Subvention zu bezahlen, da die Bahn den ganzen Kanton durchziehe und bereits grossen Nutzen gebracht habe. Daher stehe Uri das Verweigern der Subvention am wenigsten an (UW, 8. September 1877, Nr. 36; Baumann und Fryberg 1997: 24). Das Urner Wochenblatt schrieb dazu: „Wenn wir (...) dasjenige ins Auge fassen, was die Gotthardbahn unserem Kanton auf die Geldverhältnisse schon eingewirkt hat und noch einwirken wird, so darf man mit dem Ergebnis zufrieden sein. Unbestreitbar brachte sie schon recht viel Geld und Verdienst ins Land und die Million wird den Bürgern mit reichen Zinsen zurückvergütet werden, wenn einmal die Arbeiten auf der ganzen Linie beginnen. Freilich wird die Million dem Fiskus nicht direkt zurückbezahlt; allein wenn sie sich im vermehrten Volkswohlstand zeigt, so ist das ebensoviel werth. Dabei wird aber auch der Staat als solcher seine Ausgaben reduziren können, wenn einmal die Lokomotive von Sisikon bis Göschenen pfeift, indem die grossen Kosten für die Strassen und den Schneebruch sich dann auf ein Minimum reduziren lassen. Unterdessen decken die Erträge aus dem Salz und Ohmgeld [Steuer auf alkoholischen Getränken] die durch die Bahnarbeiten gesteigerten Administrationskosten" (UW, 20. Oktober 1877, Nr. 42). Auch die Urner Zeitung schrieb, dass die Bahn die Million bald mehr als zurückbezahlt haben werde. Die Zeit sei nahe, wenn man sehen werde, dass nicht für die Gotthardmillion gesteuert wurde, sondern dass diese geholfen habe, die alte Schuld zu tilgen (UW, 2. April 1881, Nr. 14). Die Wiederaufnahme der Zahlungen wurde an der Extra-Landsgemeinde deutlich angenommen.

5.2.3 Urner Nachsubvention

In Bezug auf kantonale Nachsubventionen lag die Stimmung jedoch anders. Die Kommission für Reparation hatte dem Kanton Uri 300‘000 Franken an Nachsubventionen zugedacht. Der Regierungs- und Landrat lehnte die Nachsubvention konsequent ab, doch wurde an der Landsgemeinde der Antrag auf eine Urner Nachsubvention von 100‘000 Franken eingebracht. Das Urner Wochenblatt blieb bei seiner Einschätzung, Uri habe seine Verpflichtung

ausreichend erfüllt, wenn nicht bereits „übererfüllt“. Sollte der Antrag trotzdem gutgeheissen werden, müsste daran die Bedingung vorteilhafterer Stationsanlagen geknüpft werden. Der finanzschwache Kanton Uri habe bereits mit Abstand die höchsten Subventionen aller Kantone pro Kopf der Bevölkerung bezahlt (UW, 20. Oktober 1877, Nr. 42). Nachdem bei der interkantonalen Konferenz, welche die Nachsubventionen der Kantone sichern sollte, nicht einmal die Hälfte der Summe zusammen kam, wurden die Rufe nach einer Bundessubvention lauter. Das Urner Wochenblatt wiederholte noch einmal die Position Uris: „Wir rufen dem ganzen Schweizervolk in Erinnerung, dass Uri mit seiner Million verhältnismässig eine weit grössere Subvention an die Gotthardbahn dekretire, als jeder andere Kanton. (...) Aber wir können noch weiter gehen und darauf hinweisen, dass Uri zur Stunde noch keine definitiven Zusicherungen über Anlage von Bahnhöfen etc. hat, während doch die anderen, ebenfalls an der Bahnlinie gelegenen Kantone hier bindende Versprechen in den Händen haben. (...) Was aber die Gotthardbahn nach ihrer Vollendung dem Kanton Uri bringt oder nimmt, vermag dermalen Niemand zu entscheiden. (...) Lasse man daher in den Zeitungen und den Rathsäälen Uri in Ruhe; es hat mit der Million seine Pflicht voll und ganz erfüllt“ (UW, 12. Januar 1878, Nr. 2). Was die Vorteile für Uri anging, war unterschiedliches zu lesen: „Uri bezahlt (...) also bei weitem mehr als jeder andere Subventionskanton, wobei wir zwar gerne anerkennen, dass – Tessin vorbehalten – Uri wohl die grössten Vortheile aus dem Bahnbau ziehen wird“ (UW, 27. April 1878, Nr. 17), oder: „ebenso trügerisch ist auch die Vorspiegelung des während des Bahnbaues für unsere Bürger anfallenden grossen Gewinnes. Gewiss werden Einzelne dabei ihre Rechnung finden, die fettesten Brocken werden aber voraussichtlich von Leuten aufgeschnappt werden, die unser Urnerland nicht als ihre Heimath ansehen“ (UW, 4. Mai 1878, Nr. 18).

5.2.4 Der Gotthardkompromiss

Bei den Diskussionen um die Nachsubventionen und den Gotthardkompromiss kam das Thema wirtschaftlicher Vorteile wieder in die Medien. Die Urner Zeitungen unterstützten den Gotthardkompromiss entschieden. Nicht nur für die Schweiz und die angrenzenden Länder, auch für den Kanton Uri sei die Gotthardbahn ein wahrer Segen, könne man doch von ihr in der heutigen verdienst- und geldlosen Zeit mit Recht Beschäftigung und eine rege Geschäftstätigkeit erwarten. Selbst die Landwirtschaft und die Konsumenten würden von der Bahn profitieren. Denn der Absatz der einheimischen Produkte wie Käse, Butter, Milch und Schlachtvieh werde sich dank der billigeren und schnelleren Bahntransporte in Zukunft auf

einem unendlich grösseren Markt abspielen (Baumann und Fryberg 1997: 32). Das Urner Wochenblatt betonte, dass mit der Gotthardbahn die Zukunft einzelner Landesgegenden auf dem Spiel stünden. „Für unsern Kanton bietet die Gotthardbahn in die Augen springende Vortheile, die wohlbekannt sind; wir müssen daher die rettende Hand, welche der Bund bietet, dankbar loben und unterstützen. Das Unternehmen wird nur auf diese Art und Weise gerettet. Die Kantone und Bahngesellschaften vermögen die 8 Millionen Nachsubvention nicht mehr aufzubringen, da sie, voraus und voran unser kleines Uri, bei den ersten Subventionen ihren Verhältnissen entsprechend, Geldopfer brachten. Nun übernimmt der Bund diejenige Unterstützung, welche die Kantone nicht mehr leisten können“ (UW, 27. Juli 1878, Nr. 30).

Aus diesem Grund werde die Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 über den Gotthardkompromiss insbesondere für den Kanton Uri weitreichende Folgen haben. Sämtliche Repräsentanten der Urschweiz unterstützten den Kompromiss. Die Annahme sei von hohem politischen Interesse für die gesamte Schweiz. Bei einem Konkurs der Gotthardbahn-Gesellschaft würden auch viele Urner Kleinsparer ihr Geld verlieren, welches sie in Gotthardbahn-Aktien eingesetzt haben. Sollten auch gute Gründe gegen eine Alpenbahn vorgelegen haben, so hätten die Urner dagegen ohnehin nichts ausrichten können (UW, 28. Dezember 1878, Nr. 52; 4. Januar 1879, Nr. 1). „Der Ruf, wir wollen keine Alpenbahn, mochte einst für uns Urner nicht unberechtigt sein, aber lag es je in unserer Macht, durch Hemmnisse, die wir der Gotthardbahn hätten bereiten können, das Zustandekommen einer andern Alpenbahn zu verhindern? Und wenn statt des Gotthardes der Splügen überschient worden wäre, wäre unsere Lage dann eine günstige und erfreuliche geworden? Und liegen, nachdem Kanton und Privaten verhältnismässig enorme Summen in dieses Unternehmen bereits geworfen haben, die Dinge für uns noch gleich, wie vor dem Beginn des Bahnbaues in unserm Kanton? Unbestrittener Massen hat die Erstellung der Gotthardbahn auch Nachtheile im Gefolge, aber diese Nachtheile werden sich verzehnfachen, wenn das Bundesgesetz durch das Veto des Volkes (...) zum Falle gebracht, wenn die Rekonstruktion der Gotthardbahn vereitelt werden sollte. Der blosse Stillstand in den Arbeiten, die blosse Befürchtung für die Existenz und Lebensfähigkeit des Unternehmens drückt wie ein schwerer Alp auf alle geschäftlichen und Verkehrsverhältnisse, Handel und Wandel liegt darnieder und die Klage über die verdienst- und geldlose Zeit ist eine allgemeine, (...) sie ertönt nicht blos aus den an der Bahnlinie direkt gelegenen Gegenden.“ Falls die Liquidation Tatsache würde und die Arbeiten verzögert oder eingestellt würden, hätte dies schwerwiegende Folgen. „Das jetzt schon mitunter aus hohlen Augen uns entgegen grinsende Elend, die harte Noth wird noch

ganz andere Dimensionen gewinnen in unserm Lande und gar Mancher, der dem Gange der Dinge gleichgültig glaubt zuschauen zu können, wird von der Wucht des Kraches betroffen werden, denn viele Kreise im Urnerlande werden zum Opfer fallen. Der Vortheile für unsern Kanton und dessen Bürger, welche der Bau und Betrieb der Bahn bringen wird, gedenken wir nur in flüchtiger Eile, indem wir aus vollster Ueberzeugung den Satz ausstellen, dass der Landwirth in den Berggegenden ebenso sehr davon profitiren wird, als der Handwerker und der Geschäftsmann in den näher liegenden Gemeinden, abgesehen davon, dass das Gedeihen und Blühen einer sozialen Klasse, eines Standes, stets auch seine guten Wirkungen äussert für die übrigen, wegen der thatsächlich eben doch bestehenden Gemeinsamkeit der Interessen unter den verschiedenen Ständen und Berufszweigen. (...) Wir schliessen diese nur der Sache zu lieb geschriebenen Erörterungen und Reflexionen, indem wir dem Volke von Uri, im Hinblicke auf die eigenen Landesinteressen, um der öffentlichen Wohlfahrt willen, in Ansehung der schon von unsern Vätern als kostbares Kleinod treu gehüteten schweizerischen Ehre und Unabhängigkeit, aus vollster, wärmster Ueberzeugung dringend an's Herz legen, am 19. Januar Mann für Mann bei der Abstimmung sich zu betheiligen und für Sanktion des auf Befestigung der Einigkeit und Förderung des gemeinen Wohles hinzuzielenden Bundesgesetzes ein vollgewichtiges Votum in die Urner zu legen" (UW, 4. Januar 1879, Nr. 1).

Das Urner Wochenblatt zitierte zudem aus der Flugschrift des Zürcher'schen Agitationskomitee's für den Gotthardkompromiss. Es sei ein „Ja" einzulegen, weil bereits der Bau der Gotthardbahn reichlichen Verdienst einbringen werde. „Tausenden von Arbeitern wird Gelegenheit geboten, eine lohnende Beschäftigung zu finden, und das ist in einer Zeit, da Handel und Verkehr stocken, wahrlich nichts Geringes. Der Arbeitslohn für die Gotthardbahn wird nach vielen, vielen Millionen zählen. (...) Dieses Geld bleibt und vertheilt sich in der Schweiz. Es wird wieder ausgegeben für den Unterhalt und nur die Ersparnis wird als Reserve zurückgelegt. Es sind also der Bäcker, der Metzger, der Schuster, der Schneider, der Landwirth, und wie sie alle heissen, in deren Hände wiederum ein grosser Theil des Verdienstes abgegeben wird und sodann von hier aus seinen Weg weiter geht. Vom Gotthard aus wird ein reicher Strom herabfliessen, der im Lande seine Verzweigungen überallhin ausbreitet und befruchtend wirken wird." Dazu werde die Bahn auch wesentlich zur Förderung der landwirtschaftlichen Interessen wirken: „Dass die Gotthardbahn nicht auch unserer Landwirthschaft von Nutzen sein wird, wird Niemand ernstlich bestreiten. Welchen Vortheil eine Eisenbahn beim Absatze der Landesprodukte bietet, davon wissen diejenigen

am besten zu berichten, welche das Glück haben, ihr Heimwesen an einem Eisenstrange zu wissen. Der Markt ist für alle Produkte unendlich grösser. (...) Je grösser aber das Absatzgebiet, desto grösser die Nachfrage und desto besser der Preis. (...) Während dem Bau der Gotthardbahn wird sich für die Landwirte im Kanton Uri ein weites Absatzgebiet für die Produkte ihres Gewerbes aufthun. (...) Die Folge davon kann keine andere sein, als dass die Preise wesentlich in die Höhe gehen werden. (...) Mit der Eröffnung der Bahn bricht aber auch das grosse Hemmnis zum Besuch unserer Märkte von Italien her zusammen. (...) Die italienischen Händler werden unsere Märkte besuchen, und ihre Einkäufe vielfach selbst besorgen. (...) Um nun von der Einfuhr auch noch ein Wort zu reden, wollen wir nur erwähnen, dass diejenigen italienischen Produkte, auf die hinwiederum wir Urner angewiesen sind, wie Wein, Mais, Korn und Waizen, durch Wegfall der grossen Transportspesen entschieden einen grossen Preisabschlag erleiden werden.“ Dazu wären die Urner durch die Bundessubvention von jeglicher Forderung nach Nachsubventionen befreit (UW, 11. Januar 1879, Nr. 2). Der Gotthardkompromiss wurde in Uri klar angenommen, was im ganzen Kanton, auch in Urseren, gross gefeiert wurde (Baumann und Fryberg 1997: 33).

5.2.5 Urner Reaktionen beim Durchstich

Anlässlich des Durchstiches des Tunnels wurde in der ganzen Schweiz gefeiert. Auch im Kanton Uri war echte Freude zu spüren und in Göschenen wurde gross gefeiert. Das Urner Wochenblatt schrieb über das Ereignis: „Wir Urner speziell dürfen stolz sein, dass das Riesenwerk, der grösste Tunnel der Welt, auf unserm Boden steht.“ Obwohl der Bau der Bahn einige Enttäuschungen mit sich brachte (vgl. Kapitel 5.4.3 Enttäuschte Erwartungen in Uri), „so stehen wir doch nicht an, dem welthistorischen Ereignis des Gottharddurchstiches, dem Werke, das an Kunst und Grossartigkeit keinen Rivalen zu verzeichnen hat, unsere Huldigung darzubringen und ihm ein kräftiges Hoch zuzurufen“ (UW, 6. März 1880, Nr. 10). Bereits in dieser Widmung zeigte sich, dass der Bau der Bahn nicht alle Hoffnungen erfüllen konnte, dass jedoch die Freude obsiegte. „Dass der Festjubel ein ernst gemeinter, warm gefühlter war, dafür spricht am lautesten der Umstand, dass keine Ruhestörung (...) die Festtage störte, obwohl mindestens 1500 Arbeiter verdiente Vakanztage erlebten. (...) Allerlei schöne Sprüche waren an den Triumphbogen zu lesen und neben den Gefühlen der Freude und der Anerkennung, die dabei Ausdruck fanden, wurde auch in grossen staatsmännischen Gedanken gemacht, wovon die folgende Inschrift des Triumphbogens am Eingange des Dorfes Zeugnis ablegt:

‚Durchbrochen ist der Berg, gefallen sind die Schranken,
Auf – Völker reicht Euch die Bruderhand,
Schliesst einen Bund und lasst ihn nimmer wanken,
Italien, Deutschland, Schweiz, Ihr seid jetzt eng verwandt'" (UW, 6. März 1880, Nr. 10).

Zum Jahresende 1880 erschien im Urner Wochenblatt ein ausführlicher Artikel über die Zukunft Uris nach der Eröffnung der Bahn. Darin wurden die unterschiedlichen Erwartungen erwähnt, genauso wie die Meinung des Redaktors, welcher das Wahre zwischen den Extremen ansiedelte. Es würden verschiedene Probleme auf Uri zukommen, doch wenn sich die Bewohner auf ihre Tugenden besinnten, werde die Zukunft zu meistern sein: „Uris nächste Zukunft, wie sie infolge des Gotthardbahnbetriebes sich etwa gestalten wird, ist gewiss schon oft und seit Langem fast bei Jedem von uns Gegenstand des Nachdenkens gewesen und Viel ist in Hoffnungen, Täuschungen und Befürchtungen gemacht worden. Wir erinnern uns noch lebhaft, wie seiner Zeit besonders die geschäftstreibende Bevölkerung sich goldene Berge von der Gotthardbahn versprach, wie man gegentheilige Meinungen als Kurzsichtigkeit und Borniertheit verlachte und schmähte und Jeden für einen Feind der allgemeinen Wohlfahrt erklärte, der nicht mit voller Hand die Gelder des Staates den Herrn der Weltbahn hinwerfen wollte." Gegen Ende der Bauzeit herrschte in Uri jedoch Unzufriedenheit, da der Bau der Bahn Uri eher Verluste als Gewinn gebracht hatte. „Auch das Bild der Zukunft erscheint auf einmal so düster, schon erblickt man Uri als ein armes, auf die Seite geschobenes Ländchen. – Wir unsererseits glauben, dass auch hier (...) das Richtige nicht in den extremen Meinungen liegt, sondern wohl eher in der Mitte, wenn wir nur mit klarem, offenem Blick die Situation gehörig erfassen und den veränderten Verhältnissen entsprechend unser Thun und Handeln einzurichten wissen. – Allerdings sind wir entschieden der Meinung, dass die von Manchem geträumten Luftschlösser keine feste Form annehmen werden. Wir glauben – wenigstens für lange Zeit hinaus – nicht an die Einbürgerung der Grossindustrie; die Geschäfte liegen darnieder, eine allgemeine Krisis hat Alles lahm gelegt; viele der schönsten, besteingerichteten Fabriken da und dort stehen still oder arbeiten mit Verlust: Wie sollte es unter diesen Umständen möglich sein, auf gleichem Gebiete hier etwas von Bedeutung mit Erfolg leisten zu können?! – Wir können auch nicht jene andere Hoffnung theilen, die Gotthardbahn werde uns unsere Bedürfnisse von anderswoher spottbillig beischaffen, während wir dann unsere Ausfuhrartikel fabelhaft theuer absetzen können. Eine so bedeutende Veränderung zu unsern Gunsten scheint uns in dieser Richtung schon desshalb nicht leicht denkbar, weil ja jene, denen wir Etwas liefern, hiefür von dem Bahnbetrieb eine

Preisreduktion gerade so gut zu erwarten sind, wie wir dies in Bezug auf die Artikel thun, die wir von ihnen erhalten. Endlich kann sich wohl Niemand verhehlen, dass wir jedenfalls eine bedeutende Einbusse erleiden auf dem Gebiete der Fremdenindustrie und des Transitwesens. Hier wird direkt oder indirekt mehr oder weniger fast Jeder betroffen: der Gastwirth, der Pferdebesitzer, ihre Dinstboden, der Verkäufer von Heu, Milch, Fleisch, etc., der Geschäftsmann und Handwerker jeder Art. Trotzdem aber finden wir keinen Grund, muthlos zu werden, sondern sind vielmehr überzeugt, dass unser Loos auch in Zukunft ein befriedigendes sein wird, wenn wir die Sache recht anfassen, und in der That weist uns ja schon die Natur unseres Landes den Weg, den wird zu gehen haben; wir Urner sind durch die Beschaffenheit des Bodens unzweifelhaft vorzugsweise auf Alp- und Viehwirtschaft angewiesen und wenn wir eine gedeihliche Hebung derselben uns zur Aufgabe machen, ist hier gewiss ein reiches Feld für unsere Thätigkeit. Sehr viel ist da noch zu thun und Vieles lässt sich da erreichen. Es darf uns nicht verborgen bleiben, dass sich in der Richtung ein gewisser lieber alter Schlendrian eingenistet hat, welcher die Einführung zweckmässiger, vortheilhafter Verbesserungen nicht aufkommen liess. Das ‚gute Alte' wollte sich vom Neuen nicht verdrängen lassen und darüber hat man es vergessen, dass eben doch viel Neues gut und besser ist, als das, was man bisher geübt. (...) Wir wissen, dass der gesunde klare Sinn des Urners das Richtige leicht herausfinden wird, wenn er darnach sucht, und dann sind wir überzeugt, dass bei unentwegtem Fortschreiten auf dem angegebenen Wege ein glückliches Ziel erreicht werden muss. Darum lassen wir den Kopf nicht hängen; öffnen wir die Augen und rühren wir fleissig die Hände! Dann wird auch bei uns der Wahrspruch sich erfüllen: Ernstes Wollen und emsiges Schaffen, ehrliche Arbeit gibt immer Brod" (UW, 11. Dezember 1880, Nr. 50). Die Rückbesinnung auf die Landwirtschaft wurde auch in anderen Artikeln wiederholt betont. Auf diesem Feld sei ein Überleben und eine glückliche Zukunft zu erreichen.

5.2.6 Urner Reaktionen bei der Eröffnung der Bahn

Die Gefühle, die in Uri bei der Eröffnung der Bahn im Jahre 1882 herrschten, fasste die Gotthard-Post 100 Jahre danach in einem Satz zusammen: „Es war ein eigenartiges Schwanken zwischen euphorischem Zukunftsglauben und tiefster Resignation" (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). In der Literatur finden sich verschiedene Berichte, die von jubelnden oder betrübten Urnern sprechen. Ebenso gingen in der ökonomischen Beurteilung des Bahnbaus

die Meinungen auseinander. Im folgenden sollen beide Seiten erwähnt werden. Es ist anzunehmen, dass die wahre Situation im erwähnten Schwanken bestand.

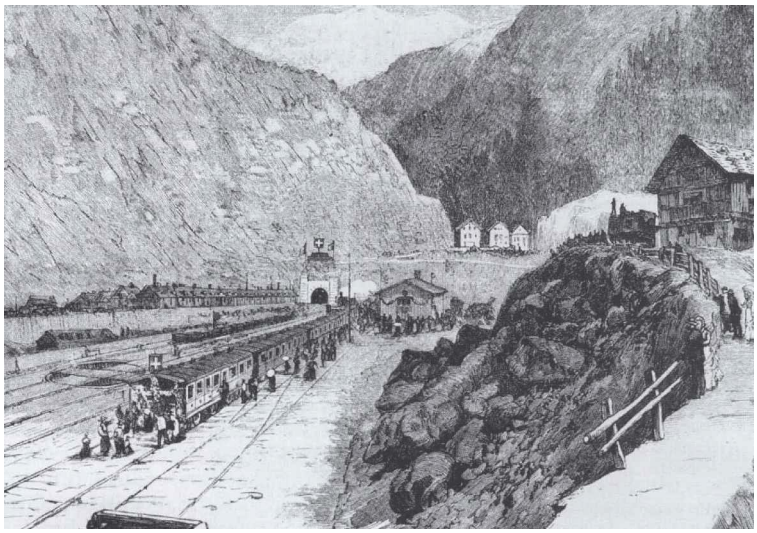
In seinem Neujahrsgruss vom am 28. Dezember 1881 im Landrat kam Landammann Karl Muheim auch auf die anstehende Eröffnung der Gotthardbahn zu sprechen. Er erwähnte die anstehenden Veränderungen und befürchete wirtschaftliche Schwierigkeiten für Uri: „Mit dem Jahr 1881 dankt auch der Gotthard als meist frequentirter Gebirgspass ab. Der im nächsten Jahre beginnende Betrieb der Eisenbahn wird sicherlich einen mächtigen Einfluss auf die ökonomische Lage unseres Kantons ausüben. Es wäre aber gewagt, heute schon ein abschliessendes Urtheil über die künftige Gestaltung seiner kommerziellen u. landwirthschaftlichen Verhältnisse zu fällen. Soviel lässt sich aber im Dunkel der Zukunft erblicken, dass vermehrte Arbeit zur Erhaltung und gehöriger Ausnützung der bisherigen und zur möglicherweise nothwendig werdenden Herbeiziehung neuer Erwerbsquellen uns nicht erspart bleiben wird“ (UW, 7. Januar 1882, Nr. 1).

Das Urner Wochenblatt schrieb über die feierliche Eröffnung: „Uri’s Bevölkerung blieb freilich kalt mitten in diesem Freudengetummel und wohl mit Recht, denn wenn man zurückbedenkt an Alles, was uns die Gotthardbahn gebracht und besonders an die Landentschädigungen und Anderes, so liegt für uns wahrhaftig kein Grund zur Begeisterung vor. (...) In vier Tagen wird die grossartige Weltbahn dem Verkehr auf der ganzen Linie übergeben und Ruhe – vielleicht nur zu viel – wird auch einkehren in unser liebes Vaterländchen“ (UW, 27. Mai 1882, Nr. 21). Es beschrieb auch eine Resignation, welche sich bereits während des Baus in Uri breit gemacht hatte: „Voll Jubel haben wir das Projekt des Gottharddurchstiches begrüsst, mit seltener Grossmuth haben wie die letzten Thaler im Staatsbeutel zusammengesucht und dem Bahnbau gespendet – und heute ...? Schon vor etlichen Jahren sind wir aus dem Freudentaumel aufgewacht und die nüchterne Wirklichkeit hat uns viele Enttäuschungen und unerfüllte Hoffnungen gebracht, so dass wir als stumme Betrachter dem nächste Woche sich abwickelnden Schauspiele zusehen“ (UW, 20. Mai 1882, Nr. 20). So erwarteten die Urner die Sonderzüge der Eröffnungsfeier mit gemischten Gefühlen. Man sah zwar ein, dass die Eröffnung der Bahn ein Ereignis von Europäischer Bedeutung war, doch Kanonenkugeln wurden keine abgeschossen. Diesen Ehrengruss des Landes liess man unterbleiben. Über die Feierlichkeiten wurde im Urner Wochenblatt auch nur auf der zweiten Seite in sehr beschränktem Umfang berichtet (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37).

Die NZZ hingegen vertrat die Meinung, dass der Kanton Uri seine Subvention sogar mehrfach wieder hereingeholt hatte, „denn was in Folge des Bahnbaus der Kanton Uri an Getränkesteuer und an Steuern in Folge der gesteigerten Steuerkraft mehr bezog und theilweise auch in Zukunft beziehen wird, wiegt die Subvention mehrfach auf. Der Kanton hat also auch abgesehen davon, dass er jetzt durch eine Weltlinie durchzogen wird, auch finanziell ein gutes Geschäft gemacht und die Klagen von einer Presserei sind in der That ungerechtfertigt“ (UW, 25. März 1882, Nr. 12). Das Urner Wochenblatt blieb eine Antwort nicht schuldig: „Es wäre thöricht zu leugnen, dass während dem Bahnbau der Ohmgeld- und Salzertrag wesentlich zugenommen habe; aber ebenso unrichtig wäre es, wollte man anderseits verkennen, dass die Mehrausgaben im Strassen- und Polizeiwesen mit den oben erwähnten Mehreinnahmen vollkommen Schritt hielten.“ Die Steuererträge könnten nicht verglichen werden, da vor dem Bahnbau gar keine Steuern erhoben wurden. Den Hauptprofit hätten solche Niedergelassene gezogen, welche nur während des Baus in Uri wohnten. Die Bahngesellschaft hätte durch ihre Lohnauszahlungen in Gutscheinen, die nur in ihren Magazinen eingelöst werden konnten, dem einheimischen Gewerbe sogar Konkurrenz gemacht (UW, 25. März 1882, Nr. 12).

Anlässlich der Eröffnung der Bahn standen nach dem Luzerner Bankett drei Sonderzüge bereit, um die Gäste nach Mailand zu fahren. Strahlendes Wetter hob die morgendliche Stimmung und die Bevölkerung der Gotthardroute entlang war festlich gestimmt und empfing die Festzüge mit Kanonenschüssen und Hochrufen (Abb. 8).

Abbildung 8: Feierlichkeiten in Göschenen bei der offiziellen Eröffnung am 23. Mai 1882



Quelle: Holzstich, Information und Public Realtions SBB, Bern; in: Häsler 2000: 165

Bundesrat Simeon Bavier, der an den Eröffnungsfeierlichkeiten dabei war, berichtete von grosser Ernüchterung, welche sie am Gotthard fanden. In Amsteg sah er eine schwarze Fahne hängen, was ihm als Symbol für eine Tasache schien, welche nur die Urner schmerzte, die Festfreude aber ungetrübt liess. Die „Brotschelme“, wie die Urner die Lokomotiven nannten, liessen den alten Gotthardverkehr, der täglich mit Kutschen und Pferden betrieben worden war, zusammenkrachen und die Seefahrt zwischen Luzern und Flüelen erlahmen. Bavier verstand die Urner wohl und schrieb später: „Sie hatten eine Million an die Gotthardbahn geleistet und mussten noch dafür steuern, dass ihnen der Verdienst weggenommen wurde.“ Der Kampf mit der Schiene bedeutete ihnen einen Existenzkampf auf Sein oder Nichtsein. „Es hat mich diese Urnermisere immer mehr in der Überzeugung gestärkt, dass bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen“ (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37). Dies führt zu der Befürchtung, dass die Bahn viele Urner um ihre Arbeit brachte.

Hauptargument E: *Der „Brotschelm“ Gotthardbahn wird die Urner um ihre Arbeit bringen.*

Die Urner nahmen das Ereignis trotzdem gelassen hin, doch die Stimmung wurde unter anderem durch ein Gedicht wiedergegeben (GP, 29. Juni 1957, Nr. 26; UW, 15. Mai 1982, Nr. 37):

„Seit verschlungen, Millionen!
Unsern Gruss der ganzen Welt,
Herren, Bürgern und Baronen!
Hätten wir nur wieder s’Geld.“

Und ein Amsteger hingegen drückte die gedrückte Stimmung im umfahrenen Dorf in einem weiteren Vers aus:

„Wir wollten gern die Häuser schmücken,
Doch seht ihr’s nicht von der hohen Brücken“ (Abb. 9) (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21).

Abbildung 9: Viadukt der Gotthardbahn oberhalb von Amsteg

Quelle: eigenes Foto

Doch waren auch positive Einstellungen zu finden, da andere Quellen von Jubel in Uri berichten. Die schwarze Fahne, die Simeon Bavier in Amsteg sah, tauchte in keinem anderen Bericht auf. Es war vielmehr von jubelnden Männer und Frauen auf den Bahnhöfen und entlang der Strecke die Rede, welche die Festzüge mit Begeisterung empfingen (Baumann und Fryberg 1997: 47). Auch aus Erstfeld wurde von Feststimmung berichtet: „Viele Neugierige hatten sich auf der Station eingefunden, um die berühmten Reisenden zu sehen. Wir oder vielmehr unser Dorf muss gewiss Allen sehr wohl gefallen haben; denn es war ja mit Flaggen, Fahnen Guirlanden, Kränzen und Inschriften festlich dekorirt“ (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21).

Zum Jahresabschluss 1882 kam das Urner Wochenblatt auf die unterschiedlichen Gefühle der Urner zurück und schrieb seinen Lesern: „Unser liebes Vaterland wurde und wird von dem besagten Werke, der Gotthardbahn, nicht wenig berührt. Manche Hoffnung ist mit dem letzten Sprengschusse verknallt, aber auch manche Befürchtung wird wieder mit dem Dampfe zerfliessen. Bei mancher Ungunst der Verhältnisse und von Seite der massgebenden Stellen, welche unsere Bevölkerung zu verkosten hatte, bleibt doch das Ergebnis ein grossartiges, und wir glauben nicht zu irren, dass unsere Nachkommen des Werkes sich freuen werden, haben sie ja die Opfer und Mühen der Gegenwart nicht mehr zu bestehen, und Unangenehmes der

Vergangenheit wird Vortheile der Gegenwart nicht zu vergällen vermögen. Dies ist unsere Hoffnung, möge sie sich bestätigen“ (UW, 30. Dezember 1882, Nr. 52).

5.3 Nationale und internationale Argumente

5.3.1 Nationale und internationale Argumente im Vorfeld des Bahnbaus

Die Gotthardbahn sollte die kürzeste Verbindung zwischen den industriellen Zentren Nordwesteuropas und Italien schaffen (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 10). Dieser kürzeste Weg zwischen Italien und Rhein müsste zu einer bedeutenden Verkehrslinie werden, war eines der wichtigsten Argumente (Vaterländische Rundschau über die Landsgemeinde 1870). Eine Eisenbahnlinie über den Gotthard fand sowohl nationalen als auch internationalen Anklang. Das Gutachten über die Gotthardbahn in kommerzieller Hinsicht brachte gute Argumente für ein solches Projekt: „Dieselbe findet aber ihre vollständige Erklärung in den vielen und grossen Interessen, welche das angeregte Unternehmen auf beiden Seiten der Alpen empfehlen. Die Verbindung zwischen der Schweiz und Italien hatte seit langer Zeit sowohl für den allgemeinen Verkehr als für die Anwohner grosse Wichtigkeit“, doch waren die vorhandenen Alpenübergänge ungenügend geworden und eine Eisenbahn wäre weit effektiver als die beste Fahrstrasse (Koller et al. 1864: 1). Die schweizerische Alpenbahn hätte eine universelle Bedeutung und sollte „die bevölkertsten, betriebsamsten und wohlhabensten Theile Europa’s mit Italien verbinden und dem Handel der Schweiz und der Rheinlande mit der Levante und Egypten, so wie dem Verkehr von Grossbrittanien mit dessen asiatischen und australischen Kolonieen die gerade, bequemste und den Seeweg möglichst abkürzende Strasse eröffnen“ (Koller et al. 1864: 4). Für Italien stellte eine Verbindung eine politische und wirtschaftliche Notwendigkeit dar, was die Bereitschaft zu Subventionszahlungen erklärt. Doch auch für die Schweiz hätte die Alpenbahn eine allgemeine und politische Bedeutung: „Soll sie doch eine leichtere Verbindung mit dem italienischen Landestheile erstellen und dadurch nicht nur die Möglichkeit einer wirksamen militärischen Vertheidigung, sondern auch den festen und dauerhaften Anschluss gewähren, der durch die unzähligen Fäden eines regen Verkehrs gebildet wird.“ Dazu wäre die Bahn ein wichtiger Wert für den Tourismus. „Es giebt nun aber neben den Reizen der Natur und neben den bestehenden Verkehrseinrichtungen kein Mittel, das eine grössere Anziehungskraft zum Reisen in und durch die Schweiz ausüben könnte, als eine Alpenbahn, die das schönste und grossartigste Ein- und Ausgangsthor von Italien eröffnet“ (Koller et al. 1864: 5). Die Gotthardlinie

erscheine für „die Verbindung von Italien mit den centraleuropäischen Ländern und England unbedingt als die vorzüglichste Linie“ und habe darum „schon aus deren wechselseitigen Verkehr grossartige Waarenzuflüsse, hauptsächlich auch an Massengütern“, zu erwarten. „Mit einem Worte“, dieselbe müsse „im ganzen Sinne des Wortes eine Weltstrasse werden“ (Koller et al. 1864: 105, 106). Aus diesen Gründen sprach alles für eine Bahn am Gotthard: „Mag man daher vom Standpunkte der Schweiz nach der bessern Verbindung mit dem Kanton Tessin und Italien und nach einer möglichst centralen Transitlinie für Reisende und Waaren, oder vom Standpunkte Italien’s nach der Vermehrung der Ein- und Ausfuhr, und nach dem wohlfeileren Bezug von Maschinen, Eisen- und Steinkohlen als den mächtigsten Hebungsmitteln der Industrie, oder endlich von einem ganz allgemeinen Standpunkte aus nur nach der höchsten Summe des Verkehrs urtheilen, so wird der Vorrang immer der Gotthardlinie zufallen“ (Koller et al. 1864: 130).

5.3.2 Die Angst vor einer Umfahrung der Schweiz

Es war von Anfang an klar, dass ein schweizerisches Bahnsystem ohne Alpenübergang in eine Sackgasse führen musste. Wollte sich die Schweiz als Transitland etablieren, musste gehandelt werden, denn die Schweiz drohte ohne eigenes Alpenbahn-Projekt in Zukunft umfahren zu werden und den lukrativen Transitverkehr zu verlieren. Die Semmeringbahn war bereits in Betrieb und andere Projekte in Planung (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22; Stalder 2003: 112; Siedentop 1971: 216). Alfred Escher erkannte früh die Gefahr, „das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen“ (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37). Welche Nachteile dies der Schweiz bescheren würde, war nicht genau in Zahlen zu fassen: „Das Urtheil muss sich auf die allgemeine Erfahrung stützen, dass mit dem Austausche der Güter und der Lebendigkeit des Verkehrs auch Gewerbsfleiss, Bildung und Wohlstand in grossem Masse zunehmen, dass der Güteraustausch und der ganze Verkehr durch gute Verbindungen am meisten gefördert wird, und dass der Einfluss besserer Beziehungen um so mächtiger ist, je mehr die Länder, zwischen denen sie stattfinden, eine dichte Bevölkerung und eine grosse Verschiedenheit an Produkten besitzen“ (Koller et al. 1864: 4). Daher müsse die Schweiz reagieren. „An den Arbeiten am Mont-Cénis und am Brenner mag die Schweiz erkennen, was zu thun ist und was auf dem Spiele steht“, urteilten Koller et al. in ihrem Bericht (Koller et al. 1864: 7). Denn während es die Schweiz unterliess, eine Eisenbahnverbindung mit Italien zu errichten, erwiesen sich die Nachbarn um so eifriger. Die im Jahre 1867 eröffnete Brennerlinie erschloss Oesterreich und damit auch Deutschland den Bahnverkehr mit Italien

und der vier Jahre später zu eröffnende Mont-Cénis-Tunnel versprach eine direkte Verbindung zwischen Deutschland und Italien herzustellen. Es war zu befürchten, dass die Schweiz, wie man sagt, „abgefahren“ würde. Schon im Jahre 1867, dem ersten Jahre der Brenner-Bahn, liess sich eine deutliche Abnahme des Verkehrs auf den schweizerischen Alpenstrassen feststellen und der Bundesrat wies auf zurückgehende Zoll- und Posteinnahmen hin (UW, 28. Mai 1932, Nr. 22).

5.3.3 Die Abstimmung über den Staatsvertrag zur Gotthardbahn

Der Bundesrat folgte 1870 in seiner Botschaft über den Staatsvertrag mit Italien, welcher das Resultat der Gotthardkonferenz darstellte, vielen dieser Argumentationen. Um die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Italien zu ergänzen und erweitern, sollte die Erstellung von Verkehrsstrassen begünstigt werden, insbesondere durch Eisenbahnprojekte. Aus diesem Grund schlug Italien dem Bundesrat die Annahme der Gotthardlinie vor, welche „sowohl vom technischen Standpunkte, als vom Standpunkte der grossen Interessen, denen die Alpenbahn dienen solle, allein die Bedingungen in sich vereine (...) und die Linie zu einer der ersten Handelsstrassen der Welt zu machen geeignet sei.“ Italien bekräftigte, keiner anderen Linie solche finanzielle Zugeständnisse zu machen. Gleichlautende Eingaben kamen vom norddeutschen Bund und aus Baden (Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870; in: Bundesblatt 1870: 810, 811). Die Gotthardbahn sollte den Anforderungen an eine grosse, internationale Linie entsprechen. Dies bedurfte keiner näheren Erläuterung, „angesichts der Tatsache, dass nur die grosse, internationale Bedeutung der Gotthardbahn verschiedene Staaten veranlassen kann, sich an ihrer Erstellung zu betheiligen.“ Doch man versprach sich auch einen Gewinn für das gesamte schweizerische Eisenbahnnetz. Die anderen Bahnen müssten den Fortschritten und Verbesserung dieser internationalen Linie folgen, wodurch die Qualität aller Bahnen steigen würde. Dazu versicherte der Bundesrat, dass sich die Stellung der Schweiz in völkerrechtlicher Beziehung in keiner Weise ändern würde und die Bahn bei „Krieg und Kriegsgefahr die Gotthardbahn keinem andern Lande dienen wird, als der Schweiz allein, der Aufrechterhaltung ihrer Neutralität, der Sicherung ihrer Freiheit und Unabhängigkeit.“ Der Bundesrat hielt weiter fest, dass die Schweiz als gleichberechtigter Partner dastehe, welcher einem Projekt Subventionen leiste, und nicht als Bittsteller, welcher Subventionen der Nachbarländer empfange (Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung,

betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870; in: Bundesblatt 1870: 830-833, 855). So konnten die Befürworter in der Schweiz betonen, dass dank des Vertrages keine Abhängigkeiten von Deutschland und Italien oder von der Central- und Nordostbahn entstünden. Die Gegner des Vertrages sahen dies anders. Bismarck werde in die Hände gespielt und gar von Landesverrat war die Rede. Die Schweiz sei zu einer Marionette der Grossmächte geworden. Die Bahn sei ein „Kanal für den deutschen Trieb nach dem Orient und durch die Macht der materiellen Interessen werden die Schweiz von Deutschland absorbiert“ (Häsler 2000: 62, 63, 66, 67).

Das Werk sei für die schweizerischen Gesamtinteressen von allerhöchster Bedeutung und schaffe bessere Verbindungen für den Personenverkehr und für den Import und Export, weshalb sich auch für die nicht direkt betroffenen Kantone ein vielseitiges und grosses Interesse ergebe. Dazu kämen geistige und politische Interessen: „Man rückt näher zusammen, sie kommen zu uns, wir zu ihnen, man lernt sich kennen und verstehen“, schrieb C. Widmer in der Broschüre „Die Gotthardsfrage für den Thurgau“. Das Tessin dürfe nicht weggeschlossen werden, da sonst eine komplette Abhängigkeit gegenüber Italien entstehen würde. Das Tessin sei von grosser militärischer Bedeutung und durch den Tunnel könnte die Möglichkeit einer schnellen und sicheren Verschiebung auch im Winter geschaffen werden. Die in Revision befindliche Bundesverfassung enthielt die Passage „wie das allerwärtige Bedürfnis mehr Vereinigung von Armee und Recht und Verkehr gebieterisch verlange.“ Dies könnte durch die Gotthardbahn erfüllt werden, urteilte Widmer (Häsler 2000: 64, 65).

Die Bahn sei von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung, da die ökonomische Leistungskraft durch den Bau gehoben werde, was für folgende Bundesaufgaben wichtig und positiv sei. Die Gotthardbahn erhalte den Charakter einer bedeutenden internationalen Bahn, da auch grossräumige Verbindungen kürzer werden. Aus gutem Grund zahle das Ausland 65 Millionen Franken für ein Bauwerk, welches komplett auf Schweizer Boden zu stehen komme, ohne politische Einflussnahme und unter ausdrücklicher Wahrung der schweizerischen Neutralität. Dies widerspiegle die enorme Bedeutung und Tragweite dieses Projektes. Aus diesem Grund müsse die Schweiz die 20 Millionen Franken einbringen, um nicht das ganze Projekt scheitern zu lassen. Nach all den Problemen in der Entstehungsphase des Projektes sollte das in wirtschaftlicher, kultureller und gesellschaftlicher Hinsicht verbindende Werk nicht in der Stunde der Erfüllung aufgrund einer fortschrittsfeindlichen Opposition verlassen werden (Widmer; in: Häsler 2000: 65). Diese Ansicht teilte der

Bundesrat in seiner Gotthardbotschaft: „Der Vertrag bietet der Schweiz grosses, ohne sie zu gefährden, weder in ihrer inneren Selbständigkeit und Unabhängigkeit, noch in ihrem Verhältnis zu den ausländischen Staaten, noch in ihren bundesrechtlichen Prinzipien betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, noch in ihren Finanzen, noch in ihren wirtschaftlichen Interessen“ (Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870; in: Bundesblatt 1870: 863).

5.3.4 Diskussion um die Nachsubvention

Als das Projekt wegen der schwierigen finanziellen Situation zu scheitern drohte, sprach sich der Bundesrat für die Bundessubvention aus, um den Kantonen Hilfe zu leisten, welche diese Leistung nicht erbringen konnten. Es habe sich gezeigt, dass die Luzerner Vereinbarung über die Nachsubventionen nicht aufrecht erhalten werden könne, wenn der Bund die Subvention nicht sprach. Durch eine verhältnismässig kleine Subvention könne eine gewaltige und wichtige Bahn realisiert werden, welche ansonsten nicht gesichert wäre. Dazu würde bei einem Konkurs viel schweizerisches Kapital verloren gehen. Da die Gotthardbahn ein internationales Grossunternehmen darstelle, würde auch kein Präzedenzfall für andere Bahnen geschaffen. Da sich die beiden Partner Italien und Deutschland während der Projektierungsphase klar zugunsten des Gotthards aussprachen und auch die grösste Summe schweizerischer Interessen unzweifelhaft bei einer Gotthardbahn bessere Befriedigung als bei einem anderen Übergang gefunden habe, sei schwer zu begreifen, weshalb eine Subventionierung durch den Bund, um das durch unvorhergesehene Ereignisse in Gefahr gekommene Projekt zu retten, als „Vergewaltigung“ der West- und Ostschweiz erscheinen sollte. Die Chancen auf eine Alpenbahn über den Lukmanier würden kaum grösser, wenn das Gotthardunternehmen scheitern würde. „Wird das Unternehmen vereitelt, so ist wohl für lange Zeit Alles in Frage gestellt und es könnte der Tag kommen, so man es bitter bereuen würde, das Mögliche aus der Hand gelassen zu haben, um in unerfüllbaren Hoffnungen den Ersatz dafür zu suchen.“ Daher sollen alte Rivalitäten vergessen werden und versucht werden, mit vereinigten Kräften das Ziel zu erreichen, das nun für einmal das allein Erreichbare darstelle. Der Luzerner Kompromiss sei die einzig machbare Lösung, um das Projekt noch zu retten. Die Durchführung dieses Programms sei jedoch nur möglich, wenn sich der Bund entschliesse, „den wesentlichsten Teil der schweizerischen Nachsubventionen anstelle der eigentlich zunächst beteiligten Kantone auf sich zu nehmen.“ Das nationale Interesse

rechtfertige diese Zahlung, da festzuhalten sei, „dass ein Schienenweg durch die Gebirgsmauer, die uns von Italien scheidet, ein Interesse ersten Ranges eben so gut für die Schweiz als für Italien sei, und wir können uns nicht recht vorstellen, wie man dazu kommen wollte, im jetzigen Zeitalter, wo je länger je mehr nur noch die Eisenbahn als eine rechte Strasse erster Ordnung erscheint, diese Wahrheit anzuzweifeln.“ Der Beschluss sollte jedoch zum Referendum freigegeben werden (Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Gotthardbahnunternehmen, vom 25. Juni 1878; in: Bundesblatt 1878: 64-70, 76, 85, 86, 93-95).

Das Urner Wochenbatt sprach sich klar für die Bundessubvention aus. Der Bundesrat hätte betont, dass es um Sein oder Nichtsein der Bahn gehe. Die Bahn fallen zu lassen wäre ein Unglück und eine Schmach für die Schweiz, denn wenn die Bahn nicht jetzt gebaut werde, dann würde sie wohl für lange Zeit nicht mehr gebaut (UW, 12. Januar 1878, Nr. 2). In den Räten standen sich zwei unversöhnliche Lager zwischen Befürwortern und Gegnern der Bundessubvention gegenüber, doch durch den Kompromissvorschlag konnten die gröbsten Unstimmigkeiten überbrückt werden. Das Urner Wochenblatt betonte, dass die Bahn für viele Menschen grosse Wichtigkeit habe: „Die Mehrzahl der schweiz. Bevölkerung hat ein lebhaftes Interesse am Zustandekommen der Gotthardbahn; es knüpfen sich daran so viele Erwartungen und Hoffnungen, das finanzielle Sein oder Nichtsein so mancher Existenzen. (...) Indem der Bund den Gotthard unterstützt, gewährt er einem interkantonalen und internationalen Unternehmen seine Beihülfe, dessen Zustandekommen selbst für den Bund im jetztigen Stadium politisch wichtig ist.“ So wurde unter anderem auf die Gefahr durch Italien verwiesen. Das Tessin könnte durch die Bahn angeschlossen und besser verteidigt werden (UW, 27. Juli 1878, Nr. 30). Das Aufgeben der Bahn wäre für die Schweiz nicht nur materiell ein grosses Übel, ein „Uebergehen der Bahn in vorwiegend fremde Hände“ wäre „sehr gefährlich und der italienische und deutsche Einfluss im eigenen Lande beinahe erdrückend.“ Aus diesen Gründen sollte selbst den Gotthardgegnern ein Einlenken möglich sein, doch dieses blieb aus (UW, 3. August 1878, Nr. 31). Das Zürcher’sche Agitationskomitee für den Gotthardkompromiss erwähnte, dass politische und patriotische Erwägungen für den Kompromiss sprechen würden. „Niemand im Ausland würde begreifen, dass die Eidgenossenschaft sich weigern könnte, 85 Millionen vom Auslande für ein schweizerisches Unternehmen geschenkt anzunehmen, weil sie selbst noch 4.5 Millionen Franken liefern soll. Auf lange, lange Zeit wäre ihr moralischer Kredit im Auslande dahin, und es ist gar nicht daran zu denken, dass zur Aufnahme neuer Verhandlungen auch nur die geringste Hoffnung

wäre. Ansonsten das Ausland die 4.5 Mio. auch noch aufbringen würde mit der Folge, dass dieses sagen könnte: jetzt sind wir über die Bahn in deinem Lande Herr und Meister und nicht mehr du!“ Darüberhinaus würde durch die Gotthardbahn der Kanton Tessin fester an die übrige Schweiz gekettet. „Die geographische Lage drängt und zwängt dessen Verkehr mehr nach dem Süden; Sprache und Sitten des Volkes sind italienisch; die Gesinnung aber ist gut schweizerisch. Der Kanton Tessin bleibt mit der Gotthardbahn der Schweiz für immer gesichert, und damit ist auch eine weitere Gefahr, nach und nach abzubröckeln, ganz erheblich abgeschwächt“ (UW, 11. Januar 1879, Nr. 2).

5.3.5 Nationale und internationale Reaktionen beim Durchstich

Die Freude beim Durchstich des Gotthardtunnels war gross. Der Tunnel wurde als Symbol für ein friedliches Miteinander gefeiert. Das Urner Wochenblatt berichtete über den feierlichen Moment: „Möge endlich der Gotthardtunnel das Völkerglück und die Friedensliebe der Nationen fördern und nicht eine Ursache zur Gefährdung der Freiheit und Unabhängigkeit unseres schönen und theuren Schweizerlandes werden!“ (UW, 6. März 1880, Nr. 10). Nachdem der Gotthardtunnel am 1. Januar 1882 in Betrieb genommen werden konnte, schrieb ein Korrespondent, dass die Arbeiter die Schätze ganzer Länder, insbesondere Italiens, des „Paradieses von Europa“, der Schweiz erschlossen hatten. „Norden und Süden sind durch keine Scheidewand mehr getrennt – der heisse Süden gibt unbehindert dem starren Norden von seinem Ueberfluss“ (UW, 28. Januar 1882, Nr. 4).

5.3.6 Nationale und internationale Reaktionen bei der Eröffnung der Bahn

Das Urner Wochenblatt schrieb anlässlich der Eröffnung der Bahn von einem „Werk unsäglicher Arbeit und riesiger Geldopfer“, welches „vollendet vor unsern Augen“ liege. „Die Eröffnung der Gotthardbahn, die erste Fahrt durch den langen Alpenwall, der den Volksstamm italienischer Zunge von den germanischen Ländern trennt, ist unstreitig ein hochwichtiges und bedeutungsvolles Ereignis, mit unberechenbarer weltgeschichtlicher Wirkung. (...) Dasselbe würde die ganze Nachwelt zu hoher Dankbarkeit verpflichten, wenn es den Grundstein zu einem dauernden Völkerfrieden, zur wahren und ungeheuchelten Verbrüderung dreier Nationen legen würde“ (UW, 20. Mai 1882, Nr. 20). Einige Monate nach der Eröffnung erschien ein Artikel über die möglichen Auswirkungen der Bahn. Die Bahn werde sich auf den gesamten schweizerischen Verkehr auswirken und den Handel mit Italien

fördern. Der Viehhandel mit Italien dürfte zunehmen, weshalb in Oberitalien geworben werden sollte. Auch der Viehexport nach Spanien und Portugal werde vereinfacht. Aus Italien wurde vor allem Wein und Gemüse importiert, was eine Konkurrenz für andere Kantone bedeutete, währenddem grössere Getreideeinfuhren von Italien noch ausgeblieben waren (UW, 16. Dezember 1882, Nr. 50). Die Bahn wurde als Riesenwerk gefeiert. „Härtestes Urgestein hat des Menschen Geist bezwungen, sein Wille bahnte sich Weg über Täler und Schluchten, durch Wald und Fels, durch herrliche Auen, über reissende Flüsse! Volk wird mit Volk verbunden. Möge es immerdar zum völkerbeglückenden Segen gereichen“ (UW, 28. Mai 1932, Nr. 22).

Bei den Feierlichkeiten zur Eröffnung der Gotthardbahn wurden viele Wünsche und Hoffnungen ausgedrückt, welche das Werk erfüllen sollte. Dabei waren die nationale und die internationale Perspektive beherrschend, den lokalen Auswirkungen wurde kaum gedacht. Das Werk sollte allen Regionen einen vermehrten Wohlstand und ein friedliches Miteinander der betroffenen Völker bringen. Einige der Hoffnungen wurden in den Reden zur Eröffnung ausgedrückt. Bundesrat Simeon Bavier nannte die Bahn „ein Triumph der Kunst und Wissenschaft, ein Denkmal der Arbeit und des Fleisses“, mit positiven Auswirkungen für Europa: „Die Scheidewand, welche die Nationen trennte, ist gefallen und die erste Bresche in die helvetischen Alpen gelegt. Die Länder sind einander nähergerückt und dem Weltverkehr geöffnet. Nachdem seit Jahrtausenden kampfgerüstete Heeressäulen ihre eroberten Standarten über das Gebirge getragen, um bald hüben, bald drüben Verderben und Zerstörung zu bereiten, werden nun täglich reich beladene Karawanen auf dem neugeschaffenen Verkehrswege dahinziehen und statt Vernichtung Segen und statt Krieg den Frieden bringen. Für Wissenschaft und Bildung, für Handel, Industrie und Gewerbe sollen immer weitere Kreise sich erschliessen und dadurch die Beziehungen der Völker gefördert und veredelt werden.“ Doch bereits der Bau sei ein wichtiger Schritt für eine Zusammenarbeit der Staaten gewesen. „Die Entstehung des Riesenwerkes, für welches die Kraft des Einzelnen nicht ausreichte, ist möglich geworden durch die Vereinigung der Kräfte dreier Staaten. Mit Hülfe grossartiger Subsidien wurde das Unternehmen in’s Werk gesetzt, und als sich dann die vorhandenen Mittel gegen alles Erwarten als unzulänglich erwiesen, als der Bau zusammenzubrechen drohte und man fürchten musste, die begonnenen Arbeiten als Ruinen der Nachwelt zu überliefern, da bethätigte sich der Opfersinn von Neuem, und durch nochmalige bedeutende Beiträge wurde ausreichende Hülfe geschaffen. Damals hat die Schweiz – es sei mir gestattet, es hier zu erwähnen – einen erhebenden Beweis innerer

Zusammengehörigkeit geleistet. Bei der eingetretenen Nothlage haben nicht nur die zunächst betheiligten, sondern auch viele derer, welche andere Alpenbahnen anstrebten und in der Erstellung der Gotthardbahn ein Schädigung ihrer Interessen zu erblicken glaubten, dennoch in feierlichem Plebiscite ihre Mithülfe dem begonnenen Werke zugewendet. (...) Möge nun der Segen von oben auf den vereinigten Ländern wohnen. Durch die weitgeöffnete Bresche im alten Walle dringt mit der Frühlingsluft ein Vorbote des Völkerfrühlings, der bedeutet: Solidarität der Nationen, Bildung und Wohlfahrt, errungen im Wettstreit ehrlicher Arbeit. (...) Möge das Band, welches uns alle verbindet, sich immer fester und inniger gestalten“ (Häsler 2000: 11-15). Rambert sprach den Bauarbeitern seinen Dank aus: „Man windet den Soldaten Kränze, die ihr Leben dahingeben, um zwischen den Völkern Schranken zu errichten und zu verteidigen. Wir aber ehren das Andenken der Tapferen, die da starben, um diese Schranken niederzureissen, das Andenken der Soldaten der Zukunft“ (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22).

Josef Zingg, der Präsident der Direktion des Gotthardbahnunternehmens unterstrich die Bedeutung für Handel und Verkehr. Die Bahn schaffe „der Schweiz, den verkehrsreichen Gebieten des Rheins, für Belgien, Holland und einen Theil von Frankreich wieder die direkteste und kürzeste Verbindung nicht nur nach Italien und dem Mittelmeer, sondern auch nach dem Orient, nach den reichen Ländern des Südens.“ Er entwarf auch ein farbenreiches Bild der Zukunft: „In immer grösseren Gebieten verbreitet sich in Afrika, in Ostindien, Australien und im Gebiete der tausend Inseln – die europäische Kultur. Unermesslich ist die Entwicklung, welche Handel und Verkehr nach und von jenen Ländern im Laufe der Zeit erreichen kann. Und gleich wie der Verkehr nach jenen fernen Gebieten den Suezkanal (...) in täglich steigendem Masse befruchtet, so wird derselbe mit der Zeit auch für die Gotthard-Bahn, als der direktesten Fortsetzung jenes wichtigen Wasserweges nach den Rheinlanden, nach Belgien, nach Holland und England, sowie für die im Süden und Norden anschliessenden Bahnen ein belebendes Element bilden. Indess, der Austausch von Waren, der erweiterte Markt ist doch nur ein Theil dessen, was uns die Gotthardbahn so werthvoll macht. Ein Anderes geht uns Allen noch näher, das ist der geistige Verkehr. Seit Jahrtausenden drängt es die Bewohner des Nordens nach dem sonnigen Süden. Sie kamen freilich nicht immer als Freunde in das schöne Land. Nun, auch uns zieht es über die Alpen. Aber wir kommen nicht mit der Waffe in der Hand. Wohl möchten auch wir etwas erobern; allein (...) nicht Euer Land und Eure Städte, sondern Eure Herzen. Wir möchten die freundschaftlichen Beziehungen mit dem uns nun näher gerückten Volke vermehren. (...) Und umgekehrt hoffen wir, dass unsere Freunde jenseits der Alpen hinwieder auch bei uns das

Eint‘ oder Andere finden werden, das ihnen wertvoll sein wird. (...) Möge das Werk, das wir Ihnen hiemit übergeben – es ist ja ihr eigenstes Werk – die Hoffnungen und Erwartungen erfüllen, welche sich daran geknüpft haben. Möge es nicht allein ein Mittel zur Hebung von Handel und Industrie, zur Vermehrung des Wohlstandes im Norden und Süden der Alpen, sondern vor Allem ein Förderungsmittel der freundschaftlichen Beziehungen der Nationen, der Pflege der Kunst und Wissenschaft und ein Pfand des Friedens, dessen wir alle so sehr bedürfen“ (Häsler 2000: 11-15).

Der italienische Bautenminister Baccarini grüsste alle Sieger des Gotthards, „die hier aus den verschiedensten Theilen der drei Nationen zusammengekommen sind, um vereint diesen grossen Sieg mit Lorbeeren zu bekränzen, der bestimmt ist, die Interessen so vieler Völkerschaften von den Küsten der Nordmeere bis zu denen der fernen Meere des Orients zu vermehren und zu verknüpfen.“ Der Präsident des italienischen Senats brachte ein „Hoch“ auf die drei Länder aus und der Vizepräsident des italienischen Parlaments betonte, die Zustimmung der italienischen Abeordneten zur Subvention für den Gotthardtunnel „sei eines der besten Werke (...) welche die italienische Kammer je vollbracht hat“, eine „That, welche der inneren und der auswärtigen Politik des Landes nützt und zur Zivilisation Italiens beiträgt.“ Der Präsident des deutschen Reichstages grüsste im Namen von Kaiser Willhelm II und meinte: „Der ungetrübte Himmel, welcher am heutigen Tage auf uns herabsah, als wir die reizvollen Vorzüge dieser Gegend betrachteten, wir wollen ihn als gute Vorbedeutung dafür nehmen, dass der allmächtige Gott mit Wohlgefallen auch auf das Werk herabsehe, das nun vollendet ist, stolz vollendet. Der berechtigte Stolz, mit welchem alle Betheiligten auf den Riesenbau der Gotthardbahn blicken, hat nichts gemein mit jenem übermüthigen und frevelhaftem Stolze, der den Thurmbau zu Babel begleitete und deshalb Gottes Zorn erregte. Ist doch das neue vollendete Werk ein Werk des Friedens, berechnet, die Völkerfreiheit zu fördern und die Völkergesittung“ (Häsler 2000: 11-15).

Die Zeitungen berichteten in ganz Europa über die Festlichkeiten und die Eröffnung der Gotthardbahnlinie. Die Basler Nachrichten schrieben von einem „ganz ausserordentlichen, gewaltigen Ereignis, das in der Geschichte der Schweiz, in der Geschichte der zentraleuropäischen Staate einen tiefen Einschnitt zurücklässt, das eine der wichtigsten Etappen auf dem unendlichen Wege nationaler und menschheitlicher Entwicklung bedeutet.“ Die Gazette de Lausanne betonte die Hoffnung auf ein friedliches Miteinander: „Nous avons assisté au spectale émouvant et inouï jusqu’à ce jour de trois peuples célébrant par des fêtes

superbes l'heureux résultat d'une alliance contractée pour accomplir une oeuvre de paix." Im Tessin schrieb Il Lago Maggiore von Frieden und Wohlstand, welche durch die Bahn Einzug halten sollen: „Col 1° giugno la ferrovia Gottardiana fu regolarmente aperta con più corse regulari d'andata e ritorno al giorno per viaggiatori e merci. Viva la fraternità dei popoli, pegno a comprendersi per realizzare una pace vicevendole e benessere economico sociale! Salute al genio e alla mano perservante ai governi disinteressati che con eroica generosità vinsero le difficoltà d'aprire il seno del Dio pensante." Auch im Ausland fand die Eröffnung ein grosses Echo. Die Kölnische Zeitung sah einen grossen Schritt im Weltverkehr vollzogen: „Soweit die menschliche Voraussicht in die Zukunft zu dringen wagen darf, so wird die Gotthardbahn den Ruhm behaupten, eine neue Epoche des Weltverkehrs eingeleitet zu haben." Auf einen Punkt brachte es die Wiener Allgemeine Zeitung: „Grossartiger als diese Bahn ist keine in Europa" (Häsler 2000: 166, 167).

5.3.7 Rückblenden

Der Präsident des Verwaltungsrates der SBB, Nationalrat Dr. Walther, urteilte am 50. Jahrestag der Bahn, das Werk sei vor allem von schweizerisch-nationaler Bedeutung gewesen: „Der eidgenössische Gemeinsinn hatte sich ein Denkmal seiner Wunderkraft gesetzt. In der Stunde der Not hat die Schweiz den erhebenden Beweis inniger Verbundenheit geliefert. Aber auch die internationalen Beziehungen erfuhren durch die Gotthardbahn eine intensive Förderung" (GP, 4. Juni 1932, Nr. 23). „Ein Kulturwerk ersten Ranges war geschaffen worden, das geeignet war, die Verbindung von Morgenland und Abendland in ungeahnter Weise zu heben. Technik und Diplomatie vereint hatten immense Schwierigkeiten zu überwinden. In der Geschichte des schweizerischen Transitverkehrs bedeutet die Gotthardbahn einen Wendepunkt, dessen Tragweite man nicht hoch genug einschätzen kann", schrieb die Gotthard-Post 75 Jahre nach der Inbetriebnahme. Nicht nur für die Verkehrsentwicklung der Schweiz bedeutete die Eröffnung ein Ereignis erster Ordnung. Auch im europäischen Verkehrsnetz war eine entscheidende Errungenschaft zu verzeichnen, indem die Länder des westeuropäischen Nordens mit der Durchstossung des Alpenwalls an zentraler Stelle eine direkte Bahnverbindung mit Italien erhielten. Bismarck wollte aus politischen Gründen eine Verbindung zwischen Deutschland und Italien schaffen, welche lediglich vom neutralen Zwischenland Schweiz abhängig war und sich nicht im Besitz einer der grossen europäischen Mächte befand. Der Bahnbau wurde in ganz Europa mit ähnlicher

Aufmerksamkeit beachtet wie kurz zuvor der Bau des Suez-Kanals (GP, 15. Juni 1957, Nr. 24).

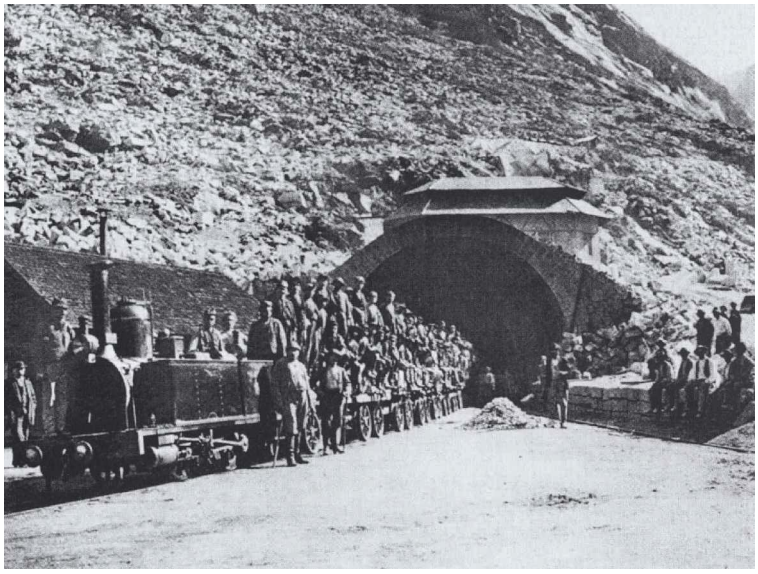
Anlässlich der 100-Jahr-Feier erkannte Bundesrat Schlumpf im Bauwerk ein Zeugnis der internationalen Solidarität. Heute wie damals müsste die Verkehrspolitik in den politischen Alltag der Schweiz und der Nachbarländer eingebettet werden. Das Ziel sollte eine europäische Verkehrspolitik sein, doch dürften Nutzen und Lasten der Verkehrswege nicht einseitig den einzelnen Regionen anfallen (GP, 5. Juni 1982, Nr. 22). Der Gotthardbahntunnel schuf die Möglichkeit, Trennendes zu überwinden und Getrenntes zu verbinden, urteilte alt Bundesrat Celio im Jahre 1990 (Nething 1990: 5).

5.4 Die Auswirkungen des Bahnbaus für Uri

5.4.1 Auswirkungen auf die Dörfer entlang der Strecke

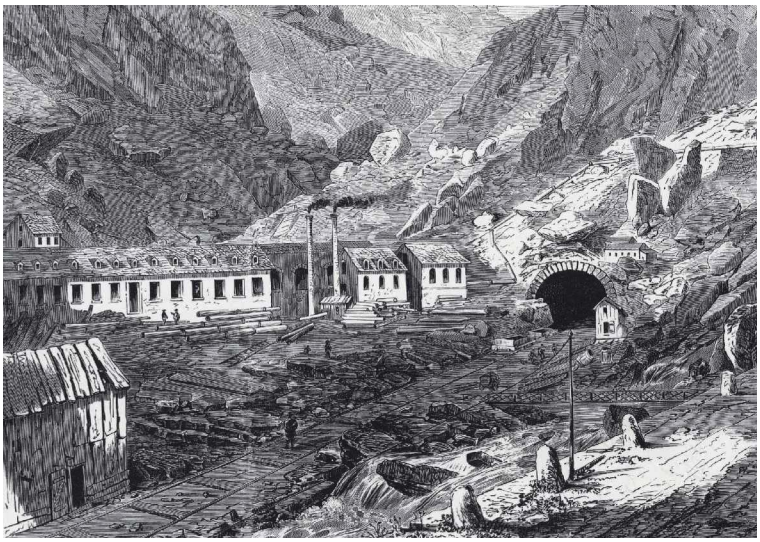
Verschiedene Urner Dörfer änderten während des Bahnbaus ihr Gesicht. Besonders offensichtlich wurde dies in Göschenen und Wassen, wo der grösste Teil der Arbeiter wohnte. Aufgrund des starken Bevölkerungsanstiegs, insbesondere der ausländischen Wohnbevölkerung, wurde 1875 aus dem Wassener Weiler Göschenen ein eigenständiges Dorf, um die Verwaltung und die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung in der „Fremdenkolonie“ besser zu gewährleisten. Im Jahr 1880 lebten 552 Schweizer und 2440 Ausländer im Ort und auch in Wassen waren die Schweizer eine Minderheit geworden (UW, 9. Dezember 1876, Nr. 1; 20. Januar 1877, Nr. 3; Volkszählung der Schweiz 1880). Göschenen erlebte einen vollständigen Wandel von einem „alten, ruhigen, bescheidenen, von der grossen Welt abgeschlossenen“ Dorf, hin zu einem „neuen, buntgefärbten, beweglichen, von Menschen aus aller Herren Länder bewohnten“ Ort (Abb. 10 und 11) (UW, 28. Februar 1880, Nr. 9).

Abbildung 10: Arbeiterzug in Göschenen



Quelle: Häsler 2000: 97

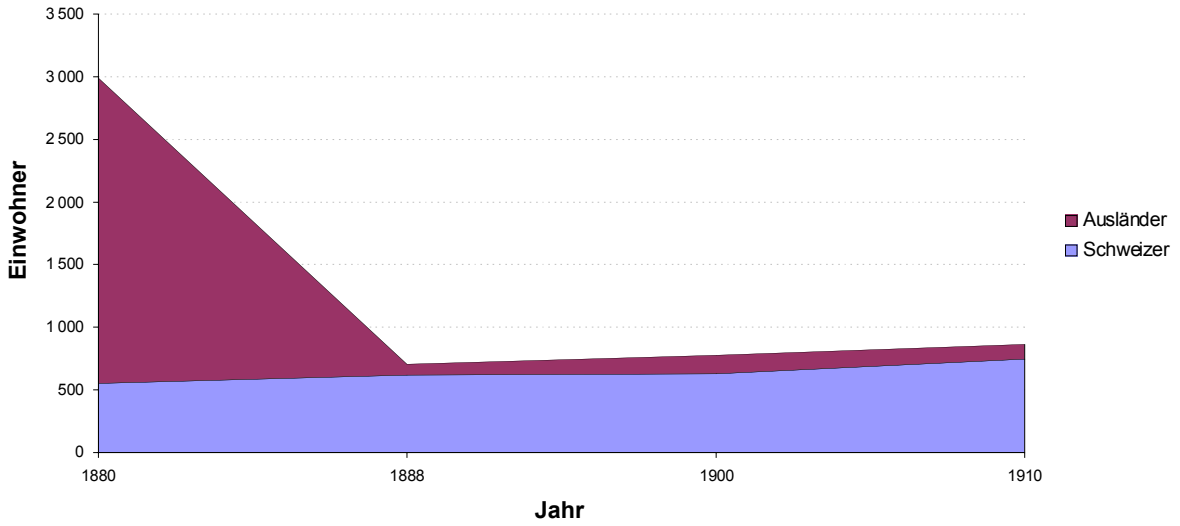
Abbildung 11: Werkplatzeinrichtungen in Göschenen



Quelle: Eggermann et al. 1981: 106

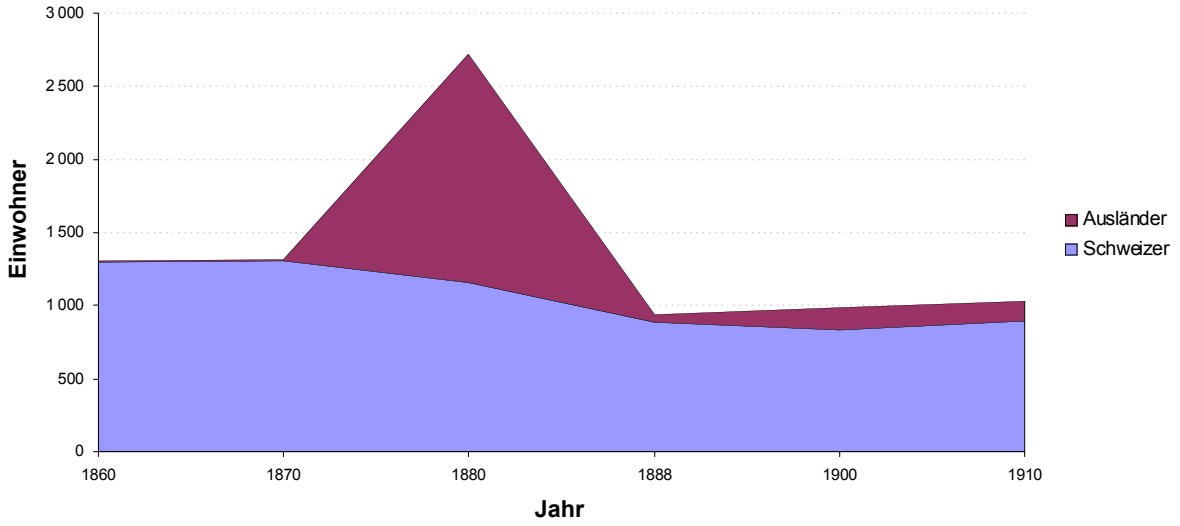
Nach Abschluss der Bauarbeiten setzte jedoch sehr schnell eine Korrektur ein und so lebten acht Jahre nach den 2440 Ausländern von 1880 nur noch 81 Ausländer in Göschenen, währenddem die schweizerische Wohnbevölkerung stetig leicht zunahm. In Wassen nahm zwischen 1880 und 1888 auch die schweizerische Bevölkerung ab und stieg erst nach 1900 wieder an (Diag. 1 und 2).

Diagramm 1: Wohnbevölkerung Göschenen 1880 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 2: Wohnbevölkerung Wassen 1860 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

5.4.2 Finanzielle Schwierigkeiten für Uri

Als die finanziellen Schwierigkeiten des Bahnprojekts öffentlich wurden und nach der Konferenz von Luzern Nachsubventionszahlungen anstanden, musste Uri passen, da die reguläre Subvention ein grosses Loch in die Urner Staatskasse gerissen hatte. Landammann Lusser vertrat den Urner Standpunkt an der interkantonalen Gotthardkonferenz zur Restruktion der Gotthardbahn folgendermassen: „Die Urnerischen Abgeordneten haben (...)

eine moralische Instruktion im Herzen und im Sinne, gegeben von den Verhältnissen und gegeben vom laut ausgesprochenen Volkswillen. Diese Instruktion lässt sich kurz in jene zwei bekannten, wichtigen Worte zusammenfassen: ‚non possumus', wir können nicht." Es waren nicht dieselben Motive wie in Bern oder Luzern, deren Regierungen über die Änderungen im Bauprogramm erzürnt waren, sondern „es sind die Verhältnisse, es ist die Macht der Umstände, welche Uri zu diesem ‚non possumus' zwingen. Behörden und Volk von Uri nehmen lebhaften Antheil an dem Zustandekommen der Gotthardbahn; Behörden und Volk von Uri erkennen die Vortheile, welche sich an den Bau dieser Weltbahn für die Schweiz im Allgemeinen und für Uri im Besondern knüpfen und es sehen daher Behörden und Volk mit grosser Spannung der Lösung des gordischen Knotens, welchen verschiedene Umstände in dieser hochwichtigen Angelegenheit gebildet haben, entgegen. Allein trotz alle dem und trotz des noch so regen und hohen Interesses an dem Zustandekommen der Bahn ist für Uri eine neue Subvention unmöglich. (...) Wenn Sie übrigens berücksichtigen, dass Uri ein kleiner Kanton und wenig bevölkert ist, dass seine Bevölkerung in sehr grosser Zahl eher arm, als reich genannt werden darf und dass wenig Handel und Industrie in Uri herrscht, sondern das Volk zum grössten Theile von der Viehzucht und Landwirtschaft sich ernährt; wenn sie berücksichtigen, dass dieses kleine und nicht reiche Uri schon eine Million Franken à fonds perdu an die Gotthardbahn subventionirt (...); wenn sie endlich berücksichtigen, dass die Staats-Einnahmen kaum zur Bestreitung der gewöhnlichen Ausgaben für Strassen und Wuhren, für den Schneebruch und das Forstwesen etc. ausreichen, so darf wahrlich ein weiteres Opfer von Uri für die Gotthardbahn nicht gefordert werden. Gesetzt auch, die Regierung und selbst der Landrat wären zu einer neuen Subvention geneigt, so würde das Volk in seinem endgültigen Entscheide ein ernstes Veto dagegen erheben, worüber fürwahr niemand im Zweifel sein kann, der weiss, wie die diessjährige Landesgemeinde nicht bloss Steuerbewilligung für den Staat verweigert, sondern sogar die fernere Ausbezahlung der früher dekretirten Subvention in Frage gestellt hat. Dabei hofft Uri, dass dessenungeachtet das grossartige Bahnprojekt nicht stecken bleiben, sondern die Realisierung desselben durch die Unterstützung der übrigen dabei interessierten, finanziell besser gestellten Kantone, die bisher nicht in so hohem Masse in Anspruch genommen wurden, ermöglichet werden" (UW, 4. August 1877, Nr. 31). Die Subventionszahlung brachte Uri grosse finanzielle Probleme, in deren Folge 1875 direkte Steuern eingeführt werden mussten, ohne dass man eine Gewähr dafür hatte, dass aus dem Betrieb der Bahn ein finanzieller Vorteil für den Kanton resultieren würde. Nachdem die Kommission für Reparation dem Kanton 300'000 Franken an Reparationen zugedacht hatte, kommentierte dies das Urner Wochenblatt ähnlich wie zuvor

Lusser: „Wir geben uns gerne zufrieden, wenn sich die Kantone herbeilassen, weitere Opfer zu bringen. Allein uns Urner lasse man in Ruhe, denn wir haben uns schon mit der Million überlüpft“ (UW, 20. Oktober 1877, Nr. 42). Dies wurde auch in der Folge immer wieder betont. Deshalb sei eine Bundessubvention nötig (UW, 12. Januar 1878, Nr. 2). Nachdem von verschiedenen Stellen Kritik an der Urner Haltung laut wurde, betonte das Urner Wochenblatt nochmals, wie viel Geld die Urner bereits an das Projekt beigesteuert hätten, währenddem die Vorteile für den Kanton noch in der Luft lägen: „Wir rufen dem ganzen Schweizervolk in Erinnerung, dass Uri mit seiner Million verhältnismässig eine weit grössere Subvention an die Gotthardbahn dekretire, als jeder andere Kanton (...). Aber wir können noch weiter gehen und darauf hinweisen, dass Uri zur Stunde noch keine definitiven Zusicherungen über Anlage von Bahnhöfen etc. hat, während doch die anderen, ebenfalls an der Bahnlinie gelegenen Kantone hier bindende Versprechen in den Händen haben (...). Was aber die Gotthardbahn nach ihrer Vollendung dem Kanton Uri bringt oder nimmt, vermag dermalen Niemand zu entscheiden. (...) Lasse man daher in den Zeitungen und den Rathsäälen Uri in Ruhe; es hat mit der Million seine Pflicht voll und ganz erfüllt“ (UW, 12. Januar 1878, Nr. 2).

5.4.3 Enttäuschte Erwartungen in Uri

Zum Durchbruch des Tunnels schrieb das Urner Wochenblatt, dass die Urner stolz sein dürften, dass das Riesenwerk, der grösste Tunnel der Welt, auf ihrem Boden stehe. Doch bei aller Freude schwang die Enttäuschung mit darüber, dass der Bau der Bahn dem Kanton nicht den erhofften Aufschwung und Profit brachte: „Die guten Früchte der Gotthardbahn für unser ruhiges Ländchen, mit seiner schlichten und genügsamen Bevölkerung“, stünden noch sehr in Frage, da „bei diesem Werk Vieles versprochen und wenig gehalten wurde“ und „statt goldenen Bergen (...) Enttäuschungen gekommen“ seien (UW, 6. März 1880, Nr. 10). So ergaben wich während des Baus verschiedene Umstände, welche in Uri negativ empfunden wurden. Die Arbeiter wurden oft in Gutscheinen ausbezahlt, welche sie nur in den Lebensmitteldepots der Bauunternehmung einlösen konnten. Diese Praktiken brachten den Urner Geschäften massive Einbussen, da sie durch das Monopol der Gutscheine von den Arbeitern nicht frequentiert werden konnten (UW, 21. August 1880, Nr. 34). Dadurch konnten auch die erhofften weiteren Wirkungsrunden nicht eintreten und die positiven Auswirkungen für die Urner Volkswirtschaft wurden vermindert. In einem Ausblick in die Zukunft erwähnte das Urner Wochenblatt diese Unzufriedenheit vieler Urner: „Man beklagt sich jetzt – und wohl mit Recht –, dass während der Bauzeit nichts zu verdienen gewesen sei;

die grosse Concurrenz und der Schwindel, der uns in's Land geschleppt wurde, haben uns anstatt Gewinn eher Verluste gebracht" (UW, 11. Dezember 1880, Nr. 50). Wohl habe während des Bahnbaus der Ohmgeld- und Salzertrag wesentlich zugenommen, doch dürfe nicht verkannt werden, dass die Mehrausgaben im Strassen- und Polizeiwesen mit den Mehreinnahmen Schritt hielten: „Es ist also ein grosser Irrthum, wenn man meint, die Gotthardbahn habe über das Land Uri einen Goldregen ausgegossen. Vom Bewusstsein, dass Uri von einer Weltlinie durchgezogen werde, lebt wahrlich noch Niemand" (UW, 25. März 1882, Nr. 12). Damit hat sich das Hauptargument A des grossen Verdienstes während des Baus nur zu einem Teil bewahrheitet.

Resultat Hauptargument A: Das Hauptargument „Uri wird am Bau der Bahn gross verdienen können" bewahrheitete sich nur teilweise. Die grossen Erwartungen konnten nicht erfüllt werden. Die Bahn bot vielen Personen die Möglichkeit für Verdienst, doch wurde nur ein Teil davon in Uri wirksam.

Auch bei der Eröffnung der Bahn war diese Enttäuschung ein Thema: „Voll Jubel haben wir das Projekt des Gottharddurchstiches begrüsst, mit seltener Grossmuth haben wir die letzten Thaler im Staatsbeutel zusammengesucht und an den Bahnbau gespendet – und heute? Schon vor etlichen Jahren sind wir aus dem Freudentaumel aufgewacht und die nüchterne Wirklichkeit hat uns viele Enttäuschungen und unerfüllte Hoffnungen gebracht, so dass wir als stumme Betrachter dem nächste Woche sich abwickelnden Schauspiele zusehen. (...) Das grossartige Werk der Gotthardbahn zeigt uns aber auch, was menschliche Thatkraft und eiserner Fleiss zu Stande bringen vermögen; daraus können wir Urner also die sichere Lehre ziehen, dass der Schlüssel für unsere Zukunft in unseren Händen liegt" (UW, 20. Mai 1882, Nr. 20).

Doch nicht alle sahen die Lage so negativ. Verschiedene Quellen besagten, dass am Bahnbau der ganze Kanton verdienen konnte. Baumann und Fryberg schrieben hierzu: Der Bau der Bahn bescherte dem Kanton einen riesigen wirtschaftlichen Aufschwung. Das Handwerk blühte, die Kutscher und Karrer waren fast Tag und Nacht im Einsatz, die Gaststätten und Schenken schossen wie Pilze aus dem Boden und machten riesige Umsätze, die Steinbrüche des Reusstals florierten, kurzum: die Urner nutzten die Lage vortrefflich aus und profitierten reichlich vom Bau der Gotthardlinie (Baumann und Fryberg 1997: 45, 47). So konnten auch die Seegemeinden, beispielsweise mit der Dynamitfabrik Isleten, ihren Vorteil aus dem Bau ziehen.

Drei konkrete Beispiele sollen aufzeigen, dass Misstöne zwischen der Gotthardbahn-Gesellschaft und Uri herrschten, welche sich aus unerfüllten Hoffnungen und einer ungenügenden Zusammenarbeit der beiden Parteien ergaben. Die Geschichten um den Bahnhof Altdorf, die Stellung des Lokalverkehrs sowie die Entscheidung über die Hauptreparaturstätte waren dabei nicht die einzigen Beispiele. Die Beziehung zwischen den beiden Parteien sollte auch nach der Eröffnung gespannt bleiben, wie dies die Diskussionen um die Fahrpläne belegen. Die Handlungen und neuerlichen Verstimmungen verstärkten und begründeten sich jeweils wieder selbst.

Bahnhof Altdorf

Altdorf wollte den Bahnhof möglichst nahe am Dorfkern haben, doch die Gotthardbahn-Gesellschaft plante ihn über einen Kilometer vom Dorfzentrum entfernt. Nachdem ursprünglich Pläne für einen näheren Bahnhof bestanden hatten, fühlten sich die Altdorfer hintergangen, da die Basis verändert wurde, auf welcher die Staatsverträge abgeschlossen worden waren (UW, 15. März 1879, Nr. 11). Das Thema wurde während mehrerer Wochen immer wieder diskutiert, wobei das Urner Wochenblatt festhielt, dass der Urner Anspruch gerechtfertigt sei: „Wir glauben aber doch, dass Uri und sein Hauptort mit den in seinen Verhältnissen ganz enormen Leistungen für das Unternehmen der Gotthardbahn nicht den Eselstritt verdient, sondern gerechten Anspruch auf billiges Entgegenkommen hat“ (UW, 3. Mai 1879, Nr. 18). Doch nicht nur in Altdorf, sondern auch in Flüelen gab es Diskussionen über die Linienwahl. Ursprünglich sollte Flüelen unterfahren werden, doch aufgrund der Sparmassnahmen wurde die Linie dem See entlang gewählt, so dass das Dorf vom See und vom Hafen getrennt wurde. Der Bundesrat bewilligte die Linienführung, was in Uri scharf kritisiert wurde: „Das heisst man kurzen Prozess machen. Bauer bezahle, um das Andere hast du dich nicht zu kümmern; so würden wir den Entscheid ins richtige Urner Deutsch übersetzen. – Wahrlich, diese Schlussnahme hatten wir nicht erwartet, um so weniger, da Uri der Bahn gegenüber sich immer zuvorkommend gezeigt hat“ (UW, 5. Juli 1879, Nr. 27). Als Entgegenkommen verpflichtete sich die Gesellschaft, in Altdorf eine grosse Bahnhofstrasse ins Dorf zu bauen (UW, 26. Juli 1879, Nr. 30). So verläuft das Bahngeleise schnurgerade durch die Reussebene, weitab von Altdorf, dessen Bahnhof unscheinbar neben Bauernhöfen zu liegen kam (Abb. 12).

Abbildung 12: Bahnhof Altdorf

Quelle: eigenes Foto

Nicht nur in Bezug auf die Linienführung gab es Unstimmigkeiten, auch der Urner Forderung, Schnellzüge in Altdorf halten zu lassen, wollte die Gotthardbahn-Gesellschaft nicht nachkommen. Gegen das Anhalten wurde der Grund angeführt, eine Weltbahn könne keine Rücksicht auf kleinere Orte nehmen und in Erstfeld müssten die Züge aus betrieblichen Gründen ohnehin anhalten, da ab hier die Berglokomotiven zum Einsatz kamen. Doch hätte dieses Bewusstsein, dass kleine Regionen unwichtig seien, schon zur Geltung gebracht werden müssen, als es um die Bezahlung der Subventionen ging, ärgerte sich das Urner Wochenblatt. Es sei eine Bauernfängerei, erst grosses zu versprechen und die kleinen und armen Kantone Subventionen zahlen zu lassen, um ihnen nachher mitzuteilen, dass sie unwichtig seien (UW, 18. März 1882, Nr. 11; 5. Juni 1982, Nr. 43). Doch die Urner konnten sich kein Gehör verschaffen, die Gotthardbahn setzte sich auch in diesem Streitpunkt durch und liess die Schnellzüge Altdorf passieren (UW, 5. Juni 1982, Nr. 43).

Missachtung des Lokalverkehrs

Bereits vor der Inbetriebnahme der Bahn war ein Spekulieren über den Fahrplan ausgebrochen. In Uri wurde gemutmasst, der Verwaltungsrat der Bahn halte diesen zurück, damit Einwänden nicht mehr stattgegeben werden könnte. Als der Fahrplan bekannt wurde, war die Unzufriedenheit in Uri gross. Der Fahrplan sei für den Lokalverkehr völlig ungenügend und missachte dessen Interessen komplett. Gesuche der Urner um eine

Verbesserung der Fahrpläne für den Lokalverkehr wurden von der Bahn immer wieder abgelehnt, so dass sich die Diskussionen bei jedem neuen Fahrplan wiederholten. Verschiedene Vorschläge der Urner Regierung, welche in dieser Sache die Unterstützung der Schwyzer Regierung erhielt, brachten nur kleinere Verbesserungen. Auch vom Bundesrat, welcher die Fahrpläne zu bewilligen hatte, blieb die erhoffte Rückendeckung aus. Die angemessene Bedienung des Urner Lokalverkehrs, welcher durch die Post viel besser berücksichtigt worden sei, war nach der Eröffnung das wichtigste die Bahn betreffende Thema im Urner Wochenblatt (UW, 2. Juli 1881, Nr. 28; 14. Oktober 1882. Nr. 41; 18. November 1882, Nr. 46; 9. Dezember 1882, Nr. 49; 31. März 1883, Nr. 13; 6. Oktober 1883, Nr. 40; 22. März 1884, Nr. 12).

Reparaturwerkstätte

Altdorf bewarb sich 1882 um die Reparaturwerkstätte der Gotthardbahn. Die Gemeinde und der Urner Regierungsrat sollten „keine Schritte ungethan“ lassen, um diese nach Altdorf zu bringen. Man versprach sich Arbeitsplätze, die Möglichkeit einer Berufslehre für die Jungen und einen Aufschwung für das ganze Dorf: „Es dürfte hauptsächlich in die Waagschale fallen die günstige Gelegenheit, welche sich unsern sovielen unbeschäftigten jungen Leuten böte, nicht nur Arbeit zu finden, sondern auch bei etwas guten Willen auf billigste Weise eine ernährende Profession zu erlernen. Ferner gehören die bei einer solchen Werkstätte Angestellten stets der solidern Arbeiterklasse, aber auch der Bestbezahlten an, so dass der Verdienst dieser Arbeiter auf eine ganz bedeutende Summe jährlich darf berechnet werden. Diese Summe aber bleibt im Lande, sie bleibt nicht nur den Geschäftsleuten, den Häuserbesitzern, der Bauernsame, sie erhöht auch um ein Bedeutendes die Steuerkraft“ (UW, 28. Oktober 1882, Nr. 43). Der Gotthardbahn-Gesellschaft wurde eine Subvention von 60‘000 Franken geboten, sollte die Reparaturwerkstätte in Altdorf zu liegen kommen (UW, 30. Dezember 1882, Nr. 52). Der Kampf um die Reparaturwerkstätte wurde zwischen den verschiedenen Kandidatenorten vermehrt unsauber geführt, wobei das gegenseitige Diskreditieren eines der Hauptwerkzeuge war (UW, 17. März 1883, Nr. 11; 31. März 1883, Nr. 13; 7. Juli 1883, Nr. 27; 4. August 1883, Nr. 31). In der Folge intervenierte der Altdorfer Gemeinderat direkt bei der Bahndirektion (UW, 20. Oktober 1883, Nr. 42), doch am 20. Oktober 1883 fiel die Entscheidung zugunsten von Bellinzona mit dem Urner Trostpflaster einer Nebenwerkstätte in Erstfeld. Die Frustration über die neuerliche Geringschätzung der Gotthardbahn-Gesellschaft sass tief, was im Urner Wochenblatt zum Ausdruck gebracht wurde: „Wir sind uns doch längst gewöhnt, von der Gotthardbahn nur Steine statt Brod

entgegenzunehmen nach dem alten Sprichworte vom Bettler, der plötzlich reich geworden“ (UW, 27. Oktober 1883, Nr. 43).

5.5 Die Auswirkungen des Betriebs der Bahn für Uri

5.5.1 Verlust der Arbeitsplätze entlang dem Gotthardweg

Die Gotthardbahn veränderte den Kanton Uri über Nacht wirtschaftlich und gesellschaftlich von Grund auf. Uri erlebte den endgültigen Zusammenbruch der alten Verhältnisse (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37; Baumann und Fryberg 1997: 3). Mit der Eröffnung fiel der gesamte blühende Transitverkehr entlang dem Gotthardweg mit einem Schlage dahin. Der plötzliche Verdienstausfall war beträchtlich und keine Sozialmassnahmen halfen der Einwohnerschaft über die schwierige Episode hinweg (GP, 29. Juni 1957, Nr. 26). Das Handwerk büsste am Tag der Eröffnung seine wirtschaftliche Existenz ein und musste weichen: Schiffer, Säumer, Fuhrleute, Sustbeamte – sie alle wurden überflüssig; und mit ihnen die Arbeit vieler Küfer, Hufschmiede, Schlittenmacher und Wirte (UW, 15. Mai 1982; 5. Juni 1982, Nr. 43). So ging mit der Bahn eine „nie wiederkehrende Aera“ zu Ende, wie das Urner Wochenblatt festhielt: „Die Zeit der Gotthardsäumerei, die im zwölften Jahrhundert mit der Bezwingung der Schöllenenschlucht begonnen und im Laufe der Geschichte Ausmasse internationalen Formates angenommen hatte.“ Der „Brotschelm Gotthardbahn“ wurde zum Thema Nummer eins. Doch die Bahn war nicht die Ursache, sondern die Folge der Verkehrsentwicklung am Gotthard. Auch wenn nach Eröffnung der Fahrstrasse im Jahre 1830 die Frequenzen nochmals einen Höhepunkt erreichten, konnten diese Zahlen nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Zusammenbruch bevorstand. „Die Zeit der Pferde und Wagen war vorbei.“ Durch immer mehr Konkurrenz, die billiger und sicherer geworden war, und aufgrund der schlechten Strassenverhältnisse und hohen Zölle, wäre dem Gotthard bloss noch der Binnenverkehr geblieben (UW, 2. Juni 1982, Nr. 42).

Anlässlich der 50-Jahr-Feier betonte SBB-Verwaltungsratspräsident Walther, dass „Land und Volk von Uri wussten, dass das neue gigantische Werk der Gotthardbahn ihnen grosse Veränderungen bringen werde. Die Eröffnung der Bahn gab der früheren grossen Bedeutung der Gotthardstrasse definitiv den Abschied. (...) Ein schönes Stück Alpenpoesie wurde zu Grabe getragen. Gleichwohl haben Land und Volk von Uri offenen Auges für die Bedeutung der Gotthardbahn die ihnen zugemuteten Opfer gebracht“ (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22). Aus

Erstfeld wurde 1882 berichtet, dass sich viele Neugierige auf der Station eingefunden hatten, um die berühmten Reisenden zu sehen, doch die Festzüge hielten nur sehr kurz an, was die Bewohner enttäuschte. Der kurze Halt anlässlich der Eröffnung hatte symbolischen Charakter. Die zukünftigen reisenden Völkerscharen würden Uri nur noch am Rande berühren, so dass sich Uri immer rascher zum blossen „Durchgangsland" entwickelte, das man so nebenbei zur Kenntnis nahm auf der immer kürzer werdenden Reise nach dem ersehnten „Süden", blickte die Gotthard-Post zurück (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21).

Durch die Bahn waren Güter einfacher, schneller und billiger zu transportieren, wodurch viele Urner über Nacht brotlos geworden waren. „Diese Tatsache traf die Fuhrleute um so brutaler, da die Säumerei nach dem Bau der Kunststrasse in den zwanziger Jahren allmählich vom bloss nebenberuflichen zum voll ausgebildeten Fuhrhaltergewerbe übergegangen war", wie Baumann und Fryberg feststellten (Baumann und Fryberg 1997: 48). Die Folge waren Auswanderungen. Aus Urseren waren bereits im Frühjahr 1882 schlechte Nachrichten zu vernehmen, nachdem der Bahnbetrieb im Tunnel per 1. Januar aufgenommen worden war: „Das neue Jahr lässt sich in unserm Thale nicht gut an. Seitdem die Post unten durch den Berg fährt, ist's hier oben ‚öde und leer' geworden. Andermatt und Hospental haben eine gar ruhige Physiognomie angenommen. (...) Die Schlittknechte und Postillione sitzen hinter dem warmen Ofen, träumen von den Schneestürmen und Lawinen des Gotthardpasses (...) bedauern aber lebhaft, dass sie den Mühesalen und Gefahren des Bergüberganges nicht mehr tapfer die Stirne bieten können. (...) Erst jetzt sehen und erkennen wir, wie viele Leute direkt oder indirekt durch die Gotthardpost Beschäftigung und Brod erhielten. Wahrlich, die Früchte der Gotthardbahn fangen für uns schon frühe an, bitter zu schmecken – zu faulen. Allenthalben tritt die Besorgnis hervor, dass die langen, arbeitslosen Winter in manche Familie Noth bringen könnten... Man spricht in Folge des trüben Zukunftsbildes wieder sehr viel von Auswanderung..." (UW, 14. Januar 1882, Nr. 2). Somit sollte sich das Hauptargument E bestätigen.

Resultat Hauptargument E: Das Hauptargument E „Der ‚Brotschelm' Gotthardbahn wird die Urner um ihre Arbeit bringen" sollte sich bewahrheiten. Das goldene Zeitalter erwies sich als Fata Morgana. Im Gegenteil brachte die Eröffnung der Bahn den Zusammenbruch der wirtschaftlichen Verhältnisse in Uri, wodurch viele Urner ihre Arbeit verloren und auswandern mussten. Doch brachte die Bahn auch neuen Verdienst ins Land (vgl. Resultat Hauptargument B).

In der Nachbetrachtung schrieb das Urner Wochenblatt hundert Jahre später: „Die Not war gross und stieg von Monat zu Monat. Bald einmal lebten in den ‚Staaten' mehr Hospentaler als im Gotthardorf selber. 825 schollenverbundene Urnerinnen und Urner, meist die jüngsten des Tales, wanderten zwischen 1880 und 1890 aus. Was hundert Jahre zuvor noch wagemutig in fremde Kriegsdienste zog und dort zu Wohlstand kam – oder verblutete –, riskierte nun sein Leben in fernen Kontinenten. Innert zehn Jahren war jeder zwanzigste Urner ausgewandert. (...) Das harte Los traf vor allem die Urschner Gemeinden, (...) die über Nacht unterfahren wurden" (UW, 2. Juni 1982, Nr. 42). Für Urseren hatte der Tunnel auch die fatale Konsequenz, dass der Pass durch den Winter nicht mehr offengehalten wurde. Durch die Schliessung verloren viele Urschner eine einträgliche Einnahmequelle, welche ihnen geholfen hatte, die spärlichen Verdienste aus der Landwirtschaft zu verbessern. Viele hatten nach dem Wegfall des Säumerwesens noch besser bezahlte Nebenjobs als Schaufel- oder Wegknechte gefunden. Diesen Nebenjob hatten sie im Winter, wenn sie wenig zu tun hatten, ausüben können und er hatte, im Gegensatz zur Alp- und Landwirtschaft, begehrtes Bargeld eingebracht. Diese Absicherung fiel nach 1882 komplett dahin (Baumann und Fryberg 2002: 27).

Doch auch in anderen Regionen stieg die Zahl der Auswanderer, da in Uri kein Auskommen mehr zu verdienen war. Im Jahre 1904 schrieb die Gotthard-Post: „Wieder sind letzten Donnerstag 15 junge Männer ausgewandert. Es ist eigentlich bemühend, dieses junge, gesunde Blut mehr und mehr der Heimat entfliehen zu sehen. Statt über industrielle Werke herzuziehen, sie zu schikanieren und mit hohen Abgaben zu belegen, sollten sie geschont, gefördert und unterstützt werden, damit die Arbeitsgelegenheit sich mehre und die jungen Männer der Heimat erhalten bleiben" (UW, 5. Juni 1982, Nr. 43). Im Urner Wochenblatt fanden sich immer wieder verschiedene Anzeigen von Auswanderungsgesellschaften, welche die Reise und den Neustart in Übersee organisierten (UW, 16. April 1881, Nr. 16; 28. Januar 1882, Nr. 4). Zwischen 1886 und 1900 wurde gar eine spezielle Statistik über die Auswanderer nach Übersee geführt. Diese zeigt, dass der grösste Teil der Auswanderer das Land in den ersten zehn Jahren nach der Eröffnung der Bahn verliessen und sich die Zahl in den folgenden Jahren auf tieferem Niveau stabilisierte (Diag. 3).

Diagramm 3: Auswanderer nach Übersee aus dem Kanton Uri 1886 – 1900

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Vorbei war auch die Zeit, „da die Leute nördlich und südlich des Gotthards den Transitverkehr mit all seinen Nebengewerben eigenständig bewältigt hatten, verloren der bestimmende Einfluss auf jenen Pass, der die Wirtschaft und damit Politik und Gesellschaft des Landes entscheidend mitgeprägt hatte“, bemerkte das Urner Wochenblatt. Der neue Verkehr wurde nicht mehr von Uri aus, sondern von den Industriezentren im Norden und im Süden gelenkt. „Dem Volk entglitt die Kontrolle über seinen wichtigsten Lebensraum: den Pass“ (UW, 5. Juni 1982, Nr. 43).

5.5.2 Neue Arbeitsplätze durch die Bahn

Die Eröffnung der Gotthardbahn brachte der Urner Bevölkerung jedoch nicht nur Negatives, sondern mit der Zeit auch neuen Verdienst nach Uri (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). Nachdem in der Presse „der erste Schmerzensschrei aus Amsteg erschollen“ war, befuhr ein Korrespondent der Basler Nachrichten die Gotthardstrecke, um sich selbst ein Bild von den Zuständen in Uri zu machen. Er schrieb, dass Erstfeld kaum mehr wiederzuerkennen gewesen sei (Abb. 13). Viele Leute fänden bereits jetzt schon ihren Erwerb an der Bahn und der Touristenverkehr auf der Strasse hätte keineswegs ganz aufgehört. Die Bewohner hofften, dass die Industrie hier früher oder später Wasser und billige Arbeitskräfte aufsuchen würde.

Abbildung 13: Bahnhof Erstfeld

Quelle: eigenes Foto

„Für die Orte im Urnerland hat nun im Allgemeinen die seit langen Jahren gewohnte Harmonie des Verkehrs ausgeklungen und an deren Stelle sind aus weiter Ferne die ersten Töne einer Zukunftsmusik vernehmbar.“ In Göschenen hielt vor dem Stationsgebäude eine stattliche Wagenreihe wie ehedem in Flüelen, um die Reisenden die Schöllenen hinauf zu bringen. Der Eindruck des Korrespondenten liess sich dahingehend zusammenfassen, „dass die Gotthardbahn eine grosse Zukunft hat und dass sie auch für die Bewohner von Uri und Tessin nutzbringend sein wird. Der immerhin mehr oder weniger sichere Erwerb durch Kutscherei u.s.w. kann und wird ersetzt werden durch lohnendere Arbeit an der Bahn. Es wird bald die Zeit kommen, wo die Betriebsmittel sich zur Reparatur in Erstfeld sammeln, und dann wird dort eine Werkstatt nach der anderen entstehen und es wird gehämmert und gefeilt werden, dass es eine wahre Freude ist.“ Die Urner sollten sich um die Arbeitsstellen bei der Bahn bemühen, da diese lohnende Arbeit ansonsten durch herangezogene Einwanderer ausgeübt werde (UW, 19. August 1882, Nr. 33).

Auch in Urseren war nicht alles trist. In den ersten Monaten nach der Eröffnung der Bahn begann Andermatt bereits „das zu werden, wofür es von jeher mit der Eröffnung der Gotthardbahn prädestinirt war: der Sammelpunkt für die Wanderer nach Graubünden über die Oberalp und Furka nach dem Berner Oberland und dem Wallis“, schrieb der Bund aus Bern. „Es werden zuletzt Gegenden an den durch die Gotthardbahneröffnung erzielten Wohlthaten

Theil nehmen, welche einen Augenblick eher mit scheelem Auge auf diese naturnothwendige Schöpfung glaubten blicken zu müssen“ (UW, 17. Juni 1882, Nr. 24). In Göschenen waren die Auswirkungen unübersehbar positiv. So konnte das Urner Wochenblatt über einen anhaltenden und erfreulichen Personenverkehr und einen bedeutenden Gepäckverkehr berichten. Das grosse Bahnhofrestaurant von Göschenen erwies sich bereits als zu klein. Doch handelte es sich nicht nur um Durchgangsverkehr: „Nicht nur der Transit-, sondern namentlich der Touristenverkehr lässt sich sehr gut an. Die Hotels in Göschenen und Airolo seien von Gästen gefüllt“ (UW, 26. August 1882, Nr. 34). Bereits nach einigen Monaten musste der Bahnhof Göschenen erweitert werden (Abb. 14 und 15). Das Blatt berichtete immer wieder über neue und höhere Umsatz- oder Beförderungszahlen der Bahn (UW, 6. Januar 1883, Nr. 1).

Abbildung 14: Bahnhof Göschenen mit Blick in die Schöllenenschlucht

Quelle: Ölgemälde von Jost Muheim, 1890/91, Kreisdirektion II SBB, Luzern, in: Eggermann et al. 1981: 27

Abbildung 15: Bahnhof Göschenen um 1970

Quelle: Nething 1990: 133

Erstfeld konnte eine starke Entwicklung verzeichnen. „Die Zukunftsstadt des Kantons Uri heisst nicht mehr Göschenen, sondern Erstfeld.“ Durch die Neben-Reparaturwerkstätte und den grossen Bahnhof blühten die Hoffnungen auf eine goldene Zukunft des Ortes, welcher selbst Altdorf den Rang ablaufen würde (UW, 15. Dezember 1883, Nr. 50; GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). In den vom neuen Verkehrsmittel durchfahrenen Gemeinden machte sich bald eine Anpassung durch Dienstnahme bei der Bahn bemerkbar (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22).

Die Gotthardbahn, so brutal sie sich anfänglich auswirkte, sollte sich bald als grosser Glücksfall entpuppen. Sie wurde zu einem Magnet für die Reisenden. Die Bahn brachte zahlreiche fremde Gäste und Touristen nach Göschenen, die von hier für Wochen in das Hochtal in die Sommerfrische fuhren. In der Hochsaison erwarteten jeweils auf dem Bahnhofplatz von Göschenen an die vierzig Chaisen und Kutschen die mit dem Zug anreisenden Feriengäste und kutschierten sie in die Urschner Hotels und Gasthäuser. Die Annahme, mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn hätte das Kutschergewerbe ausgedient, erwies sich als unzutreffend. Auch weiterhin brachten der Güterverkehr innerhalb des Kantons und der touristische Personenverkehr zahlreichen Kutschern und Fuhrmännern einen Verdienst, was durch einen Blick auf den Pferdebestand im Kanton belegt werden konnte.

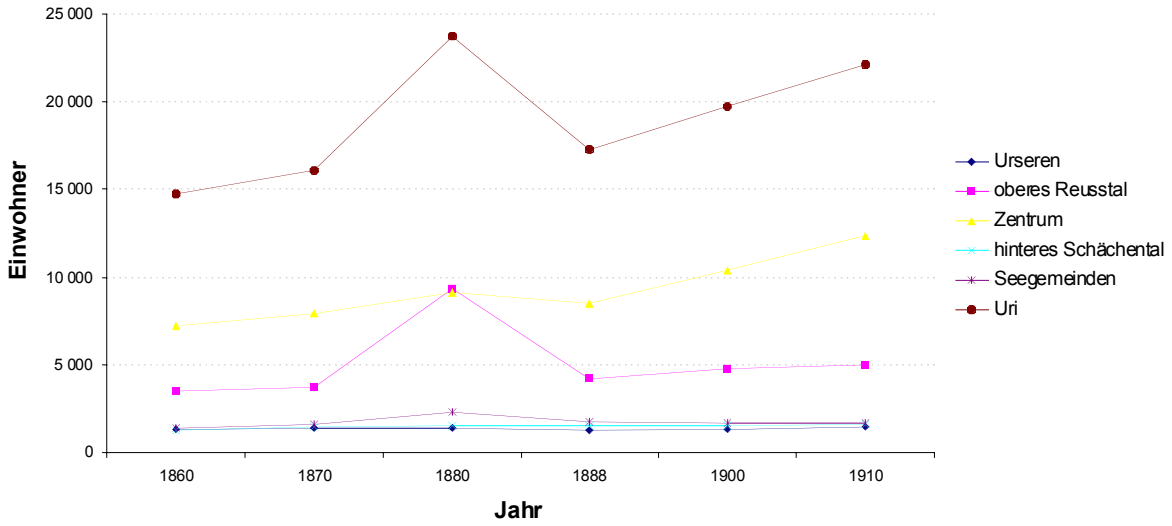
Zählte man 1876 in Uri 526 Pferde, sank der Bestand als Folge der Bahn zehn Jahre später auf 175, um weitere zehn Jahre später wieder auf 240 anzusteigen. Diese Entwicklung macht deutlich, dass sich das einheimische Kutschergewerbe Anfang des 20. Jahrhunderts weit gehend erholt hatte und dass das Hauptargument D wohl seine Richtigkeit hatte (Stalder 2003: 120; Baumann und Fryberg 2002: 40).

Resultat Hauptargument D: Das Hauptargument D „Eine andere Alpenbahn als am Gotthard hätte grosse Nachteile für Uri und brächte statt dem Aufblühen den langsamen Ruin" kann nur teilweise beantwortet werden, da die Bahn gebaut wurde. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass das Argument zutraf und die negativen Folgen beim Bau der Bahn an einem anderen Pass weitaus gravierender gewesen wären. Die positive Entwicklung wäre wohl bei einem kompletten Ausbleiben des Verkehrs nicht eingetreten.

5.5.3 Bevölkerungsentwicklung

Eine ähnliche Entwicklung ist in der Bevölkerungsentwicklung des Kantons Uri zu erkennen. Die Spitze während des Bahnbaus im Jahr 1880 ist klar ersichtlich. Im oberen Reusstal fand zwischen 1870 und 1880 fast eine Verdreifachung der Bevölkerung statt, währenddem die anderen Regionen nur einen bescheidenen Bevölkerungsanstieg auszuweisen hatten. Nach der Inbetriebnahme der Bahn glich sich die Kurve im oberen Reusstal wieder der Situation vor dem Bahnbau an. Zwischen 1880 und 1888 nahm die Bevölkerung jedoch in allen Regionen ab, was nur zum Teil mit den abgewanderten Arbeitern erklärt werden kann. In den ersten Jahren nach der Eröffnung mussten auch viele Urner, wie bereits erwähnt, aus wirtschaftlichen Gründen das Tal verlassen und auswandern. Nach 1888 setzte hingegen mit Ausnahme der Seegemeinden eine Trendumkehr ein und die Bevölkerungszahlen stiegen bis ins Jahr 1910 kontinuierlich weiter. Auch im Urserntal fand trotz der Unterfahrung ein Bevölkerungswachstum statt (Diag. 4).

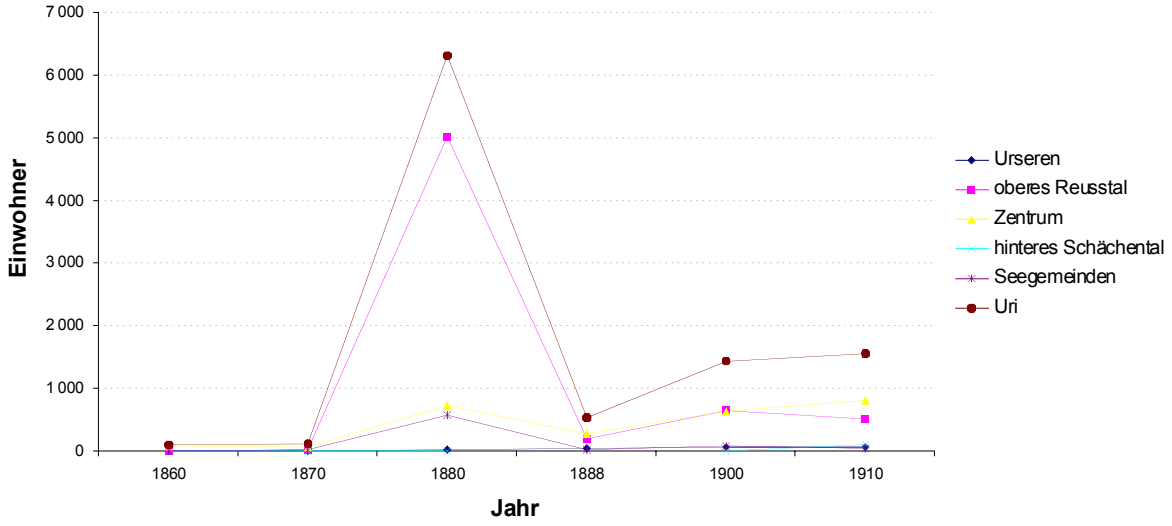
Diagramm 4: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1860 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Wird nur die ausländische Wohnbevölkerung untersucht, so ist diese Entwicklung mit der Spitze im Jahr 1880 noch augenfälliger (Diag. 5).

Diagramm 5: Bevölkerungsentwicklung ausländische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910

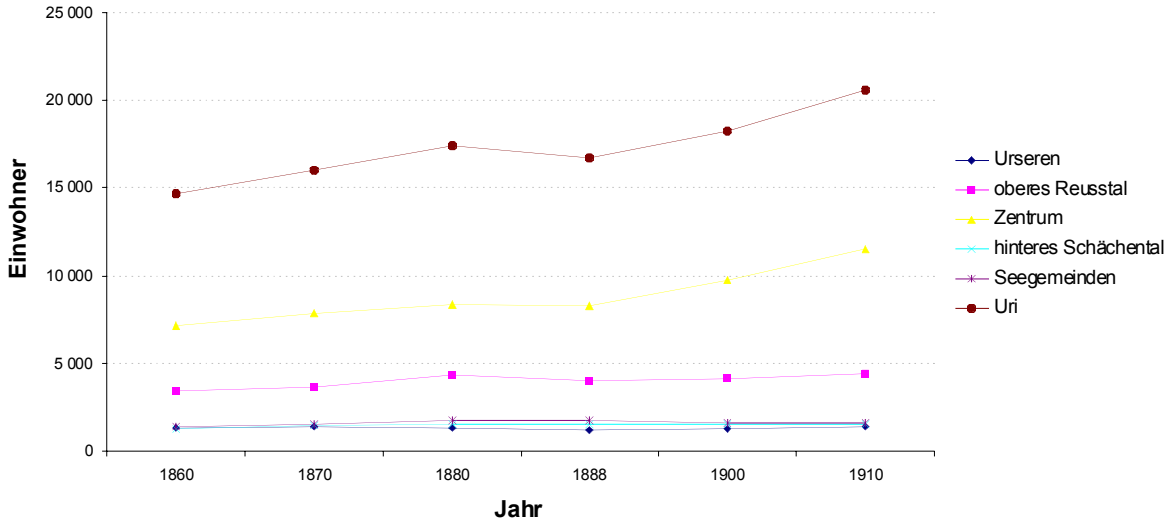


Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Bei der schweizerischen Wohnbevölkerung kann die Bevölkerungsentwicklung unverfälschter analysiert werden. Die Spitze während des Bahnbaus fällt weg, da der grösste Teil der Arbeiter an der Bahn Ausländer waren. Der leichte Knick nach der Eröffnung der Bahn ist jedoch immer noch ersichtlich. Alle Regionen wiesen zwischen 1880 und 1888 ein

negatives Bevölkerungswachstum auf, wobei Urseren mit einem Rückgang von 12 Prozent der schweizerischen Bevölkerung den stärksten Rückgang erlebte (Diag. 6).

Diagramm 6: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910



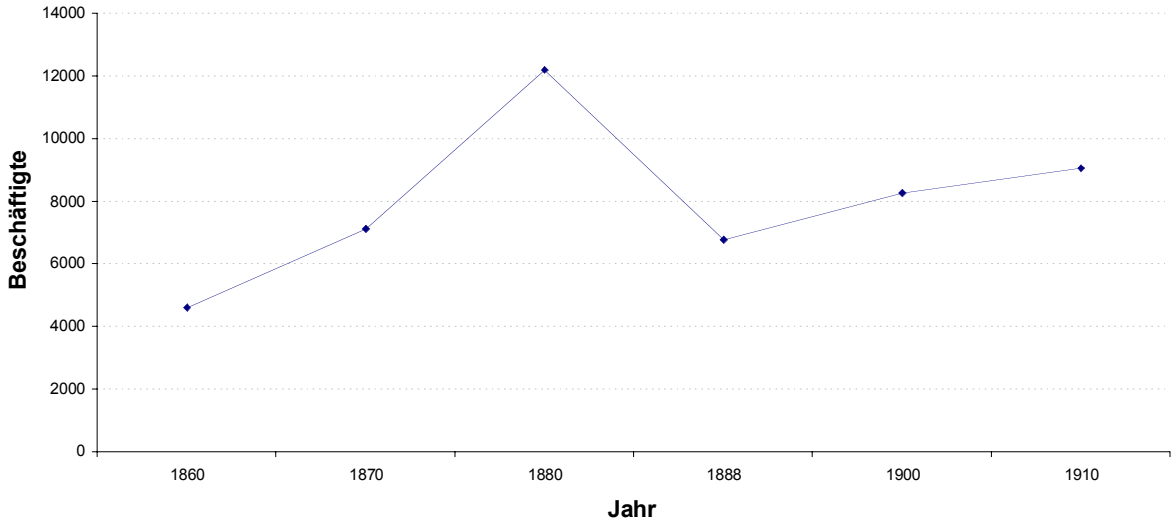
Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

5.5.4 Entwicklung der Beschäftigung

Zwischen 1880 und 1890 ging die Zahl der vom Speditionsgeschäft lebenden Personen von 563 auf 187 zurück. Laut der Konzession waren die Urner Bürger bei Bewerbungen für Anstellungen bei der Bahn bevorzugt zu behandeln, doch scheinen die Urner von dieser Gelegenheit wenig Gebrauch gemacht zu haben. Dies zeigte am deutlichsten die Entwicklung der „Eisenbahnmetropole“ Erstfeld, in welche das Depot für die Dampflokomotiven und die Reparaturwerkstatt zu liegen kamen, sich jedoch auf der Liste der im Maschinendienst tätigen Personen kein einziges typisches Urner Geschlecht fand (Baumann und Fryberg 1997: 48, 49). Dabei schuf die Gotthardbahn mehr neue Arbeitsplätze, als dass sie im Fuhrhaltergewerbe zerstörte. Die neu geschaffenen Arbeitsstellen wurden jedoch fast ausnahmslos von Auswärtigen eingenommen (Baumann und Fryberg 1997: 49). Aufgrund mangelnder Quellen muss die entscheidende Frage offen bleiben, ob sich Urner um eine Anstellung bei der Bahn bemühten und nicht berücksichtigt wurden, oder ob sich die an Unabhängigkeit und Selbständigkeit gewohnten Urner nicht in die Rolle von Untergebenen und Angestellten zwängen lassen wollten. So bleibt die Frage im Raum, ob die um ihren Verdienst gebrachten Urner es vorzogen, nach Übersee auszuwandern, als ihre Freiheit

aufzugeben und um eine Anstellung bei der Bahn nachzusuchen. Baumann und Fryberg kamen in ihren Untersuchungen zum Schluss, dass, wenn die Bahn tatsächlich bereit war, die durch den Zusammenbruch des Transitverkehrs freigewordenen Arbeitskräfte zu beschäftigen, im Grunde nicht das neue Verkehrsmittel die wirtschaftliche Existenz zerstörte, sondern die Unfähigkeit des Urners, sich schnell auf die neue Situation einzustellen (Baumann und Fryberg 1997: 49). In der allgemeinen Beschäftigungssituation stellte sich nach 1880 und dem Ende des Bahnbaus ein starker Rückgang ein. 1888 erreichte die Zahl der Beschäftigten im Kanton Uri nicht mehr den Stand von 1870. Nach 1888 erholte sich die Situation jedoch schnell und es stellte sich eine kontinuierliche Steigerung der Beschäftigtenzahlen ein (Diag. 7).

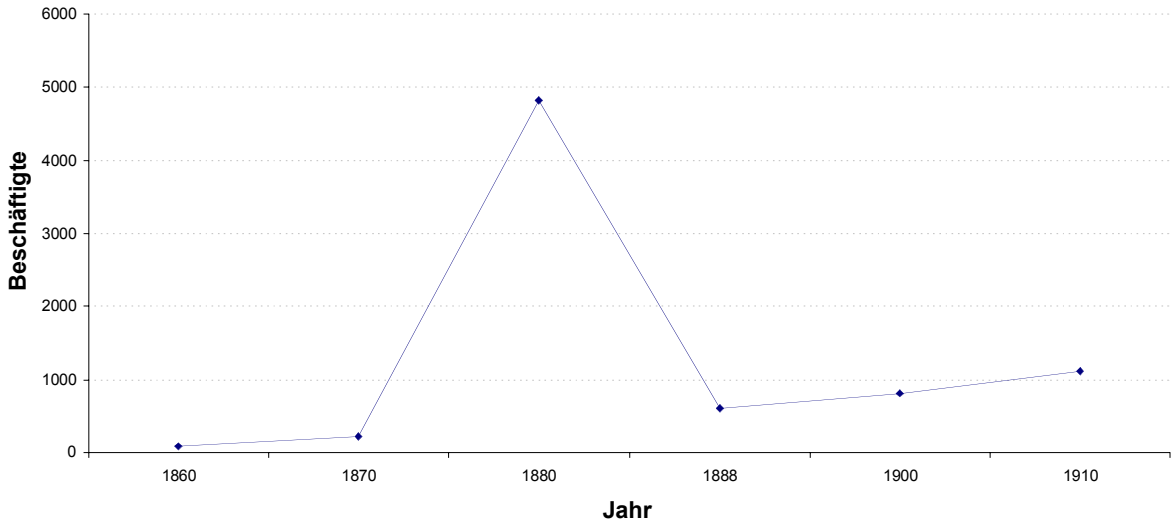
Diagramm 7: Beschäftigte Kanton Uri 1860 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

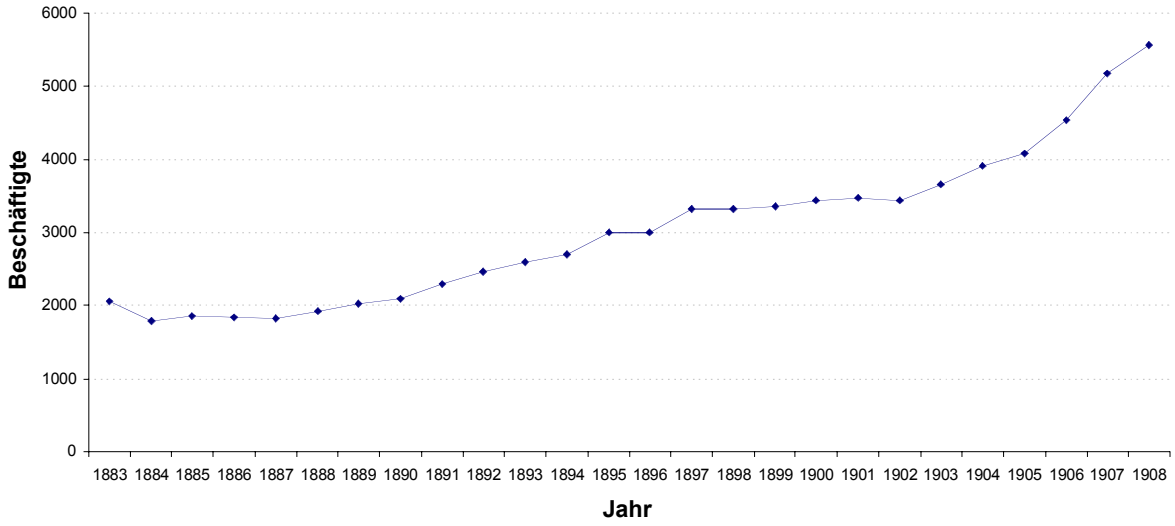
Der Verkehrsbereich beschäftigte – mit Ausnahme des Endes des Bahnbaus – ständig mehr Personen (Diag. 8) und parallel zu den steigenden Reise- und Güterzahlen stieg auch der Personalbedarf der Bahn. Währenddem sich in den ersten acht Jahren der Personalbestand bei rund 2000 Beschäftigten einpendelte, stieg die Zahl in der Folge bis 1908 auf über 5‘500 (Diag. 9).

Diagramm 8: Beschäftigte Verkehrsbereich Kanton Uri 1860 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 9: Personalbestand Gotthardbahn 1883 – 1908

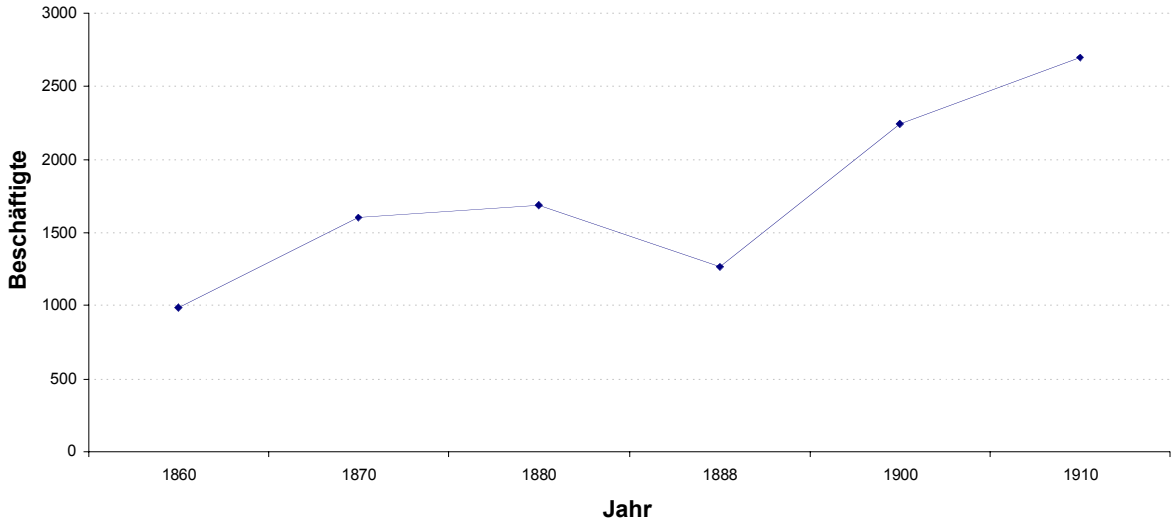


Quelle: Schweizerische Eisenbahnstatistik; in: Eggermann et al. 1981

Die negative Haltung gegenüber einem Angestelltenverhältnis und damit auch zur Industrie kam auch in der Rückblende des Urner Wochenblattes zur Sprache: „Die Gotthardbahn hatte die Reussebene zum Industriestandort gemacht – und in den Tälern lebten viele genügsame Leute, die ans harte Arbeiten gewohnt waren. Aber die Arbeiter erfreuten sich keiner hohen Achtung. Man nannte sie Fabrikler, was durchaus herablassend und verächtlich tönte.“ Daher war es „nicht leicht, einheimische Arbeitskräfte zu finden. Den Urnern fiel es schwer, sich in eine industrielle Organisation einzuordnen. Der Fabrikarbeiter wurde von den Bauern vielfach

noch bedauert oder gar verachtet, weil er einem Aufseher zu gehorchen hatte, das heisst, in ihren Augen kein freier Mensch war.“ Dazu kam, dass die Elite sich vor einer Industrialisierung fürchtete: „Die Geistlichkeit und das konservative politische Regiment waren einer Industrialisierung nicht wohlgesinnt, obgleich sie die unverkennbaren wirtschaftlichen Vorteile für den Einzelnen wie für das Staatswesen zugaben.“ So hatten in Altdorf nur zwei industrielle Unternehmen Fuss fassen können: die „eidgenössischen Laborierwerkstätten“ und die „Schweizerischen Draht- und Gummiwerke“ (UW, 5. Juni 1982, Nr. 43). Doch trotz der negativen Vorzeichen setzte nach 1882 eine Industrialisierung des Kantons ein, die durch den Anstieg der Beschäftigten in der Industrie zwischen 1888 und 1910 dokumentiert wird (Diag. 10).

Diagramm 10: Beschäftigte Industrie Kanton Uri 1860 – 1910



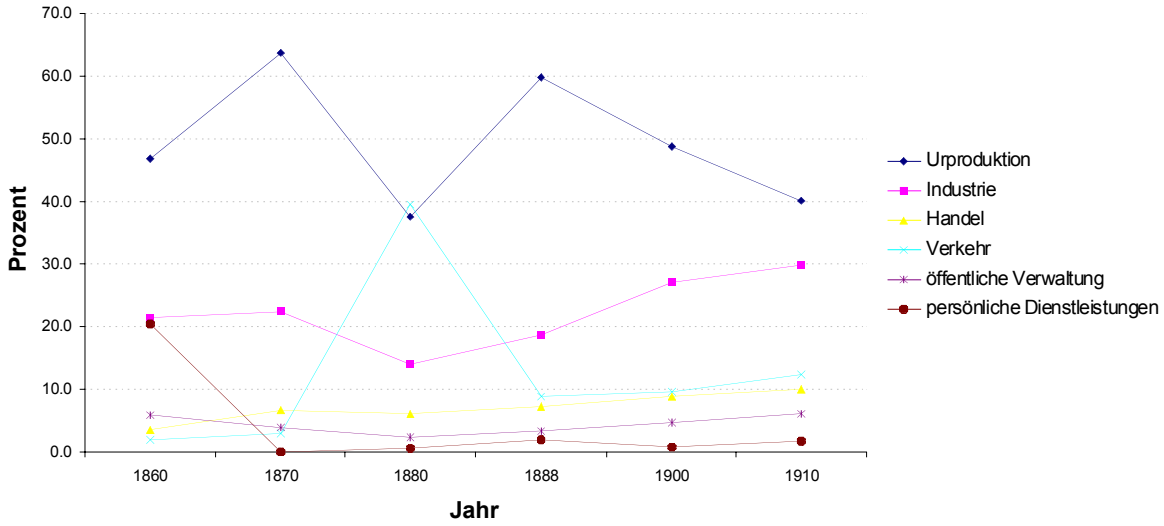
Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Während des Baus der Bahn nahm die Beschäftigung im Verkehrsbereich stark zu und erreichte knapp 40 Prozent aller Beschäftigten, doch nach der Inbetriebnahme stieg der Anteil der in der Industrie beschäftigten an, und auch der Verkehrsbereich – nach Abzug der Bauarbeiter – und der Handel konnten auf Kosten der Landwirtschaft Anteile gewinnen (Diag. 11). Die Bahn brachte diesen Bereichen bessere Voraussetzungen, welche umgesetzt werden konnten. Das Hauptargument C, dass die Bahn Handel und Industrie fördern würde, sollte sich als treffend herausstellen.

Resultat Hauptargument C: Das Hauptargument „Durch die Gotthardbahn sollen Handel und Industrie gefördert werden, wovon alle profitieren könnten“ sollte sich als richtig erweisen. Nachdem die Bahn in Betrieb genommen wurde, nahm der Verkehr und damit der

Handel kontinuierlich zu und die Industrie erlebte im Kanton Uri trotz ungünstiger Vorgaben ein stetiges Wachstum.

Diagramm 11: Beschäftigte nach Beschäftigungsarten Kanton Uri 1860 – 1910



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Die von der Bahn umfahrende Gemeinde Amsteg kann als gutes Beispiel für die Entwicklung nach 1882 dienen. Zum 75jährigen Bestehen der Bahn blickte die Gotthard-Post zurück: Die Eröffnung der Gotthardbahn war für Amsteg ein schwerer Schlag, denn der Verkehr auf der Gotthardstrasse ging sehr stark zurück und die Existenzaussichten verringerten sich auffallend. Dafür bot der Anblick der vielbewunderten, imposanten Eisenbahnbrücke über den Kerstelenbach, am Eingang des Maderanertales nur schwachen Trost. Wie jedoch die Zeit alle Wunden heilt, vernarbten auch hier die materiellen Lücken, und der Kraftwerkbau, die Zeughausanlagen, die Touristik, wie der heutige motorisierte Strassenverkehr brachten Amsteg wieder eine neue Entwicklung (GP, 29. Juni 1957, Nr. 26).

Die Gotthard-Post erwähnte 1932, dass viele Urner aufgrund der Gotthardbahn nicht auswandern mussten, nachdem in den ersten Betriebsjahren das Gegenteil seine Richtigkeit hatte. Der Pass gab seit jeher „den Talleuten die politische Bedeutung, das wirtschaftliche Interesse und die staatliche Kraft. (...) Aber die Entwicklung der Wirtschaft schliesst sich dem Zuge der Verkehrsmittel mit Vorliebe an. Dessen waren sich unsere Vorfahren klar bewusst. (...) Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Gotthardbahn für Uri liegt sicher deutlich vor Jedermanns Augen. Nicht weniger als 639 Personen finden gegenwärtig ihr Auskommen im Bahndienst zwischen Sisikon und Göschenen. (...) Wie mancher bedrängte Bauersmann

konnte einen seiner Söhne bei der Bahn unterbringen. Die Bahn bringt Verdienst und Unterhalt für zahlreiche Familien im ganzen Reusstale. Und es ist gut so. (...) Wie viele junge kräftige Leute hätten ohne Anstellung bei der Bahn sich zu unsicherer und sorgenvoller Auswanderung entschliessen müssen oder wären in Not geraten?“ Als Folgerung wurde Landammann Gustav Muheim in seiner Eröffnungsrede der Landsgemeinde vom 3. Mai 1885 zitiert: „Jede Zeit hat ihre Forderungen; wer diese nicht verstehen will und nicht beurteilen kann, der bleibt zurück und leidet Schaden“ (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22). So war für Uri die Durchsetzung der Gotthardbahnidee von schicksalshafter Bedeutung. Das Verkehrsvolumen schnellte in die Höhe und die Bahn bot sofort vielen Urnern Arbeit und Verdienst, mehr als je zuvor ihre Existenz bei der Säumerei oder dem Karrer- und Kutschenverkehr gefunden hatten. Das Land konnte sich der modernen Wirtschaft öffnen, die Industrialisierung folgte auf dem Fusse (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37; Stadler 1999: 512). Aus diesem Grund sollte sich das Hauptargument B als bedingt richtig herausstellen.

Resultat Hauptargument B: Das Hauptargument „Die Bahn soll Uri ein goldenes Zeitalter mit Beschäftigung, Geschäftstätigkeit und Verdienst bringen“ stellte sich als bedingt richtig heraus. Viele Urner verloren als direkte Folge der Bahn ihre Arbeit (vgl. Resultat Hauptargument E). Die Bahn brachte jedoch neuen Verdienst ins Land und wurde zu einer wichtigen Arbeitgeberin. Dazu schuf sie die Voraussetzungen für die Industrialisierung des Kantons und für den wirtschaftlichen Aufschwung, welcher nach einigen Jahren des Betriebs einsetzte.

5.5.5 Wertung im Rückblick

Die Gotthardbahn war „eine technische Pioniertat, welche Völker verband, Märkte vereinigte, Kulturen mischte, 260 Millionen Franken verschlungen und Leben, Schweiss, Gesundheit zahlreicher Arbeiter gekostet hatte, welche den neuen Wirtschaftsführern Wege öffnete und die Täler am Gotthard mit Sorgen erfüllte“, schrieb das Urner Wochenblatt 1982 (UW, 15. Mai 1982, Nr. 37). Rückblickend kamen die meisten Kommentatoren zum Schluss, dass die Gotthardbahn Uri mehr Vorteile als Nachteile gebracht habe. Das Urner Wochenblatt zog zehn Jahre nach der Inbetriebnahme der Bahn eine erste Bilanz. Es warf der Regierung vor, betreffend der Linienwahl und der Standorte der Bahnhöfe zu wenig entschlossen aufgetreten zu sein, wodurch zum Beispiel der Bahnhof Altdorf zu weit vom Dorf entfernt zu liegen kam. Die von den Bahnarbeitern entrichteten Steuern ergäben ebenfalls weit weniger als ursprünglich berechnet, so dass die investierte Million nach lange nicht wieder

zurückgeflossen sei. Doch hätte die Bahn trotz allem viele Vorteile, so dass sie Uri „heute nicht mehr abtreten“ würde (UW, 16. Juli 1892, Nr. 29; in: Baumann und Fryberg 1997: 47, 48). Die positiven Auswirkungen überwogen bereits damals, doch grosse Berichterstattungen anlässlich der ersten Jubiläen fehlten in den Urner Zeitungen.

Anders stellte sich die Situation 1932 dar. Die Bahn war zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in Uri geworden, so dass der fünfzigste Jahrestag – auch von den unterfahrenen Urschnern – gross gefeiert und in den Zeitungen an prominenter Stelle ausführlich gewürdigt wurde: „Der volkswirtschaftlichen Bedeutung gemäss, die die Gotthardbahn für den Kanton Uri seit ihrem Bestehen hat, ist das Gotthardbahnjubiläum von unserer Bevölkerung festlich begangen worden“, berichtete die Gotthard-Post (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22). Als der Festzug durch die Urner Dörfer fuhr, herrschte grosser Trubel. „Die Redner gedachten mit Worten der Anerkennung und des Dankes dieser grossen, durch die staatliche Mitwirkung und Tatkraft in unserm Lande zustandegekommenen Schöpfung mit ihren unabsehbaren, segensreichen politischen und wirtschaftlichen Folgen“, schrieb das Urner Wochenblatt (UW, 4. Juni 1932, Nr. 23) und SBB-Verwaltungsratspräsident Walther würdigte die Urner, welche die Bedeutung des zu Beginn des 19. Jahrhunderts einsetzenden Tourismus erkannt und sich „der Notwendigkeit nicht verschlossen“ hatte, „dass diesem Verkehr im Interesse des Landes der Gotthard zu öffnen“ war, wodurch der Kanton neuen Verdienst schaffen konnte (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22). Die Gotthard-Post kommentierte, dass der Staat ganz gut weggekommen sei. Er habe nach Abzug der Mehrausgaben für Strasse, Polizeiaufsicht und dergleichen an Konzessionen, Steuern, Bussen und Gebühren verschiedener Art netto mindestens 400‘000 Franken an die Subvention zurück erhalten. Dazu konnten die Dörfer von den Sicherungen der Bahn gegen Naturgefahren profitieren. „Im allgemeinen brachte der Bau der Gotthardbahn unserem etwas verschlafenen Ländchen ein neues Blühet.“ Trotz des Wegfalles des Transitverkehrs für die Strasse hätten sich Bewegung und Aufschwung erhalten, auch wenn einige berechtigte Erwartungen unerfüllt geblieben waren (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22). Doch nun sei Jubelfeier! „Legen wir das Gefühl ab, dass nicht alles nach unsern Wünschen ging! Dem grossen Werke, das sozusagen der Rückgrat unseres Ländchens ist, wünsche wir in alle Zukunft Sicherheit und Gedeihen!“ (GP, 28. Mai 1932, Nr. 22).

Zum hundertsten Geburtstag der Bahn schrieb die Gotthard-Post: Das Wagnis Gotthardbahn hat sich aus der Rückschau letztlich doch gelohnt (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). Der

Kommentar des Urner Wochenblattes fiel ähnlich aus: „Als unsere (Ur)Grossväter vor hundert Jahren die Bahn erbauten, da waren Leid und Freude, Triumph und Niederlage nahe beieinander. Und in den Jubel und Kanonendonner zur Eröffnung der ‚Bahn des Jahrhunderts' mischten sich die Tränen des Abschieds und die Klänge der Schiffsirenen der Dampfer, die das arbeitslos gewordene Jungvolk von Uri in das ferne Amerika trugen." Doch vieles kam anders als befürchtet, so dass heute die Wertung eine einfache sei: „Vor hundert Jahren wurde richtig entschieden. Darum dürfen wir heute feiern: Zum Wohl auf die Gotthardbahn!" (UW, 2. Juni 1982, Nr. 42). Aber auch an der Jubelfeier waren nicht nur glückliche Stimmen zu vernehmen. Die Gotthard-Post beschrieb die Situation von Uri als Durchgansregion: „In der euphorischen Stimmung der Gotthardbahn-Eröffnung glaubte halb Europa, die Welt sei nun tatsächlich näher gerückt. Aber mit der neuen Beweglichkeit ging auch eine neue Oberflächlichkeit einher. Das geflügelte Rad wurde zum Symbol einer neuen Epoche. Wo man früher verweilt hatte, rollte man nun vorüber. Statt aufeinander zu, fuhr man immer mehr aneinander vorbei. Die Bewegung wurde zum Selbstzweck." Es erscheine irgendwie als Uris Schicksal, immer wieder einfach durchfahren zu werden und bloss als Durchgangsstation wahrgenommen zu werden (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21).

Der Urner Landammann Hansheiri Dahinden blickte in seiner Ansprache am 3. Juni in Göschenen, zum 100-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn unter dem Titel „Den Teufel auch in Zukunft überlisten: Die Gotthardbahn gestern und heute" zurück und schlug einen Bogen über die Folgen der Bahn für Uri, wobei er die negativen Auswirkungen wie den Verlust der Arbeitsstätten am alten Gotthardweg und die positiven Auswirkungen, welche dem Kanton einen Aufschwung brachten, gegenüberstellte: Die Natur hätte Uri eine ganz besondere Rolle zugedacht. „Es wurde gleichsam zum Angelpunkt der kürzesten und wichtigsten Nord-Südverbindung Europas. Seither ist das Geschick meines Kantons und seiner Bevölkerung untrennbar und auf Gedeih und Verderb mit dem Schicksal dieses Verkehrsweges verbunden. Die Sage erzählt, die Urner hätten seinerzeit die Brücke in der Schöllenen mit Hilfe des überlisteten Teufels gebaut und seien damit zu Beherrschern des Gotthards geworden. Tatsächlich betrieben sie während langer Zeit so etwas wie europäische Grossmachtpolitik. Doch immer deutlicher wurde vor allem in neuerer Zeit die Erkenntnis, dass sie längst nicht mehr Beherrscher, ja nicht einmal mehr Treuhänder des Gotthards sind. Sie scheinen ein Spielball fremder Interessen, ihnen ohnmächtig ausgeliefert zu sein. Und klein ist heute der Schritt zur Umdeutung der alten Sage: nicht die Urner hätten damals den Teufel überlistet, sondern letztlich doch der Teufel die Urner, der nun aus Rache Schritt für Schritt ihren

Lebensraum zerstöre. Tatsächlich wurde jede Etappe des Ausbaus des Gotthards für Uri zu einem geschichtlichen Wendepunkt, der zumeist einen langwierigen und oft schmerzlichen Anpassungsprozess an die neuen Gegebenheiten bedingte. Das Ereignis, dessen wir heute gedenken, die erste Durchbohrung, macht dies besonders deutlich. Niemand verkennt die hervorragende Bedeutung dieses Werkes für die Entwicklung unseres Landes und den Wohlstand seiner Bevölkerung. (...) Gewiss sind die dunklen Begleiterscheinungen sozialer Natur, die mit dem Bau des Gotthardtunnels verbunden waren (...) nicht zu übersehen. Aber auch wird ihnen nur gerecht, wer die Ereignisse von damals auch nach den Verhältnissen und Möglichkeiten von damals (...) beurteilt. Für Uri erwies sich das damals von vielen erwartete goldene Zeitalter als Fata Morgana. Im Gegenteil! Zahlreiche Urner verloren als direkte Folge der Gotthardbahneröffnung ihre Arbeit. Das Gewerbe der Kutscher und Fuhrleute war dem Untergang geweiht. Die Auswanderungen nahmen grosse Ausmasse an. In den Urner Zeitungen der damaligen Zeit findet man fast in jeder Nummer Inserate von Auswanderungsagenturen (...) – Kein Wunder, dass die Bahn im Volksmund als ‚Brotschelm' bezeichnet wurde. Sie brachte freilich mit der Zeit auch wieder neuen Verdienst nach Uri. Heute ist sie eine bedeutende Arbeitgeberin in unserem Kanton und spielt auch für den Tourismus eine nicht zu unterschätzende Rolle. Aber der Anpassungsprozess war, wie gesagt, langwierig und schmerzlich. Vor zwei Jahren wurde nun mit der Eröffnung des Strassentunnels ein neues Kapitel der Verkehrsgeschichte am Gotthard aufgeschlagen. Es brachte für Uris Bevölkerung zwar nicht mehr im gleichen Ausmass existentielle Probleme, hat aber vom Lebensraum dieses Kantons wiederum beträchtliche Opfer im Dienste der Allgemeinheit gefordert. Und schon steht mit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale und eventuell einem dritten Gotthard-Durchstich ein neues Werk zur Diskussion. Wundern Sie sich nicht, dass dieses Projekt von unserer Bevölkerung zunächst vielmehr als Bedrohung, denn als glückliche Verheissung empfunden wird. Wo immer nämlich die neue Alpentransversale gebaut würde, sei es am Gotthard oder am Splügen, müssen die Urner neue Opfer fürchten. Wird sie am Splügen gebaut, besteht die Gefahr, dass der Gotthard zu provinzieller Nebenbedeutung absinkt. Wird sie am Gotthard gebaut, werden weitere bedeutende Eingriffe in unseren Lebensraum und die Schmälerung der Lebensbedinungen des ohnehin um sein Überleben kämpfenden Urner Oberlandes befürchtet, ähnlich wie das vor 100 Jahren mit dem Urserntal der Fall war. All das erfüllt das Urnervolk und seine Regierung mit echter Sorge. Uri ist sich der Verantwortung, die ihm seine Stellung am Gotthard für die Allgemeinheit aufgetragen hat, durchaus auch heute bewusst." Die Planer der NEAT müssten ihr kühnes Werk heute einbetten in eine Umwelt, bei der die Förderung der Lebensqualität in

umfassendem Sinne im Vordergrund steht. „Möge es ihnen gelingen, zu beweisen, dass es tatsächlich der Teufel war, der überlistet wurde, als die Geschichte des Gotthards begann und dass er auch in Zukunft der Überlistete sein wird“ (GP, 5. Juni 1982, Nr. 22).

5.6 Die Auswirkungen auf das Tessin

Die Gotthardbahn brachte dem Tessin endlich die ersehnte leistungsfähige Verbindung zu den Industriezentren des Mittellandes und hatte eine dementsprechend grosse Bedeutung für die Südschweiz. Sie brachte dem armen Berg- und Landwirtschaftskanton, in welchem viele Jungen zur Auswanderung gezwungen waren, tiefgreifende Veränderungen. Der Tourismus erlebte einen sprunghaften Aufschwung und die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere der Granitabbau, wurde belebt. Die Anzahl der Hotels vervielfachte sich und veränderte die Schwerpunkte des touristischen Interesses, die Städte Lugano und Locarno. Die Tessiner Wirtschaft war dabei stark von der Deutschschweizer Wirtschaft abhängig, was sich in folgenden Jahrzehnten weiter verstärken sollte (Tages-Anzeiger, 2. Juni 1982).

Die Studiengruppe Gotthardbahn sah die Bahn als Initialzündung für die Tessiner Wirtschaft: „Die Eisenbahn hat – das darf ohne Übertreibung so gesagt werden – das Gebiet südlich des Gotthards für das moderne Wirtschaftsleben erschlossen. Die Tessiner Industrie war in ihren Anfängen sehr stark nach dem Süden ausgerichtet. Erst nach dem Bau der Gotthardlinie konnte sie Absatz- und Rohstoffmärkte im Norden des Landes erschliessen und sich damit richtig entfalten. Das wurde um so lebenswichtiger, je mehr sich Italien durch Zollmauern vom Industriegebiet des Tessins abschloss. Die Schiene gab so den Anstoss zur eigentlichen Industrialisierung der Südschweiz, konnte jedoch die grossen Hindernisse für eine grundlegende wirtschaftliche Expansion, die langen Rohstoff- und Absatzwege in den Norden, nicht beseitigen. (...) Auch der Fremdenverkehr verdankt seinen Aufschwung der Schiene. Selbstverständlich brachte der frühere Passverkehr auf der Strasse schon einem kleinen Gastgewerbe Verdienst. Ein eigentlicher Tourismus, in der ersten Zeit auch Kuraufenthalte, wurde jedoch erst mir der Eisenbahnlinie durch den Gotthard möglich. Wie stark die Schiene das Fremdenverkehrsgeschehen des Kantons geprägt hat, zeigt sich noch heute an den recht ungünstigen Konzentrationen entlang der Bahnlinie. Erst der Anschluss an das Eisenbahnnetz ermöglichte einem potentiellen Fremdenverkehrsort im allgemeinen seine Entwicklung. (...) Die Schiene ist aber nicht nur als Promotor von Industrie und

Fremdenverkehr zu betrachten. Wichtig war am Anfang für den relativ armen Kanton auch der Einkommenseffekt des neuen Transportweges“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 299).

In der Leventina waren bei der Eröffnung der Bahn 1882 ähnliche Bedenken zu vernehmen wie auf der Nordseite des Gotthards. Auch die Probleme während des Baus waren ähnliche, wie die Probleme zwischen den Einwohnern von Airolo und den Arbeitern bezeugten. 1882 konnte der Verlust der Verdienstmöglichkeiten entlang der Gotthardstrasse durch die Bahn nicht aufgewogen werden, doch nach einigen Jahren entstanden immer mehr Arbeitsplätze bei der Bahn (Tages-Anzeiger, 2. Juni 1982).

5.7 Die Auswirkungen für die Schweiz

Die Gotthardbahn war ein Triumph der Technik, der Sieg des Menschen über die Natur. Die Eisenbahn war die Hochtechnologie des 19. Jahrhunderts und trieb die Industrialisierung an. Sie verknüpfte Wirtschaftsräume, machte moderne Produktionsweisen möglich und setzte Pünktlichkeit, Disziplin und technische Fertigkeiten in entlegensten Gebieten durch. Sie brachte Dynamik und Mobilität und vereinigte in sich kapitalistischen Unternehmergeist, Wissenschaft und Technik zum modernen Fortschrittsglauben. Die Schweiz war mit ihrer Textilindustrie zwar früh ein hochindustrialisiertes Land, aber ins Bahnzeitalter war sie wegen der Topographie, der politischen Zerstückelung und dem Fehlen einer Schwerindustrie spät aufgebrochen. Dann wurde sie dafür umso heftiger vom Fieber gepackt und katapultierte sich durch die Gotthardbahn an die Spitze der Entwicklung. Die Gotthardbahn war das kühnste Unternehmen im Bahnbau weltweit, ein titanischer Kampf und ein grandioser Sieg. Sie war in der damaligen Wahrnehmung ein technisches Weltwunder. Am Gotthard hatten die Menschen das Äusserste gewagt – und das Höchste errungen: Die Gotthardbahn, das war der helvetische Suezkanal. Das war die technische Bezwingung der Alpen. Das war der Sieg über die Vertikale, wie sich Stalder ausdrückte (Stalder 2003: 117, 118). Für den jungen Bundesstaat Schweiz kann die Bedeutung der Gotthardbahn nicht hoch genug eingeschätzt werden. Stalder schrieb in seiner Publikation über den Mythos Gotthard: „Man war (...) der Passstaat im Herzen Europas, kraftvoll, modern und zukunftsgerichtet, aber zugleich seiner historischen Mission bewusst. (...) Mit dieser Bahn, die von Verfechtern des Ancien Régime wie dem Luzerner Politiker Philipp Anton von Segesser vehement bekämpft worden war, besiegelte

der Liberalismus den Untergang der alten Feudalordnung in den konservativen ehemaligen Sonderbundskantonen und öffnete das Land der modernen Entwicklung. Die Zentralmacht war gestärkt.“ Dazu hatte sich der Bundesstaat auch aussenpolitisch Respekt verschafft, hatte man doch mit den mächtigen Nachbarn als ebenbürtiger Partner verkehrt (Stalder 2003: 125).

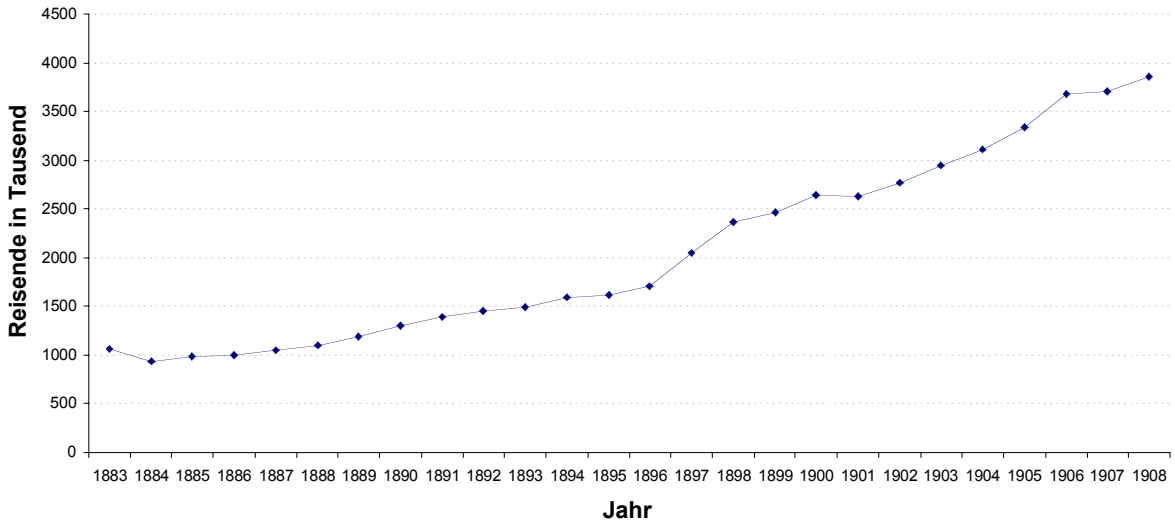
Was die Bahn in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutete, beschrieb Ernst Gagliardi in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts: „Denn von allem technischen abgesehen, hat doch erst sie den Nachteil der Binnenlage in einen Transitvorteil verwandelt und das Land damit dem grossen Weltverkehr zugänglich gemacht, der selbstverständlich auch die zivilisatorische und kulturelle Handlung änderte. Erst jetzt ward das Zentralgebiet des Erdteils zu einem Vereinigungs- und Durchgangsstaat, zur Heimat internationaler Bestrebungen und Einrichtungen, zur Brücke Europas, wie man es wohl schon genannt hat: Die (...) Eisenbahn bildete dafür gewissermassen die Voraussetzung“ (Stalder 2003: 126; Nething 1990: 105). Während des Zweiten Weltkrieges befand sich die Schweiz zwischen den Achsenmächten in einer speziellen Situation. Eggermann et al. schrieben hierzu: „Es ist kein Geheimnis, dass die intakten und – dank rechtzeitiger Elektrifizierung – leistungsfähigen Alpentransversalen durch die neutrale Schweiz, insbesondere die Gotthardbahn, ein lebenswichtiger Faktor der Neutralitätspolitik und damit der Friedenserhaltung für die Schweiz gewesen ist“ (Eggermann et al. 1981: 221).

5.8 Entwicklung des Verkehrs

5.8.1 Entwicklung des Verkehrs zwischen 1882 und 1909

Der Betrieb der Gotthardbahn entwickelte sich zu einer Erfolgsgeschichte und übertraf die Erwartungen bei weitem. Während die Gründer mit einer jährlichen Zahl von 250‘000 Reisenden rechneten, erreichte der Gotthardverkehr bereits im ersten vollen Betriebsjahr 1883 einen Umfang von 1‘056‘043 Passagieren und 459‘536 Tonnen Gütern, währenddem die alte Gotthardpost 1881 bloss ungefähr 40‘000 Tonnen befördert hatte. In den folgenden Jahren erlebte der Reiseverkehr der Bahn eine kontinuierliche Zunahme, um sich bis 1908 auf 3.86 Millionen Reisende fast zu vervierfachen (Diag. 12) (Baumann und Fryberg 1997: 45; Nething 1990: 105; Eggermann et al. 1981: 217, 218; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 23).

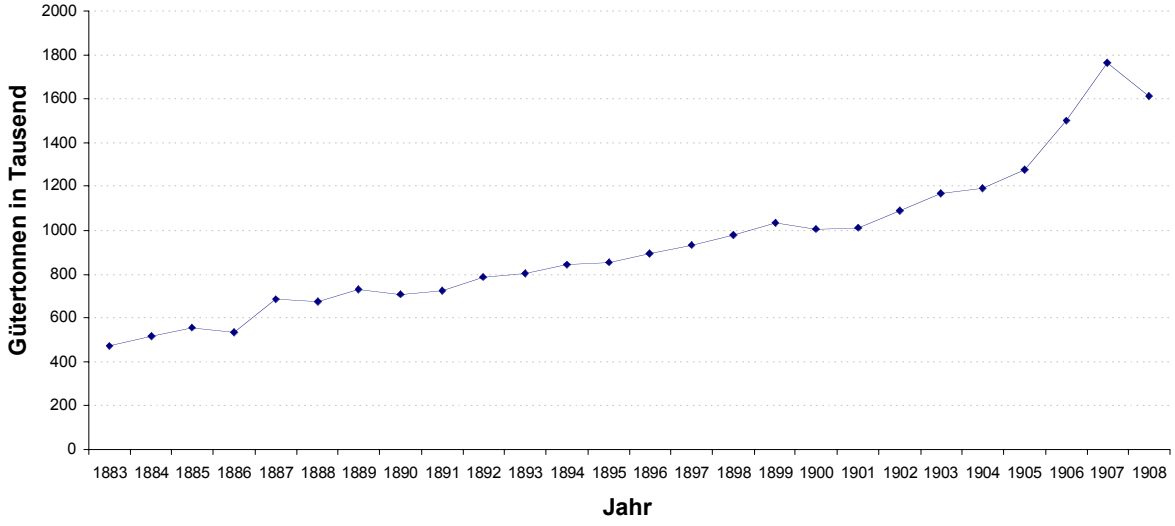
Diagramm 12: Reiseverkehr Gotthardbahn 1883 – 1908



Quelle: Schweizerische Eisenbahnstatistik; in: Eggermann et al. 1981

Ein ähnliches Bild zeigte sich beim Güterverkehr, welcher sich bis zum Spitzenjahr 1907 ebenfalls vervierfachte und 1.76 Millionen Tonnen betrug, im letzten Jahr der Eigenständigkeit der Gotthardbahn 1908 aber auf 1.62 Tonnen absank (Diag. 13).

Diagramm 13: Güterverkehr Gotthardbahn 1883 – 1908

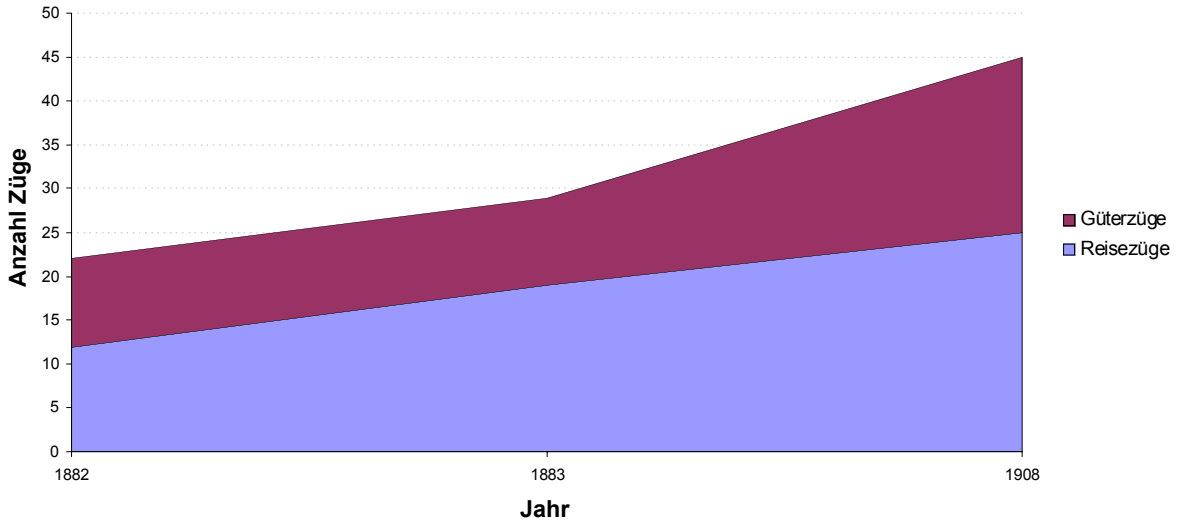


Quelle: Schweizerische Eisenbahnstatistik; in: Eggermann et al. 1981

Durch den spektakulären Verkehrsaufschwung wurde die Bahn auch zu einem finanziellen Grosserfolg. Der ununterbrochene Aufstieg des Transportvolumens war möglich, weil der Gotthard nicht durch eine andere Bahn, den Strassen- oder den Luftverkehr konkurriert

wurde. Die Zugsfrequenzen passten sich der Nachfrage an und verdoppelten sich zwischen 1882 und 1908 sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr von total 22 auf 45 Züge (Diag. 14).

Diagramm 14: Zugsfrequenzen Gotthardbahn 1882 – 1908



Quelle: Grieder 1981

Die Reisenden hatten in erster Linie das Tessin als Destination, nur ein kleiner Teil von ihnen war als Transitpassagier unterwegs. 1883 lag dieser Anteil bei 6 Prozent, im letzten Betriebsjahr 1908 gar unter 3 Prozent. Bei den Gütern überschritten hingegen zwei Drittel die italienische Grenze, meist mit dem Hafen von Genua als Ziel. In den Jahren ihrer Eigenständigkeit zwischen 1882 und 1909 machten die Güterfrachten 62 Prozent der Einnahmen aus. In dieser Zeit erwirtschaftete die Bahn einen Betriebsüberschuss von insgesamt 208 Millionen Franken, was sie als sehr rentabel ausweist (Eggermann et al. 1981: 218-220). Der Präsident der Generaldirektion der SBB, Dr. Schrafl, kommentierte die Betriebszahlen im Jahre 1932 folgendermassen: „Der überraschende Verkehrsaufschwung, der der Gotthardbahn beschieden war, zeigte, wie sehr diese Bahn einem Bedürfnisse entgegenkam und bewies ihre Weltbedeutung“ (GP, 4. Juni 1932, Nr. 23). Wegen der Vermischung von Verkehrs- und Betriebszahlen im Statistik-Topf der SBB konnten die Zahlenreihen nach 1909 nicht genau weitergeführt werden, erst ab 1950 sind wieder verlässlichere Zahlen zu erhalten. Mit der Eröffnung des Simplon- und Lötschbergtunnels bekam die Gotthardlinie eine neue Konkurrenz, was eine teilweise Verkehrsverlagerung zur Folge hatte (Eggermann et al. 1981: 220).

5.8.2 Entwicklung des Verkehrs nach 1950

Nach dem Zweiten Weltkrieg erholte sich Europa relativ schnell von den Kriegswirren, so dass nur fünf Jahre nach Kriegsende die Warentransporte bereits wieder das Vorkriegsniveau erreichten und sich innert weiterer fünf Jahren verdoppelten. Durch die fortschreitende wirtschaftliche Integration Europas kam immer mehr Handel und Verkehr auf, wobei der Binnenmarkt Europa als Katalysator für die weitere Entwicklung wirkte (Eggermann et al. 1981: 222). 1963 wies der Gotthard – durch seine zentrale Lage im Herzen Europas bedingt – von allen europäischen Alpentransportlinien den grössten Verkehr auf, wobei rund zwei Drittel auf den Güterverkehr entfielen. Die Studiengruppe Gotthardtunnel ging davon aus, dass das Transportvolumen trotz einer erwarteten Verkehrsabwanderung zu den neu eröffneten Alpenstrassentunneln am Mont Blanc, dem Grossen St. Bernhard und dem Bernhardin weiterhin anwachsen würde (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 22). Die Gotthardlinie konnte ihre Stellung im internationalen Eisenbahnverkehr über die Jahrzehnte behaupten: „Die überragende Bedeutung der Gotthardlinie als kürzeste Verbindung zwischen den industriellen Zentren des nordwest- und mitteldeutschen sowie des belgisch-holländischen Raumes mit Italien wird am deutlichsten durch die stürmische Verkehrsentwicklung der letzten Jahre unterstrichen“, schrieb die Studiengruppe Gotthardtunnel dazu (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 25). Die Auftriebskräfte, welche die Durchfuhr sowie den Import- und Exportverkehr mit Italien in den letzten Jahren emportrugen, gingen besonders von der starken Wirtschaftsexpansion Italiens aus, dessen fortgeschrittene Industrialisierung die nationale Kaufkraft hob und den zwischenstaatlichen Güteraustausch förderte. Für den Verkehr war dabei bedeutsam, dass die italienischen Industrieschwerpunkte im Dreieck Mailand – Genua – Turin lagen, womit sich die Gotthardlinie als kürzeste und leistungsfähige Verbindung zwischen Norditalien und den nordeuropäischen Industrie- und Konsumzentren anbot (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 26). Das Argument der direktesten Linie sollte sich daher auch Jahrzehnte nach der Eröffnung noch als zutreffend erweisen.

Das italienisches Transportministerium schrieb am 3. Februar 1955 über die Bedeutung des Gotthards und der Schweiz als Transitstrecke: „Infolge ihrer geographischen Lage und der orohydrographischen Gestaltung ihres Territoriums stellt die Schweiz den zwangsläufigen Durchgang für die wichtigsten Personen- und Güterverkehrsströme zwischen dem Mittelmeerbecken und Italien auf der einen, und den Ländern Mittel- und Nordwesteuropas, England inbegriffen, auf der andern Seite dar. (...) Die Hebung der Leistungsfähigkeit der

Linien, die nach und von diesem Knotenpunkt [Schweiz] führen ist undiskutierbar von wesentlichem Interesse, sei es für die schweizerische Eidgenossenschaft, die aus diesem naturbedingtem Privileg Reichtum und Vorteile jeder Art bezieht, oder sei es für die an die Schweiz angrenzenden Länder“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 26). Dies bestätigte nach fast hundertjähriger Erfahrung die Erkenntnisse und sichere Zukunftsbeurteilung der Schöpfer und Geldgeber der Gotthardbahn, welche den Erfolg dieser „Alpentransversale der Mitte“ vorhergesehen hatten (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 26).

6 Die Gotthardautobahn

6.1 Die Geschichte des Autos und der Nationalstrasse im Kanton Uri

6.1.1 Erste Autos

Kurz vor 1900 tauchten die ersten Automobile in Uri auf und im Jahre 1901 erfolgte die früheste dokumentierte Autofahrt über den Gotthard. Im selben Jahr verbot jedoch die Urner Regierung den Autoverkehr über die Pässe. Es war ein Konflikt entstanden: die persönliche Freiheit und der Genuss des Einzelnen ging auf die Kosten der Allgemeinheit, welche die negativen Folgen wie Staub, Unfälle oder Lärm zu tragen hatte. Im Sommer 1906 gab die Urner Regierung nach reger Diskussion die Passstrassen für den Autoverkehr frei, allerdings musste eine Durchfahrtsgenehmigung gelöst und bezahlt werden (Stalder 2003: 136, 137, 140).

Während des Ersten Weltkrieges hatte die Armee schnell den Vorteil der Motorisierung erkannt und schwere Lastwagen, Personenwagen und Motorräder angeschafft. Nun konnte das Automobil den Beweis der militärischen Nützlichkeit und Wirtschaftlichkeit antreten. Es überzeugte so sehr, dass das infolge des Krieges in arge Bedrängnis geratene Fuhr- und Kutschergewerbe nach und nach verschwand. Ab 1917 wurden alle fahrbaren Kantonsstrassen unter der Bedingung der gebührenpflichtigen Bewilligung für den Autoverkehr freigegeben. Der rasant anwachsende Autoverkehr hatte auf den alten Strassen eine Staubplage zur Folge und störte den Hauptverkehr, der sich immer noch zu Fuss abspielte, immer mehr (Baumann und Fryberg 2002: 44-46).

Aufgrund der enormen Mehrkosten für den Unterhalt der Alpenstrassen durch den Autoverkehr und der misslichen Finanzlage des Kantons betrachtete die Urner Regierung die Durchfahrtsgebühren für mehr als gerechtfertigt. 1919 betrugen die Einnahmen aus den Gebühren 10‘000 Franken, fünf Jahre später 130‘000 Franken und 1928 bereits 363‘000 Franken. Es formierte sich Opposition gegen diese „Abzockerei“ und die einheimische Hotellerie sah in den Taxen eine Schädigung ihrer Interessen, da sie Gäste von einem Besuch der Region abhalten könnten. Mit dem gelben „Car alpin“ der Fahrpost wurde 1922 das exklusive Vergnügen weltmännischer Herrenfahrer auch für weniger Wohlhabende erschwinglich, doch die Diskussion um die Gebühren blieb aktuell. Die Entwicklung ging

dabei in eine andere Richtung: Der Automobilverkehr sollte bald allen Kantonen zu mehr Einnahmen verhelfen. 1923 hatten die eidgenössischen Räte beschlossen, die Einfuhr von Benzin und Benzol mit einem Zoll zu belegen. Ein Viertel des Ertrages sollte den Kantonen für den Unterhalt und die Verbesserung der Strassen zufallen, dafür mussten die Durchgangsgebühren 1929 definitiv aufgegeben werden. Das Niveau der Durchgangsgebühren wurde in Uri durch den Benzinzollanteil nicht mehr erreicht, doch aus dem Benzinzoll und den 1933 eingeführten Motorfahrzeugsteuern flossen 1939 rund 450‘000 Fr. in die Kantonskasse (Stalder 2003: 140, 142; Baumann und Fryberg 2002: 46, 48).

1924 richteten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) am Gotthard den Autoverlad ein, welcher die Verbindung nach dem Süden auch während der Wintermonate, in welchen die Passstrasse geschlossen bleiben musste, sicherstellte. Ende der zwanziger Jahre wurde in Deutschland die Idee der „Hafraba“, einer internationalen Autostrasse von Hamburg über Frankfurt und Basel nach Mailand und Genua, geboren. Darin enthalten war eine linksufrige Strasse entlang dem Urnersee; ein Projekt, welches immer wieder aktuell werden sollte. Die Hafraba wurde in Uri euphorisch begrüsst, doch bald meldete sich Opposition dagegen (Stalder 2003: 142; Baumann und Fryberg 2002: 47).

6.1.2 Der Ausbau der Gotthardstrasse

In den dreissiger Jahren erhielt der Gotthard seine eigentliche Funktion als Pass zum Süden zurück. Je mehr Touristen es in den Sommermonaten in den Süden zog, desto deutlicher zeigte sich, dass die vor hundert Jahren gebaute Gotthardstrasse den modernen Anforderungen nicht mehr genügen konnte. Immer mehr drängte sich ein Ausbau der Strecke auf, welcher jedoch nur mit Bundeshilfe bewerkstelligt werden konnte.

Der Bund hatte seinerseits grosses Interesse an einem bestens in Stand gestellten Strassennetz im Alpengebiet, das anfangs der dreissiger Jahre als militärisch-strategisch wichtige Zone eingestuft wurde. 1933 wurde eine Volksinitiative lanciert, um den planmässigen Ausbau der Alpenstrassen voranzutreiben und so die Abwanderung des Automobiltourismus zu stoppen. Der Bund arbeitete als Gegenvorschlag einen Bundesbeschluss aus, welcher ihn neu ermächtigte, Projekte finanziell zu unterstützen. Die Initiative wurde zugunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen, so dass der Bundesbeschluss am 1. März 1936 in Kraft treten konnte. Uri meldete die Gotthard- und die Axenstrasse zum Ausbau an. Beiden

Begehren wurde sowohl vom Bund als auch in der Volksabstimmung entsprochen. Die Eingabe der Urner sah eine Umfahrung des Ortskernes von Andermatt vor, was jedoch von der Gemeindeversammlung Andermatt entschieden abgelehnt wurde. Die Andermatter fürchteten sich, bei einer Umfahrung vom Verdienst, welchen der Verkehr generiert, abgeschnitten zu werden. Im Kanton Tessin wurde die Gotthardpassstrasse in den vierziger Jahren von Airolo bis zur Kantonsgrenze ausgebaut (Baumann und Fryberg 2002: 49, 50; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 11, 12).

1935 tauchte erstmals das Projekt eines Strassentunnels durch den Gotthard auf. Der Basler Ingenieur E. Grunder tüftelte an den Varianten eines 15 Kilometer langen Tunnels zwischen Göschenen und Albinasca und eines 10 Kilometer langen Tunnels zwischen Hospental und der oberen Leventina. Drei Jahre später projektierte Paul Hosch einen Strassentunnel, welcher parallel zum Eisenbahntunnel verlaufen und dessen Entlüftung durch den Eisenbahntunnel stattfinden sollte. Die durchfahrenden Züge sollten die Abgase durch ihren Sog ins Freie bringen, doch der Zweite Weltkrieg stoppte solche Projekte fürs Erste (Stalder 2003: 142; Baumann und Fryberg 2002: 50, 51).

Nach Beendigung des Krieges wurde das Thema des Ausbaus der Strassen bald wieder aktuell. Das Strassenbauprogramm des Bundes sah für die fünfziger Jahre eine grosszügige Subventionierung der Gotthardroute und der übrigen Passstrassen vor, die im Rahmen des Ausbaus des schweizerischen Hauptstrassennetzes verbessert werden sollten. Von 1952 bis 1961 war in erster Linie der Ausbau der Schöllenen, der Strecke von Hospental bis zur Tessiner Grenze und der Ortspassagen von Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Amsteg geplant. Das Strassenbauprogramm wurde von den Urnern Stimmbürgern klar angenommen, doch die Umfahrung von Altdorf wurde 1961 von einer Mehrheit abgelehnt. Die Gründe waren die selben wie 20 Jahre zuvor in Andermatt: Der Verkehr sollte dem Dorf nicht verloren gehen. 1955 fiel der Startschuss für die Strassenbau-Inititiative der Strassenverkehrsverbände. Diese Initiative auf der einen, und die Planungsarbeiten des eidgenössischen Oberbauinspektorats und der Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes auf der anderen Seite, konkurrenzierten sich im Bestreben, ein leistungsfähigeres Strassennetz zu erreichen. Das Eidgenössische Departement des Innern (EDI) wünschte, möglichst bald mit dem Bau von 500 Kilometern Autobahnen zu beginnen, doch die Finanzierung war noch nicht geklärt. Im Jahre 1957 begann das Tessin auf eigene Kosten mit dem Bau einer Autobahn. Ein Jahr später, am 6. Juli 1958 wurde der Verkehrsartikel in der Volksabstimmung mit 85 Prozent Ja-

Stimmen klar angenommen. Damit konnte mit dem Nationalstrassenbau begonnen werden (GP, 21. Mai 1955, Nr. 20; 8. September 1956, Nr. 36; Stalder 2003: 142; Baumann und Fryberg 2002: 50, 53; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 11; www.admin.ch).

Die Arbeitsgruppe Gotthard der Eidgenössischen Planungskommission wollte die Gotthardstrasse von Flüelen bis Göschenen als vierspurige, richtungsgetrennte Autostrasse unter Meidung der Ortschaften projektieren, wobei die bestehende Strasse zwischen Flüelen und Göschenen nur noch dem lokalen Verkehr zu dienen hätte, da eine eingehende Verkehrsanalyse die Unmöglichkeit des Ausbaues der bestehenden Strasse zwischen Flüelen und Göschenen für die Bedürfnisse des künftigen Verkehrs gezeigt hatte (GP, 24. Oktober 1959, Nr. 43; Kantonsingenieur August Knobel; in: GP, 17. März 1960, Nr. 12). Bereits in der ersten Hälfte der fünfziger Jahren befassten sich die Kantone Uri und Tessin ausserdem mit einem Projekt für eine Nord-Süd-Verbindung, die den Verkehr während des ganzen Jahres garantieren würde. Der Tessiner Staatsrat Celio war weitsichtig genug, festzustellen, dass die Lösung nur mit einem Durchstich des Gotthards gesucht werden konnte. Dieser stelle die kürzeste Verbindung dar und sei durchführbar (GP, 5. Dezember 1953, Nr. 49). 1954 wurde von Tessiner Seite im Bundeshaus ein Projekt für die Erstellung eines Autotunnels durch den Gotthard eingereicht (GP, 20. Februar 1954, Nr. 7) und in der Planung des Nationalstrassennetzes waren die Alpenübergänge ein wichtiges Thema. Diese müssten gemäss dem Bundesrat in erster Linie durch den internationalen Tourismus gerechtfertigt werden, daher werde die verkehrsgeographische Routenwahl im grossen Rahmen von dieser Seite her bestimmt. Tunnelverbindungen liessen sich nur durch den Winterverkehr rechtfertigen, da durch den Ausbau der Passstrassen für den Sommer genügende Kapazitäten zu schaffen seien. In der Schweiz waren drei Nord-Süd-Verbindungen erforderlich: im Westen, im Zentrum und im Osten. So würden alle Regionen bedient und Umfahrungen durch das Ausland wären nicht nötig. Dabei sollte nur am Bernhardin ein Strassentunnel gebaut werden, während am Simplon und am Gotthard der Bahnverlad genüge (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes, vom 5. Februar 1960; in: Bundesblatt 1960: 630; Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1568). Gemäss der Planungskommission sollte der Bahnverlad am Gotthard bis zum Jahr 1980 ausreichend sein. Die eidgenössischen Räten legten in der Frühjahrs- und Sommersession 1960 das Nationalstrassennetz fest, in welches die Gotthardstrasse Aufnahme gefunden hatte.

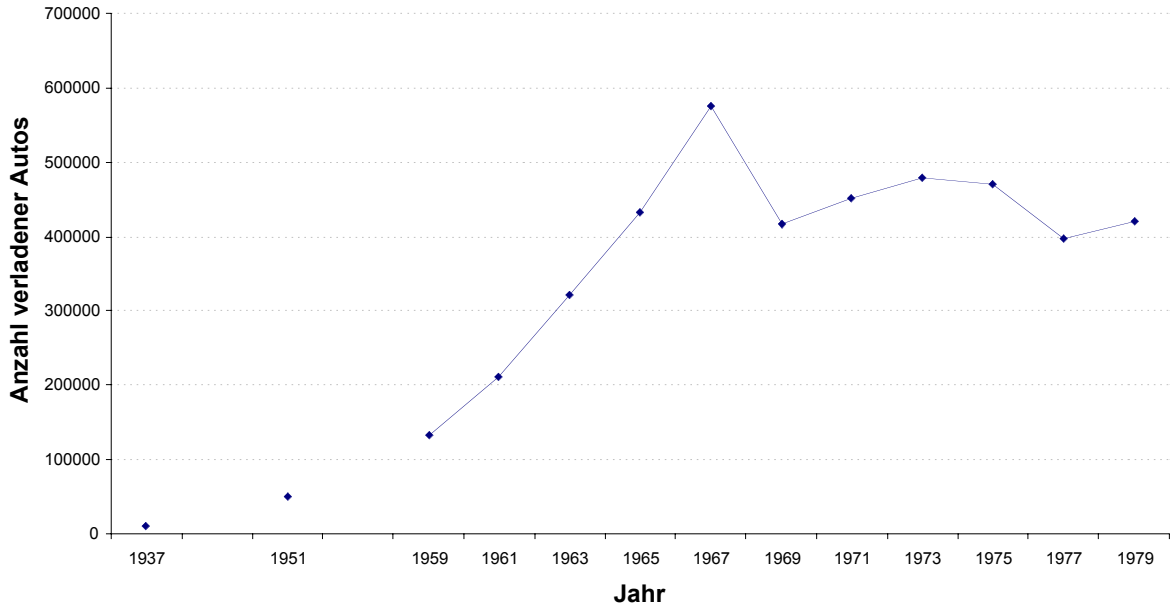
Die Zufahrtsstrassen bis nach Göschenen und Airolo sollten als Nationalstrasse 2. Klasse und die Passstrasse von Göschenen nach Airolo als Nationalstrasse 3. Klasse ausgeführt werden (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1568).

Nach diesem Entscheid der eidgenössischen Räte konnte der weitere Ausbau der Gotthardstrasse ab 1960 unter dem Nationalstrassenregime weitergeführt werden. 1962 wurden erste fortgeschrittene Projekte für die Umgestaltung der Nationalstrasse auf Tessiner Seite fertig. Die Passstrecke sollte zweispurig angelegt und zur Sommerroute über den Pass ausgestaltet werden. In Kombination mit dem wahrscheinlich mal zu bauenden zweispurigen Strassentunnel würde dies im Sommer eine durchgehende vierspurige Nationalstrasse mit einer Teilung an den eigentlichen Gotthardrampen in einen zweispurigen Sommerübergang und eine zweispurige Tunnelverbindung ergeben. 1963 erfolgte der Baubeginn für die neue und wesentlich leistungsfähigere Strasse, die an der rechten Flanke der Tremola-Schlucht als Neuanlage erstellt werden sollte. Bis 1965 wurde die Gotthardstrasse durchgehend zur Nationalstrasse 3. Klasse ausgebaut (GP, 13. Januar 1962, Nr. 2; 8. Februar 1962, Nr. 5; 24. März 1962, Nr. 13; NZZ; in: GP, 9. März 1963, Nr. 10; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 11).

6.1.3 Der Bahnverlad

Während der Wintermonate stellte der 1924 eingeführte Bahnverlad der SBB die Verbindung durch den Gotthard sicher, welcher stetig steigende Frequenzen verzeichnete. Zu Ostern 1960 konnten neue Verladestationen der SBB in Göschenen und Airolo in Betrieb genommen werden, welche erhöhte Kapazitäten ermöglichten. Doch die Nachfrage stieg weiter an und überstieg des Öfteren die vorhandenen Kapazitäten. 1960 beförderten die SBB 183‘181 Fahrzeuge durch den Bahntunnel und in den Jahren danach stellte sich eine exponentielle Steigerung des Winterverkehrs ein. Im Rekordjahr 1967 wurde der Maximalwert von 574‘772 Fahrzeugen erreicht. Nach der Eröffnung des San Bernadino-Strassentunnels 1968 sanken die Frequenzen leicht und pendelten sich zwischen 400‘000 bis 500‘000 beförderten Autos pro Jahr ein (Diag. 15). Mit der Eröffnung des Strassentunnels am Gotthard erfolgte die Einstellung des Bahnverlades (Stalder 2003: 142).

Diagramm 15: Entwicklung Bahnverlad am Gotthard 1937 – 1979



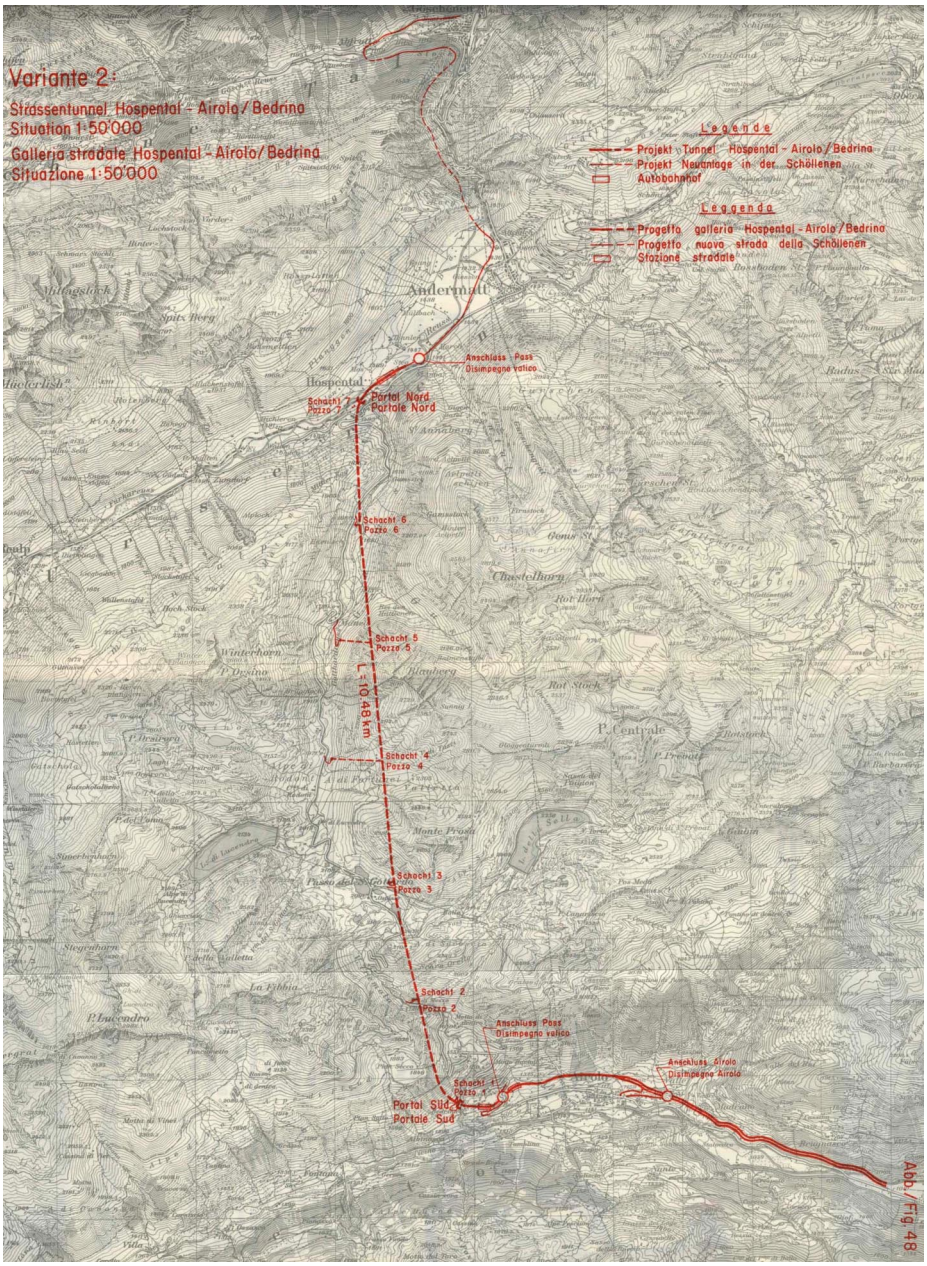
Quelle: Bauamt Uri; in: Gisler 1994

6.1.4 Entscheid über den Gotthardtunnel

Bereits während der Debatte der eidgenössischen Räte um das Nationalstrassennetz war abzusehen, dass die von der Planungskommission vorgesehene Verkehrszunahme viel rascher als angenommen eintreten würde und dass damit auch am Gotthard die Kapazitäten in absehbarer Zeit erschöpft sein dürften. Daher nahm am 23. März 1960 der Nationalrat und am 8. Juni desselben Jahres der Ständerat die Motion „Der Bundesrat wird beauftragt, den Bau eines Tunnels für den wintersicheren Strassenverkehr durch den Gotthard unverzüglich zu prüfen und darüber den eidgenössischen Räten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen“ an. Im April 1960 setzte das EDI dazu die „Studiengruppe Gotthardtunnel“ ein (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1568). Im Juli 1961 erläuterte Dr. Robert Ruckli, der Präsident der Studiengruppe Gotthardtunnel, die fünf zu untersuchenden Projekte:

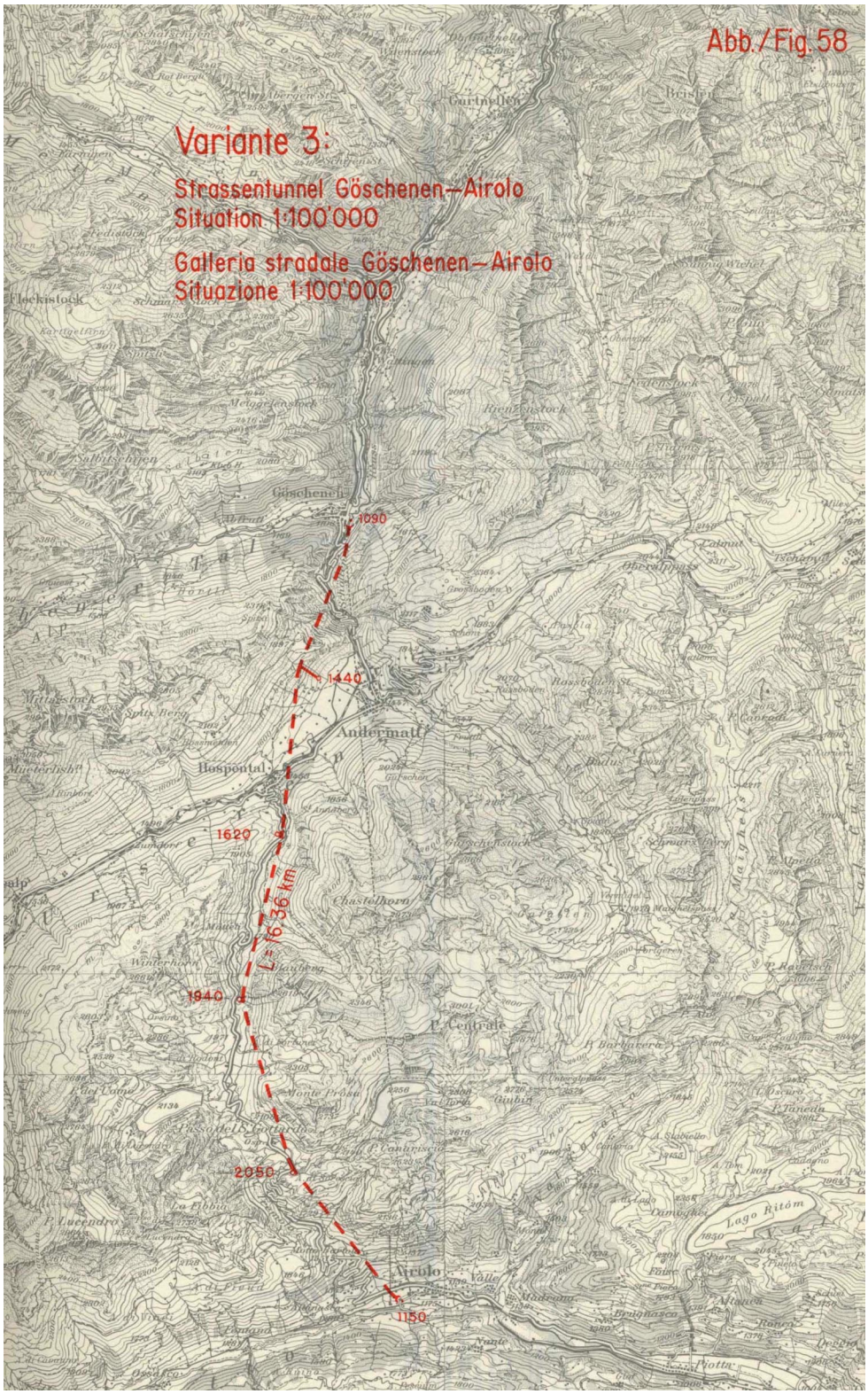
1. Hochliegender Tunnel, etwa 200 Meter oberhalb Hospental beginnend und nach 7 km bei Motta Bartola endend;
2. Doppelt so langer Tunnel, direkt von Hospental nach Bedrina (Karte 2);
3. Strassentunnel parallel zum Bahntunnel (Karte 3);
4. Neuer Bahntunnel neben dem bestehenden, der später in einen Strassentunnel umgebaut würde;
5. Ausweitung des bestehenden Bahntunnel in einen Strassentunnel und Verlegung der Bahn in einen Basistunnel Amsteg – Bodio.

Karte 2: Variante Hospental – Bedrina



Quelle: Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 115

Karte 3: Variante Göschenen – Airolo

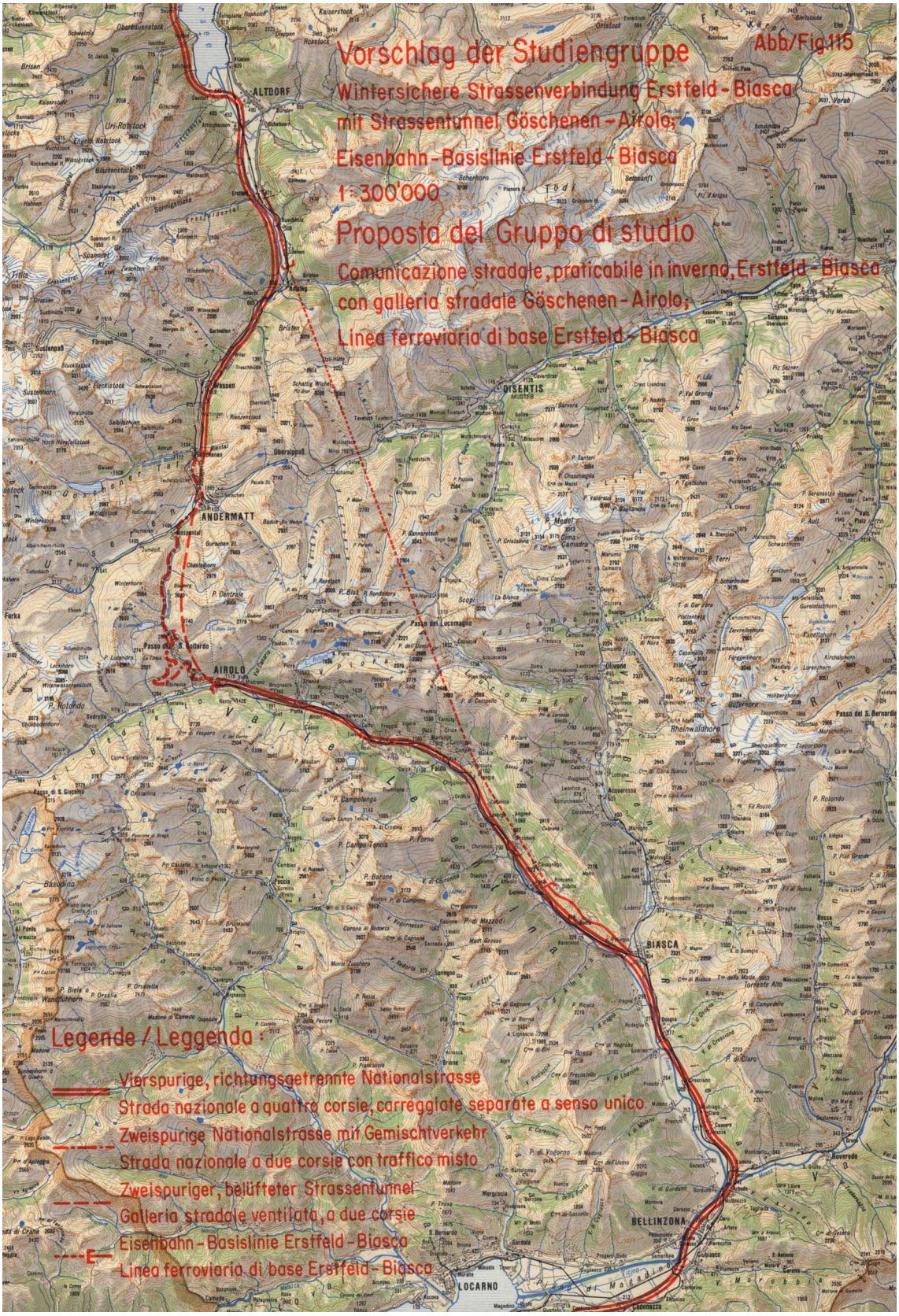


Quelle: Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 153

Die Studiengruppe entschied sich an der Sitzung vom 26./27. Februar 1963 und präsentierte danach ihren Vorschlag: „Gestützt auf ihre eingehende technischen, verkehrstechnischen und

verkehrspolitischen Untersuchungen kann die Studiengruppe den Bau eines neuen Eisenbahntunnels Göschenen – Airolo (...) nicht empfehlen. Sie beschliesst in Abwesenheit eines Mitgliedes einstimmig – nachdem sie sich bei der Vorausscheidung unter den reinen Strassentunnellösungen mehrheitlich für den Tunnel Göschenen – Airolo ausgesprochen hat – dem EDI zur Sicherstellung des winterlichen Strassenverkehrs am Gotthard den Bau eines 16.36 Kilometer langen, belüfteten Strassentunnels zwischen Göschenen und Airolo, mit Kulminationspunkt auf 1160.97 m.ü.M. vorzuschlagen (...) Sofern die weitern Untersuchungen der zuständigen Organe zeigen, dass im Interesse der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Alpentransversalen und als sicherste Gewähr gegen eine Umfahrung unseres Landes eine weitere Leistungssteigerung der Bahnverbindung am Gotthard gesucht werden muss, ist die Studiengruppe einstimmig der Auffassung, dass als Ergänzung der heutigen Gotthard-Bergstrecke der Bau eines Eisenbahn-Basistunnels von Amsteg bis Giornico in Aussicht genommen werden sollte (...) Dazu kommt, dass nach der Fertigstellung des Basistunnels der entlastete heutige Eisenbahntunnel an verkehrsreichen Tagen des Jahres zur Kapazitätssteigerung des Strassentunnels beitragen könnte, so dass ein zweiter Strassentunnel auf absehbare Zeit hinaus nicht in Erwägung zu ziehen wäre“ (Karte 4) (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 331).

Karte 4: Vorschlag der Studiengruppe Gotthardtunnel



Quelle: Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 333

Durch diese Linienwahl konnte auf eine vierspurige Nationalstrasse durch die enge Schöllenenschlucht verzichtet werden. Das vorgeschlagene Projekt der Studiengruppe brächte eine Senkung der Kulmination um 950 Meter und würde die Strecke Erstfeld – Biasca um 15 Kilometer verkürzen, was einem Zeitgewinn von 19 Minuten für Personenwagen und von 42 Minuten für Lastwagen entspräche. Die Leistungssteigerung gegenüber dem Bahnverlad würde 130 Prozent betragen (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 336).

Am 7. Juli 1964 schloss sich der Bundesrat der Expertenkommission an und entschied sich für die Variante des Strassentunnels Göschenen – Airolo. Er beantragte das Parlament in seiner Botschaft vom 22. Dezember 1964, den Strassentunnel Göschenen – Airolo als Nationalstrasse 2. Klasse und die Verbindung Göschenen – Gotthardpass – Airolo als Nationalstrasse 3. Klasse in die Liste der Nationalstrassen aufzunehmen. Der Ständerat hiess den Antrag in der Frühlingssession 1965 mit 23:10 Stimmen gut, der Nationalrat in der Sommersession 1965 gar mit 145:0 Stimmen. 1968 erfolgte die Vorstellung eines generellen Projektes. Aus Kostengründen wurde auf den Bau zweier Tunnelröhren verzichtet, doch nahm der Bundesrat auf Begehren der Automobilverbände den Bau eines Sicherheitsstollens ins Projekt auf, welcher dereinst als Richtstollen für eine zweite Röhre dienen könnte. Im selben Jahr erfolgte die Ausschreibung des Projekts und die Vergabe an zwei Schweizer Untergruppen (GP, 18. Juli 1961, Nr. 28; 24. März 1962, Nr. 13; 2. März 1963, Nr. 9; 9. März 1963, Nr. 10; 9. Januar 1965, Nr. 2; Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1568; Baumann und Fryberg 2002: 55, 56; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 1, 341).

6.1.5 Der Bau der Nationalstrasse

Nachdem die Diskussionen um die Aufwertung der Zufahrten bis Göschenen zu einer vierspurigen Autobahn gewonnen waren, konnte 1964 mit dem Bau der Nationalstrasse in Uri begonnen werden. Als erste Teilstücke wurden die Strecken Fellibrücke – Wassen und Erstfeld Süd – Amsteg in Angriff genommen. Gemäss Programm sollte bis im Jahre 1975 der Gesamtbau fertiggestellt sein. 1969 wurde Andermatt provisorisch umfahren und im selben Jahr begannen die Baulose mit dem Bau des Gotthard-Strassentunnels. Der offizielle Baubeginn des Tunnels erfolgte am 5. Mai 1970 und im gleichen Jahr wurde auch mit dem Bau des Seelisbergtunnels begonnen. Am 1. Juli 1971 konnten zwischen Amsteg und

Meitschlingen die ersten 3.8 Kilometer Autobahn im Kanton Uri eröffnet werden. Im Juli 1972 folgte die Umfahrung von Altdorf und Schattdorf und 1975 die Strecke zwischen Meitschlingen und Wassen. Am 26. März 1976 erfolgte der Durchschlag des Sicherheitsstollens und am 3. Dezember der Durchschlag des Tunnels im Gotthard. 1977 folgte die Strecke Flüelen – Erstfeld und 1979 das Teilstück Erstfeld – Amsteg. Das Jahr 1980 brachte den grossen Abschluss der Bautätigkeit im Norden des Gotthards: am 22. Mai konnte die Gotthard-Raststätte, am 5. September das Teilstück Wassen – Göschenen sowie der 686 Millionen Franken teure Gotthard-Strassentunnel und am 12. Dezember 1980 der Seelisbergtunnel eröffnet werden, womit die Nationalstrasse im Kanton Uri durchgängig fertiggestellt war. 1983 folgten die definitiven Umfahrungen von Andermatt und Hospental. Im selben Jahr konnte die Strecke Airolo – Faido am Südportal eröffnet werden. Es folgten die Abschnitte Bellinzona – Rivera 1984, Faido – Biasca 1985 und mit dem Teilstück Biasca – Bellinzona war die Gotthardautobahn 1986 auch auf der Südseite durchgehend vollendet (GP, 8. Februar 1962, Nr. 5; 16. Juni 1962, Nr. 24; 28. September 1963, Nr. 39; Baumann und Fryberg 2002: 57; Nething 1990: 183, 184).

6.2 Argumente für den Bau der Nationalstrasse und des Strassentunnels am Gotthard

6.2.1 Ungenügende Kapazitäten der Strassen

Zu Beginn der fünfziger Jahre befand sich laut einem Gutachten des Kantonalen Bauamtes nur rund ein Viertel der Strassen im Kanton Uri in einem Zustand, „welcher eine reibungslose Verkehrsabwicklung garantiert hätte“ (Baumann und Fryberg 2002: 51). Nach dem Zweiten Weltkrieg war eine neue Zeit des Reisens angebrochen. Der Massentourismus war entstanden und mit ihm verstopfte Strassen, kilometerlange Fahrzeugkolonnen, Baustellen, steigende Unfallzahlen, überfüllte Parkplatzfelder und abfallgesäumte Strassenränder. Der Verkehr stockte immer häufiger und brach zeitweise komplett zusammen (Abb. 16).

Abbildung 16: Hochsommerlicher Reiseverkehr in der Schöllenen zu Beginn der fünfziger Jahre

Quelle: Nething 1990: 187

Die „individuelle Freiheit der Mobilität kippte in ihr Gegenteil“ (Stalder 2003: 142). Die Wartezeiten vor dem Gotthard-Bahn-Portal waren „keine Propaganda für die international wichtigste Route des Schweizerlandes“ (GP, 3. Juli 1954, Nr. 26). Besonders während der Feiertage im Frühling, wenn die Passstrasse geschlossen war, wurden die Staus an den Verladestationen der SBB von Jahr zu Jahr länger. Daher war ein grosszügiger und auf die Zukunft ausgerichteter Ausbau vonnöten (Stalder 2003: 142; Nething 1990: 182). In den Zeitungen fanden sich immer wieder Berichte, welche auf die unzureichenden Strassenverhältnisse hinwiesen: „Die Strassen sind, mit bedenklich wenigen Ausnahmen, für den heutigen, gewaltigen Verkehr völlig ungenügend geworden“ (GP, 25. Juli 1953, Nr. 30). Aus diesem Grund sollte das Projekt des Ausbaus der Gotthardstrasse unterstützt werden: „Es ist ein Werk des Aufbaues und des Friedens, das uns durch das unaufhaltsame Fortschreiten der Technik aufgezwungen wird. Diese Initiative verdient volle Unterstützung. (...) Der motorisierte Verkehr nimmt unheimliche Formen an. Er sucht sich seine besten und geeignetsten Verbindungen, wofür sich der Gotthard am besten eignet. Ebnen wir diesem Verkehr den Weg!“ (GP, 13. Februar 1954, Nr. 6). Es sei eine weitsichtige Lösung des Strassenproblems zu suchen (GP, 27. Februar 1954, Nr. 8), denn „die Entwicklung des modernen Verkehrs lässt sich nicht aufhalten. (...) Auch die heutigen Opponenten werden das Rad der Zeit nicht zurückdrehen können, so wenig wie die ehemaligen“ [beim Bau der Gotthardbahn] (GP, 27. März 1954, Nr. 12).

Trotz der Ausbauten der Passstrasse während der fünfziger Jahre bestand die Verkehrsmisere fort. In der Tremola oder in den ungenügenden Anfahrtsrouten zwischen Flüelen und Göschenen waren Stockungen und Staus immer noch der Normalfall (GP, 8. Februar 1962, Nr. 5; Stalder 2003: 142), so dass es schlüssig war: „Die Strasse genügt den Ansprüchen des gegenwärtigen Verkehrs nicht mehr“ (GP, 2. August 1958, Nr. 31). Im Reusstal nahm der Verkehr immer mehr Platz ein: „Der allgemeine Strassenzustand und die Verkehrsfrequenzen sprechen im Raume Flüelen – Göschenen eindeutig für eine raschmöglichste Erfüllung der Verkehrsansprüche der Gotthardstrasse“ (GP, 6. Februar 1960, Nr. 6). Die Berichte über Staus und unhaltbare Verkehrsverhältnisse häuften sich. Die Gotthard-Post brachte es auf einen Nenner: „Eines der grössten Sorgenkinder Uris sind seine Strassen. Mit der riesigen Verkehrszunahme der letzten Jahre haben sich die Probleme vervielfacht“ (GP, 5. Januar 1963, Nr. 1). Daher drängte die Urner Regierung auf einen weiteren Ausbau. Laut dem Urner Baudirektor Hans Villiger konnte nur noch der Bau einer Autobahn eine befriedigende Lösung bringen. Doch mit dem Nationalstrassenbau sei es nicht getan: „Die Hauptstrassen müssen ebenfalls ausgebaut werden, nicht nur, weil der Endausbau der N2 noch ferne liegt, sondern auch, weil die Hauptstrasse als Baustrasse und später weiterhin dem ‚innerurnerischen‘ Verkehr dienen wird“ (GP, 30. Oktober 1965, Nr. 44; 20. November 1965, Nr. 47).

Trotz neuer Verladestationen in Göschenen und Airolo, welche die SBB auf die Ostertage 1960 in Betrieb nehmen konnten, kam es aufgrund neuer Höchstwerte an Fahrzeugen bereits in den ersten Tagen nach der Kapazitätserhöhung zu neuen Staus (GP, 23. April 1960, Nr. 17). Die Planungskommission habe in ihren Berechnungen die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes viel zu niedrig extrapoliert: Nicht erst 1980, sondern bereits 1963 werde die Zahl von einer Million Fahrzeugen erreicht sein, welche gemäss der Planungskommission für den Bedarf eines Gotthard-Strassentunnels ausschlaggebend sei (GP, 5. März 1960, Nr. 10). Die Passstrasse als Nationalstrasse 3. Klasse und der Autoverlad zusammen würden nie für die zu erwartenden Verkehrsmengen ausreichen. „‘Dank des guten Ausbaus der Bahn kann der Entschluss ruhig noch einige Jahre zurückgestellt werden‘, heisst es bezüglich des Strassentunnels in der Botschaft des Bundesrates. Damit aber werden die Verhältnisse, wie sie schon heute im Sommer am Gotthard herrschen, einfach verkannt.“ Wegen der langen Planungs- und Ausführungszeit mussten die Planungen möglichst bald in Angriff genommen werden können (GP, 5. März 1960, Nr. 10). „Auf lange Sicht betrachtet zeigt sich, dass mit der Bahn allein der Gotthardverkehr nicht zu bewältigen ist, so dass man

die konsequente tessinische Forderung nach einer ganzjährigen Strassenverbindung immer mehr verstehen muss“ (GP, 13. August 1960, Nr. 33). Sukkurs kam vom Automobil Club der Schweiz (ACS), nach dessen Berechnungen der Bahntunnel 1970 an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit für Autos stosse, weswegen der ACS grossen Wert auf den baldigen Bau des Strassentunnels legte (GP, 4. April 1959, Nr. 16).

Am 5. November 1960 fanden sich die Argumente in der Gotthard-Post von W. H. Müller (dipl. El.-Techn.) zusammengefasst: „Der Gotthard als zentral gelegener und (heute noch) bestausgebauter und leistungsfähigster Alpenübergang erlebt gegenwärtig eine bis dahin nie gekannte Aufwärtsentwicklung im Verkehrsvolumen von Schiene und Strasse. Beide werden dementsprechend beschleunigt, ohne dass das Tempo dieses Ausbaus jedoch mit den wachsenden Anforderungen des zu bewältigenden Verkehrs Schritt zu halten vermöchte. Der Umstand, dass der Pass während langer Monate nicht befahrbar ist und dass demzufolge Tausende von Motorfahrzeugen mit der Bahn durch den Tunnel geschleust werden müssen, verknüpft die Verkehrsprobleme der Schiene und der Strasse hier in einem einmaligen Ausmass. (...) Es zeigte sich nun aber bereits heute, dass selbst dieser Ausbau [der Verladekapazitäten der SBB] den Anforderungen von heute nurmehr knapp und jenen von morgen bereits wieder nicht mehr zu genügen vermag. Die Transportkapazität der Bahn hat (...) ihre oberste Leistungsfähigkeit erreicht und kann auf den bestehenden Anlagen nicht mehr weiter gesteigert werden. Daher sind Aktionen zu treffen, mit einem weiten Planungshorizont. (...) Es kann nicht der geringste Zweifel bestehen, dass der Verkehr auf der ganzen Linie weiterhin und mit grosser Wahrscheinlichkeit rascher und in grösserem Umfang, als man annimmt, anwachsen wird. (...) Der Kanton Uri hat für den Ausbau der Gotthardstrasse im Rahmen seiner immerhin beschränkten Mittel Grosses geleistet. Dennoch wird die Strasse nach Erstellung der linksufrigen Vierwaldstätter-See-Strasse – über die der Grossteil des Gotthardverkehrs anrollen wird – auch nach einem in der Zwischenzeit zu erfolgenden weiteren Ausbau – den vorauszusehenden Verkehr nicht aufzunehmen vermögen. (...) Man wird nämlich angesichts des Entstehens anderer Alpenstrassentunnels kaum darum herumkommen, auch die Gotthardstrasse durch entsprechende bauliche Massnahmen das ganze Jahr über offen zu halten. Dies kann aber nicht ohne Tunnel gehen. (...) Der Ausbau des Gotthards darf sich aber darin nicht erschöpfen: Ungeachtet dieses Strassenausbaus muss auch der zweite Bahntunnel so oder so gebaut werden. Man ist weitherum dem Fehler verfallen, dessen Zustandekommen ausschliesslich kausal mit dem Strassenverkehr, bzw. den Autotransporten durch die Bahn, zu verbinden. Demgegenüber verdient jedoch auch

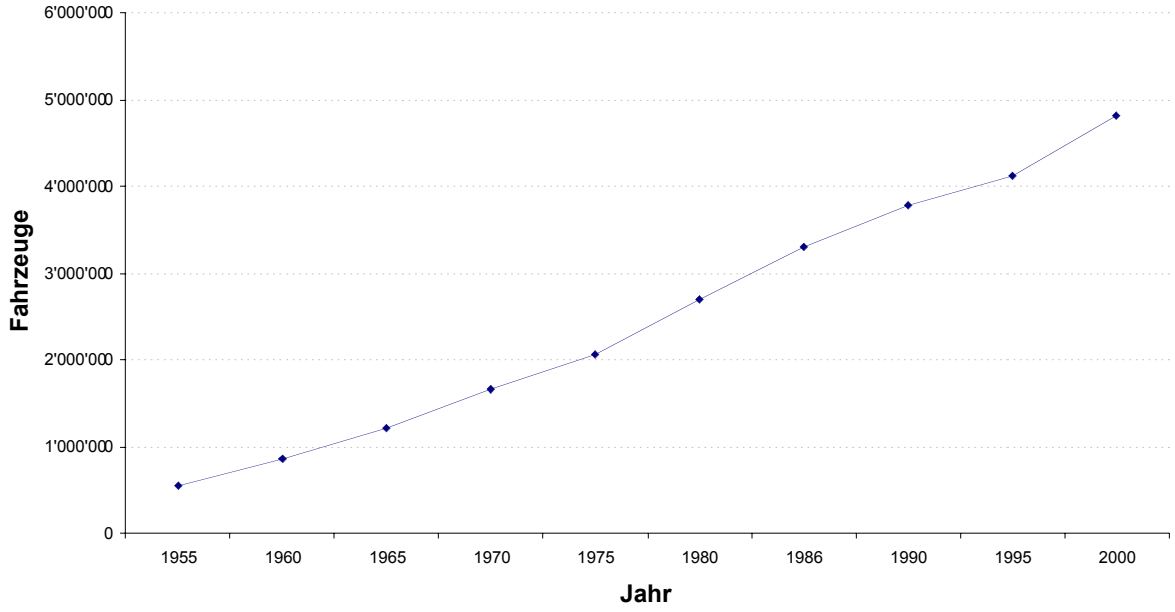
hervorgehoben zu werden, dass die heutigen Bahnanlagen selbst dem Bahnverkehr ohne Autotransporte binnen kurzem nicht mehr genügen werden“ (GP, 5. November 1960, Nr. 45).

Der grosse Mangel des Gotthards würde durch die Unterlassung des Baues des Strassentunnels bestehen bleiben: Der Gotthard kann nur während der Sommermonate durchgehend offen bleiben. Der Autotransport durch den Bahntunnel könne nur eine Notlösung sein, bei welcher die Kapazitäten an Spitzentagen bereits ungenügend geworden waren. Der Gotthard-Strassentunnel sei aber nicht nur eine winterbedingte Notwendigkeit. Nebeltage, Glatteis und Nachtfahrten stellten Problemsituationen dar, welche die Fahrt auch im Sommer beschwerlich und gefährlich machten (Vereinigung Pro Gottardo 1960). Die Urner waren zunehmend besorgt, dass zu wenig unternommen wurde, um diesem Problem zu begegnen, denn die Prognosen waren immer dieselben: „Mit dem weiterhin wachsenden Motorisierungsgrad in Europa könnte bald einmal das heutige System der ‚rollenden Strasse‘ nicht mehr genügen“ (Dr. Segesser; in: GP, 20. Mai 1961, Nr. 20), oder: „Die Bewältigung der enorm angestiegenen Verkehrsbeanspruchung gestaltet sich je länger desto schwieriger. Besonders in den eigentlichen Ferienmonaten Juli und August entstehen Verkehrsstauungen, welche eine Fahrt über den Gotthard zu einem nicht gerade angenehmen Erlebnis werden lassen“ (GP, 13. Januar 1962, Nr. 2).

Die Studiengruppe Gotthardtunnel kam zu den folgenden Schlüssen: „Wegen der rascheren Zunahme des Motorverkehrs [als die Planungskommission errechnete] muss damit gerechnet werden, dass der Verladedienst im Winter mindestens zehn Jahre früher bis an die Kapazitätsgrenze ausgenutzt sein wird“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 1). Das nach der Methode der Planungskommission für das Jahr 1980 abgeleitete Sommermittel trat bereits 1961 ein (Diag. 16), so dass es nicht nur im Winterverkehr Kapazitätsprobleme gab (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 30, 31). Daher war eines der wichtigsten Argumente für die N2, einen vollständigen Kollaps des Verkehrs zu verhindern.

Hauptargument 1: Durch die N2 kann der Verkehrskollaps verhindert werden (die Gotthardstrasse und der Bahnverlad sind an der Kapazitätsgrenze).

Diagramm 16: Motorfahrzeugbestand Schweiz 1955 – 2000



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Der Bundesrat stellte schliesslich aufgrund folgender Gründe den Antrag nach Verwirklichung einer wintersicheren Strasse durch den Gotthard (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in Bundesblatt 1964: 1608):

- aus dem Bedürfnis nach einer ganzjährig offenen, leicht und sicher befahrbaren Strassenverbindung über den Gotthard
- aus der baldigen Erschöpfung der Kapazität des Bahnverlades während der Verkehrsspitzen des Winterhalbjahres, also in der Zeit, da der Pass geschlossen ist
- aus der baldigen Erschöpfung der Kapazität der Passroute während der Verkehrsspitzen des Sommerhalbjahres
- aus dem Erfordernis der Senkung der Kulmination der Gotthardroute an sich

6.2.2 Die Situation in den Dörfern

Das Problem der ungenügend gewordenen Strassen betraf nicht nur die Autofahrer, welche unter den Folgen der unzureichenden Kapazitäten zu leiden hatten, sondern in noch grösserem Masse die Einwohner der vom Verkehr geplagten Dörfer. Das vom Bund subventionierte Strassenbauprogramm, welches in den dreissiger Jahren den Ausbau der Gotthardstrasse

förderte, hatte nur den Ausbau der Strassen ausserhalb der Ortschaften vorgesehen. Die bestehenden Platzverhältnisse liessen vielerorts gar keinen Ausbau der Strassen zu. An den engen Passagen in den Dörfern staute sich der Verkehr und verstopfte die Dorfkerne (Baumann und Fryberg 2002: 50). Diese Kolonnen waren „nicht mehr nur während der Festtage im Frühling, sondern immer häufiger auch während der Sommerferien zu beobachten“ (GP, 21. Juli 1962, Nr. 29).

Das Gewerbe begrüsste den Verkehr grundsätzlich und sträubte sich lange gegen Umfahrungsstrassen (Baumann und Fryberg 2002: 50). Beispiele waren die geplanten und vom Volk abgelehnten Umfahrungen von Andermatt und Altdorf. Das Gewerbe versprach sich vom Verkehr Kundschaft und ein Einkommen, doch der übermässige Verkehr hatte kontraproduktive Folgen: „Reisende können nicht zu einem Halt in Altdorf animiert werden, wenn sie in der Kolonne stehen und einen Parkplatz auch nicht finden könnten. (...) Die Geschäftsleute schimpfen über den Verkehr, der doch den Verdienst bringen sollte, die Fussgänger weil man sich seines Lebens nicht mehr sicher ist“ (GP, 21. Juli 1962, Nr. 29). „Gäste, die etwas möchten, werden in der Kolonne weitergeschoben“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44).

In den Dörfern herrschten zum Teil unzumutbare Bedingungen: „Unhaltbar dürften mit der fortschreitenden Motorisierung auch die Zustände in unseren Dörfern werden“ (GP, 16. Juni 1962, Nr. 24), „Der Zustand ist je länger je mehr unhaltbar, darüber herrscht Einigkeit“ (GP, 21. Juli 1962, Nr. 29), oder „Wenn Altdorf nicht in den nächsten zehn Jahren im Verkehr buchstäblich ersticken will (...), dann muss das Strassennetz auf weite Sicht geplant werden“ (UW, 12. April 1961, Nr. 27; in: Gisler 1994: 263), waren nur einige der Wortmeldungen. Die Gotthard-Post kreierte den Slogan: „Gebt uns unsere Urner Dörfer wieder!“ und forderte Abhilfe gegen diese Probleme: „Der Verkehr hat unsere Dörfer gestohlen. Wir haben es lange Zeit kaum bemerkt. Ja, wir haben ihn sogar lang gehätschelt und gepflegt; nun droht uns dieser ‚Kuckuck‘ aus unserem eigenen Nest zu werfen. Jedes Jahr ist er grösser geworden. Und er ist uns gehörig über den Kopf gewachsen“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44). In einer Interpellation prangerte der Altdorfer Gemeindepräsident und Landrat Max Hofer die „unhaltbaren Verkehrsverhältnisse in den Dörfern und insbesondere in Altdorf“ an. Es gelte, raschmöglichst etwas zu tun, bevor die Dörfer am Verkehr ersticken, der von Jahr zu Jahr zunehme, für alle Verkehrsteilnehmer vermehrte Gefahren bringe und den Anwohnern zur Qual werde (GP, 30. Oktober 1965, Nr. 44).

Lärm, Gestank und Unfälle prägten das Empfinden: „Die Anwohner (...) klagen über den Lärm und Gestank, die ihnen im Sommer nicht mehr erlauben, die Fenster gegen die Strasse offen zu halten. Und die andern Leute, die fast zehn oder mehr Minuten lang am Strassenrand warten müssen, bis sie den Sprung über die Fahrbahn wagen dürfen, schimpfen über die endlosen Autokolonnen, die sich durch das Dorf zwängen“ (UW, 12. April 1961, Nr. 27; in: Gisler 1994: 262, 263). „Der Verkehr auf der Strasse ist zu einem Übel geworden, unter dem nicht nur die Automobilisten, Motorrad- und Radfahrer zu leiden haben, sondern auch die Fussgänger in den Ortschaften und die Anwohner“ (GP, 17. Oktober 1959, Nr. 42). Wegen des immer weiter wachsenden Verkehrs bangten die Einwohner, wie sich die Situation weiter entwickeln würde. „Viele Leute fragen sich, wie das in unseren Ortschaften wie Altdorf, Flüelen, Erstfeld und anderswo noch herauskommen soll, wenn sich nicht nur über die verkehrsreichen Feiertage von Ostern und Pfingsten, sondern den ganzen Sommer hindurch endlose Autokolonnen mitten durch die Dorfzentren hindurchzwängen müssen, so dass ein Fussgänger nur unter Lebensgefahr und im Stil eines Sprinters die Fahrbahn überqueren kann“ (GP, 16. Juni 1962, Nr. 24). „Unsere einst so idyllischen und ruhigen Urner Dörfer gleichen im Sommer einer lärmenden Budenstadt. Lärm, Gestank und Staub bedrohen ernstlich die Gesundheit. Vielerorts kann die Strasse kaum noch überschritten werden. Der Verkehr selbst kann nicht flüssig abgewickelt werden. (...) Wir wollen den Verkehr aus unserem Kanton nicht verbannen, aber wir müssen ihn meistern, wieder seine Herren werden, statt seine Sklaven zu sein“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44). Die Nationalstrasse werde das bestehende Strassennetz vom ortsfremden Durchgangsverkehr entlasten (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes, vom 5. Februar 1960; in Bundesblatt 1960: 626) und wurde daher mit Freude erwartet: „Wir bauen die Nationalstrasse in erster Linie für uns und nicht für die Ausländer. Wirtschaftliche Vorteile wird sie uns in Uri zwar kaum bringen. Sie wird aber, was wichtiger ist, unsern Dörfern wieder etwas von ihrem ursprünglichen Charakter zurückgeben“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44). „Uri ist (...) an der möglichst baldigen Verwirklichung der N2 interessiert, wird doch diese den grössten Teil des Transitverkehrs absorbieren und dadurch die Hauptstrassen entlasten und unsere Dörfer aus der lebensbedrohenden Umklammerung des Strassenverkehrs befreien“ (GP, 7. Mai 1966, Nr. 18; in: Gisler 1994: 272). Besonders den Schwerverkehr wünschte man sich aus den Dörfern: „‘Wenn doch wenigstens der Schwerverkehr und der eigentliche Durchgangsverkehr sich nicht auch noch durch das Dorf zwängen müssten‘ so hört man immer wieder klagen“ (GP, 21. Juli 1962, Nr. 29). „Die N2 soll für eine Entlastung der Siedlungen vom Schwerverkehr sorgen (...) und den lokalen und nationalen Interessen auf

gleiche Weise gerecht werden“ (GP, 25. August 1962, Nr. 34). Dies führt zum Hauptargument 2, wonach die Dörfer entlang der Gotthardstrasse durch die N2 wieder lebenswerter werden sollen.

Hauptargument 2: *Durch die N2 sollen die Dörfer entlang der Gotthardstrasse entlastet werden.*

6.2.3 Wirtschaftliche Argumente

Strassen als Wirtschaftsfaktor

„Für Uri bedeutete und bedeutet der ‚Weg über den Pass‘ seit eh und je eine eigentliche wirtschaftliche Lebensader; sie befruchtete Handwerk und Gewerbe durch alle Jahrhunderte“, erklärte der kantonale Gewerbesekretär Hans Danioth (GP, 13. September 1969, Nr. 37). Das Gewerbe unterstützte daher einen Ausbau der ungenügend gewordenen Strassen: „Man kann nur hoffen, dass man in der Beseitigung dieser auch wirtschaftlich nachteiligen Tatsache bald einmal vorwärts machen würde“ (GP, 25. Juli 1953, Nr. 30). Der Strassenbau koste nicht nur, denn der Motorverkehr zahle „mehr als die Strassenkosten“ zurück (GP, 5. September 1953, Nr. 36). Nach Ansicht des Bundesrates sollte der Strassenbau sowohl der besseren Erschliessung als auch der Arbeitsbeschaffung dienen (GP, 1. August 1953, Nr. 31) und die Nationalstrassen wurden als Mittel zur Förderung der gesamten urnerischen Volkswirtschaft betrachtet (Sommer 1990: 182). In einem Leitartikel schrieb die Gotthard-Post dazu: „Der Bau dieser gigantischen Werke würde auf über 1.5 Milliarden Franken zu stehen kommen. Was dieser Entscheid für die Wirtschaft unseres Kantons bedeutet, braucht nicht besonders betont zu werden“ (GP, 16. März 1964, Nr. 11). Auch der Bundesrat betonte die Auswirkungen der Strasse für die Volkswirtschaft: „Wenn es sich bei der Gotthardroute vor allem um eine internationale und nationale Verbindung für den Durchgangsverkehr handelt, so steht sie doch in mannigfaltiger Weise mit den von ihr durchfahrenen Gebiete in technischer und wirtschaftlicher Wechselbeziehung“ (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in Bundesblatt 1964: 1582). Der Urner Gewerbedirektor Josef Müller aus Flüelen war sich sicher, dass das urnerische Bau- und Transportgewerbe den Anforderungen des Strassenbaus gewachsen wäre und die Arbeitgeber und Arbeitnehmer, das Gastgewerbe und die Ladengeschäfte profitieren könnten (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Der Bau der Nationalstrasse werde „der urnerischen

Volkswirtschaft einen bedeutenden Impuls und damit eine kontinuierliche, günstige Beschäftigungslage auf 10 Jahre hinaus bringen“ urteilte Hans Danioth im Jahr 1969. Verschiedene Zweige des Urner Gewerbes könnten auch als Zulieferer vom Strassenbau profitieren (GP, 13. September 1969, Nr. 37). In gewerblichen Kreisen wurde oft die Meinung vertreten, dass bei der Bewertung des Nationalstrassenbaus auch die Wirkung des damit verbundenen Ausgabenvolumens auf die Steuereinnahmen von Kanton und Gemeinden zu berücksichtigen sei. Dabei wurde von einer positiven Wirkung ausgegangen und unterstellt, dass durch die Nationalstrassen-Ausgaben zusätzliches Einkommen geschaffen würde, welches zu zusätzlichen Steuererträgen führen würde (Sommer 1990: 98). Dadurch kann die Hypothese, wonach die Bevölkerung den Bau aufgrund wirtschaftlicher Gründe unterstützte, verifiziert werden und als Hauptargument 3 formuliert werden. Die Urner erhofften sich von der N2 einen Wirtschaftsimpuls.

Resultat Hypothese 7:Die Hypothese „Die Bevölkerung des Kantons Uri unterstützt den Bau der Nationalstrasse, da die verbesserte Verkehrsgunst eine Förderung der Wirtschaft mit sich bringen soll“ kann verifiziert werden. Die Erwartung eines wirtschaftlichen Impulses für die Urner Wirtschaft war eines der wichtigsten Argumente für den Bau der N2 in Uri.

Hauptargument 3: Die N2 soll Uri einen Wirtschaftsimpuls bringen.

Der Strassentunnel aus wirtschaftlicher Sicht

Aus touristischer, wirtschaftlicher und politischer Sicht ergaben sich unzählige Gründe für den Strassentunnel (UW, 6. September 1980, Nr. 70), blickte das Urner Wochenblatt anlässlich der Eröffnung summarisch zurück. Die Wintersperre der Passstrasse war „im heutigen motorisierten Zeitalter kein Zustand, der im Interesse einer gedeihlichen geistigen und wirtschaftlichen Entwicklung der abendländische Völkerfamilie länger zu verantworten ist“ (Vereinigung Pro Gottardo 1960). Der Ausbau der Strassen im Kanton Uri war unbestritten, doch die wintersichere Passage am Gotthard wurde kontrovers diskutiert. Der Verkehrsverband des Kantons Luzern fasste eine Resolution, in welcher er alle Bestrebungen zu Gunsten der ganzjährigen Befahrbarkeit der Gotthardstrasse unterstützte und die Behörden aufrief, dieser Strasse die Priorität unter allen Ausbauprojekten einzuräumen (GP, 17. Juli 1954, Nr. 28). Im Kanton Uri war die Vereinigung „Pro Gotthard“ aktiv im Strassenlobbying. Sie erhielt anlässlich der Generalversammlung des Autotransport- und Taxigewerbeverbandes Uri Unterstützung: „Die Vereinigung ‚Pro Gotthard‘ bezweckt die Verwirklichung eines Projektes zum Bau eines Autotunnels durch den Gotthard. Zu dieser Aktion dürfen in erster Linie wir Urner Handels- und Gewerbetreibenden den Initianten gratulieren und danken. Es

ist keine Utopie, sondern nüchterne Überlegung, den Kanton Uri als Gast- und Reiseland zu erhalten, indem hier Vorkehrungen getroffen werden, die erste internationale Autoverbindung durch und über den Gotthard zu führen. So wollen wir (...) dem motorisierten Zeitalter den Weg zu ebnen um damit den Fremdenstrom und mit ihm Handel und Gewerbe zu fördern" (GP, 18. Februar 1954, Nr. 6). Auch der Urschner Talammann Pius Regli war dem Vorhaben positiv gesinnt, denn „ein Strassentunnel ab dem Urserental würde sowohl in Urseren wie auch im Kanton Uri Winterarbeit schaffen" (GP, 5. Dezember 1953, Nr. 49). Die wirtschaftlichen Argumente nahmen in der Diskussion um die Linienführung des Strassentunnels einen wichtigen Platz ein (vgl. Kapitel 6.5 Diskussion um den Strassentunnel).

Der Verkehr war in der Wahrnehmung der Bevölkerung über lange Zeit etwas Positives und seit Jahrhunderten einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren: „Durch die wirtschaftlichen Vorteile, welche der Verkehr mit sich bringt muss einzig die Frage im Vordergrund stehen, ob es auch dem Strassenverkehr, wie ehemals dem Eisenbahnverkehr gelingen werde, unserem Gotthardpass den Vorrang zu sichern. Es wäre wirklich mehr als unverständlich, wollte man die grosse Konkurrenz, die allenthalben droht, bewusst unterstützen" (GP, 27. März 1954, Nr. 12). Oder: „Bezüglich des Ausbaus der Strassen sind es vor allem volkswirtschaftliche Aspekte, welche ihre Bedeutung ins richtige Licht zu rücken vermögen. Die lebensnotwendigen Belange des Geschäfts- und Touristenverkehrs weisen klar den Weg" (GP, 6. Februar 1960, Nr. 6). Laut dem Schlussbericht der Studiengruppe Gotthardtunnel würden von einem neuen Strassentunnel verschiedenste Gewinne ausgehen: Durch die bessere Strassenverbindung ergäben sich zahllose Gewinne, die in tausend Kanälen die Volkswirtschaft befruchten würden, wobei diese Vorteile auch das soziale und kulturelle Leben einschliessen würden. Durch die Benützung der Neuanlage entständen ausserdem direkte Einsparungen durch die kürzere Strecke und den geringeren Zeitverlust. Gemäss der Hochrechnung der Studiengruppe wäre davon auszugehen, dass ab ungefähr 1994 die Gewinne aus der Benützung die Kosten des Bauwerkes übertreffen sollten, wobei angemerkt werden muss, dass externe Kosten in der Studie überhaupt nicht berücksichtigt wurden (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 336, 337). Die Urner erhofften sich von der N2 mehr Verkehr, welcher die Wirtschaft befruchten sollte.

Hauptargument 4: *Die N2 bringt mehr Verkehr; vom Mehrverkehr wird der Tourismus und das Gewerbe profitieren (Verkehr = Einkommen; mehr Verkehr = mehr Einkommen).*

Bessere Verkehrsgunst

Die Inbetriebnahme der N2 vergrösserte generell die ökonomischen Chancen im Kanton durch eine verbesserte innerkantonale Verkehrsstruktur und aufgewertete Verbindungen nach Süden und Norden, insbesondere in die Zentralschweiz (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Der Bau des Seelisbergtunnels brachte die Zentralschweiz in unmittelbare Nähe des Reusstals, aber auch in die anderen Zentren des Mittellandes und in den Süden gelangte man viel schneller und die zeitlichen Distanzen verringerten sich im Kanton selbst markant. Verkürzte raum-zeitliche Distanzen vergrössern den potentiellen Absatz- und Arbeitsmarkt und können sich positiv auf die Entwicklung einer kantonalen Wirtschaft auswirken (Sommer 1990: 181). Daher sollte die Nationalstrasse dem Kanton Uri Vorteile in Bezug auf anspruchsvollere Arbeitsplätze bringen. Sie eröffnete auch dem kleinen Handwerker neue Märkte im Mittelland, aber umgekehrt würden auswärtige Konkurrenten auch in Uri vermehrt auftauchen (GP, 8. April 1978, Nr. 14). Daraus folgt das Hauptargument, dass durch die N2 Märkte neu erschlossen und anspruchsvollere Arbeitsplätze in Uri angesiedelt werden.

Hauptargument 5: *Durch die N2 werden neue Märkte erschlossen und in Uri werden anspruchsvollere Arbeitsplätze angesiedelt.*

Durch den Wirtschaftsimpuls sollte sich ein Beschäftigungs- und Finanzeffekt einstellen und durch die Steigerung der Wohnqualität und der Wirtschaft auch die Abwanderung der Jugend gestoppt werden können (Sommer 1990: 203; Herger und Walker 1985: 118).

Ausbau der Hauptstrasse

Neben dem Neubau war der Ausbau der bestehenden Gotthardstrasse für den Kanton Uri von vitalem Interesse, denn „die Gotthardstrasse ist für den Kanton Uri die Lebensader. Die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs bestehen nicht nur in der Schaffung von Durchfahrtsmöglichkeiten, sondern sie sind wesentlich ortsgebunden. (...) Aber auch der Geschäftsverkehr hat ein eminentes Interesse am Bestehen guter Ortsverbindungen (...) Ein wesentlicher Teil der urnerischen Volkswirtschaft ist nach der Gotthardstrasse ausgerichtet, vom Verkehr auf der Strasse leben viele unserer Gewerbebetriebe und selbstverständlich profitiert auch der Staat vom guten Geschäftsgang. Für die urnerische Volkswirtschaft bedeutet der Fremdenverkehr einen der wichtigsten Aktivposten, von dem weite Gewerbekreise befruchtet werden. Aus diesen Erwägungen verlangt der Kanton Uri, dass der bestehende Strassenzug Flüelen-Altdorf-Schattdorf-Erstfeld-Amsteg in die Planung des Strassenbaus miteinbezogen und ihm neben dem internen Verkehr der alle Ortschaften

interessierende Touristen- und Geschäftsverkehr zugewiesen werde“ (GP, 6. Februar 1960, Nr. 6). Uri habe „am Nationalstrassenbau kein Interesse, wenn nicht gleichzeitig seine Hauptstrassen zeitgemäss ausgebaut werden und damit seine Interessen auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs gewahrt bleiben“ (GP, 23. Februar 1963, Nr. 8). Ein Strassennetz habe immer in erster Linie der Region zu dienen, in welchem es liegt.

Situation im Tourismus

Der moderne Tourismus verlange eine Planung auf weite Sicht, weshalb der Bau der Nationalstrasse wichtig sei, betonte alt FDP-Nationalrat Dr. Armin Meili, Zürich (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Eine Verbesserung für den internationalen und schweizerischen Verkehr wirke anziehend für den Tourismus der Region (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 336) und „durch eine tiefliegende, ganzjährig offene Strassenverbindung durch den Gotthard werden die Hotellerie und das Gastgewerbe im nördlichen Einflussbereich des Passes liegender Gegenden gefördert“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 341). Felix Renner, Leiter des Hotels Schlüssel in Andermatt, betonte die Vorteile einer besseren Erschliessung: „Wie nahe die Welt nun durch die N2 zusammengerückt ist, beweist unter anderem der Umstand, dass die Poebene mit ihrem Millionenpotential in greifbare Nähe gekommen ist. Wenn die N2 auch im Tessin fertig ist, kann der Mailänder Skisportler praktisch in zwei Stunden in Andermatt sein. Das sind verheissungsvolle Perspektiven!“ (UW, 6. September 1980, Nr. 70).

Zeitgleich fand im Tourismus langsam ein Umdenken statt: Der Aufschwung des Tourismus wurde nicht mehr ausschliesslich mit der Zunahme des Automobilverkehrs in Zusammenhang gestellt. Der Verkehr brachte den Dörfern Lärm und Gestank und hielt Touristen von einem längeren Aufenthalt ab. Die Möglichkeit, dass Ferienorte von der Befreiung des Autoverkehrs profitieren konnten, wurde vermehrt erkannt. Dazu musste der Verkehr, um den einst so gebuhlt worden war, wieder aus dem Dorf getrieben werden, um die frühere Attraktivität als Touristenland zurückzugewinnen (Gisler 1994: 327). Daraus lässt sich das Hauptargument ableiten, dass die verkehrsberuhigten Dörfer eine Chance für den Tourismus darstellten.

Hauptargument 6: Verkehrsberuhigte Dörfer sind eine Chance für den Tourismus.

Anschluss der Dörfer an die Autobahn

Die Gotthardstrasse war wie erwähnt für den Tourismus und das Gewerbe von grosser Bedeutung. Gewerbepräsident Josef Imholz unterstrich diese besondere Bedeutung für die gesamte urnerische Volkswirtschaft: Nicht weniger als 40 Prozent der urnerischen Steuereinnahmen stammten aus gewerblichen Betrieben. Die Nationalstrasse sei deshalb auch aus der touristischen und gewerblichen Perspektive zu gestalten. Die Verkehrsverbände und das Gastgewerbe wendeten für die Verkehrswerbung bedeutende Mittel auf, und es gelte Sorge zu tragen, dass diese Aufwendungen nicht „für die Katze" seien (GP, 30. Juni 1962, Nr. 26). Das Urner Gewerbe war daran interessiert, „dass von der grossen Hauptschlagader möglichst viel in die verschiedenen Gemeinden" fliessen würde. Der kantonale Gewerbeverband prägte den Slogan: „Jedem Dorf seinen Anschluss an die Autobahn!" Es wurde darauf hingewiesen, dass dies nicht wörtlich verstanden werden müsse, „doch müssten die berechtigten Interessen der Gemeinden gewahrt bleiben". Diese bangten um ihre Überlebenschance (GP, 30. Juni 1962, Nr. 26; Gisler 1994: 324) und Josef Müller betonte: „Die Dörfer dürfen nicht abgeschlossen werden" (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Es dürfe sich nicht mehr wiederholen, was sich vor achtzig Jahren nach der Eröffnung der Gotthardbahn ereignet habe, als viele Gemeinden verarmten (Josef Imholz; in: GP, 30. Juni 1962, Nr. 26).

Doch die Gemeinden hatten beim Nationalstrassenbau nicht mehr die Kompetenzen wie beim Bau kantonaler Strassen. So urteilte Max Hofer: „Die Gemeinden können wünschen, dass sie ein Anschlusswerk erhalten, doch liegt die Entscheidung schliesslich beim Bund. Verbände, Organisationen oder Private sind nicht legitimiert, in diesem Verfahren ihre Einzelwünsche oder Forderungen zu stellen, doch haben sie die Möglichkeit, diese bei ihren Gemeindebehörden anzubringen. Immerhin gelte es dabei Mass zu halten, damit der eigentliche Zweck der Nationalstrassen gewahrt bleibe" (GP, 30. Juni 1962, Nr. 26). Das Ziel müsse sein, so der Sekretär des Gewerbeverbandes, Dr. Leo Huber, „dass alle, welche an der Nationalstrasse wohnen müssen, auch von ihr leben können." Deshalb müssten mit dem Bau der Nationalstrasse auch die Probleme der verschiedenen Wirtschaftszweige gelöst werden, um eine sinnvolle Ordnung des rollenden Verkehrs herbeizuführen (GP, 30. Juni 1962, Nr. 26). Der Präsident der Sektion Uri des Touring Club der Schweiz (TCS), Bahnhofhotelier R. Gamma aus Göschenen, räumte ein: „Hinsichtlich der Nationalstrasse gilt es auf alle Fälle, die Forderungen und Wünsche zu mässigen, dagegen sollen die übrigen Strassen zwischen den Dörfern (...) gut ausgebaut werden." In den Gemeinden wurde das Projekt der Nationalstrasse fast einmütig begrüsst, wobei es zu Diskussionen über die Linienführungen

kam, die in dem Moment noch nicht überall festgelegt waren. Man solle froh sein, „dass die Nationalstrasse N2 durch den Kanton Uri geführt werde“ und „nicht schon zum voraus klagen, der Verkehr durchfahre den Kanton, denn etwas falle bestimmt auch für die Dörfer ab“ (GP, 30. Juni 1962, Nr. 26). Die N2 sollte Gewähr bieten für die Aufrechterhaltung des lokalen Tourismus, für einen guten Anschluss der Region an das nationale Strassennetz, für eine zweckmässige Erschliessung der Gegend und für eine Entlastung der Siedlungen vom Schwerverkehr.

Wirtschaftliche Folgen des Nationalstrassenbaus

Prof. Basilio Biucchi von der Universität Freiburg führte eine gründliche Studie über die Frage nach der Erstellung eines Strassentunnels am Gotthard durch (Biucchi et al. 1959). Das Problem müsse in der Sicht der wirtschaftlichen Entwicklung und des sich im Gange befindlichen Wachstums der europäischen Wirtschaft betrachtet werden. In der Gotthard-Post vom 6. August 1960 waren seine Ausführungen nachzulesen: „Es steht fest, dass ein Nationalstrassennetz gebaut werden wird. Notwendigerweise muss eine der Hauptstrecken durch den Alpenkamm führen. Als vor einem Jahrhundert die Eisenbahnen aufkamen, hatte man ebenfalls die Berge für ihren Durchgang zu öffnen. Wenn aber jetzt um die Schweiz herum sich bessere, mit Tunneln versehene Strassen bieten, wird die Umfahrung der Schweiz unvermeidbar, wenn sie sich nicht ohne Verzug dem modernen Verkehr anzupassen verstehen sollte. Denn es ist logisch, dass der Automobilist im Auto fahren will. Daher bestehen drei Notwendigkeiten oder drei volkswirtschaftliche Gründe, welche die Eröffnung eines Strassentunnels durch den Gotthard aufdrängen!

1. Das erste Argument betrifft die in vollem Gange befindliche Entwicklung des motorisierten Strassenverkehrs. Europa steht im Begriff, sich der amerikanischen Wirtschaftsstruktur anzunähern, hat aber erst den Motorisierungsgrad erreicht, welche die USA schon vor 30 Jahren zu verzeichnen hatten. Die alljährliche Vermehrung der Motorfahrzeuge in Europa beträgt ca. 10%, der gegenwärtige Bestand etwa 29 Millionen. Der ausländische Verkehr in der Schweiz ist im Durchschnitt der letzten Jahre um 13 Prozent pro Jahr angestiegen. Angesichts dieser Entwicklung scheint es selbstverständlich, dass reine Eisenbahnlösungen oder die nur einen beschränkten Trajekt ermöglichende ‚rollende Strasse‘ durch den bestehenden Bahntunnel den künftigen Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermögen.
2. Der Gotthard-Strassentunnel ist auch absolut dringlich und notwendig, um die Frage der Verkehrsteilung zu lösen oder wenigstens deren Lösung zu erleichtern. Der Strassentunnel

dürfte gewissermassen sogar zur Verstärkung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn selbst führen, indem diese schon jetzt von täglichen Transportproblemen belastet ist, welche in der Zukunft noch schwieriger sein werden. Denn bald werden die Eisenbahnen ein weiteres Ansteigen des Reiseverkehrs verspüren. Zudem wird der Güterverkehr, besonders jener auf langen Strecken, als vorherrschend wirtschaftliche Funktion den Eisenbahnen vorbehalten bleiben.

3. Die dritte Notwendigkeit ergibt sich aus dem wirtschaftlichen Aufschwung Europas sowie der Konzentration der Verkehrs- und Transportströme im Mittelmeergebiet, im Mittleren Osten und in Afrika. Diese geben dem Gotthard schon heute eine führende Stellung, welche im Vergleich zu den andern europäisch-transalpinen Übergängen unschlagbar bleibt, weil sie geographisch die zentralste und kürzeste Verbindung darstellt. Mit der Schaffung eines Anschlusses – mittels einer Autobahn und eines Autotunnels an die europäische Transversale, welche das nördliche und südliche Europa verbindet und die zum grossen Wirtschaftsgebiet der Zukunft, dem Mittelmeerraum führt – könnte sich die Schweiz den grössten Anteil des internationales Transitverkehrs in Europa sichern“ (GP, 6. August 1960, Nr. 32).

6.2.4 Der Gotthard als wichtigste Nord-Süd-Verbindung

Gotthard als Mitte

Bereits Mitte der fünfziger Jahre wurde der Gotthard als wichtigster Alpenübergang und als Inbegriff der Mitte betrachtet: „Im übrigen ist es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass der Gotthard die weitaus beste, ja einzig vernünftige Möglichkeit einer ganzjährigen Autoverbindung vom Norden zum Süden ist, und zwar nicht aus lokalpatriotischen Erwägungen, sondern aus der reinen Logik der Tatsachen heraus“ (GP, 11. Dezember 1954, Nr. 49); „Es unterliegt keinem Zweifel, dass der St. Gotthard der bedeutendste Alpenübergang überhaupt ist. (...) ‚Der Gotthard ist die Wirbelsäule Europas‘, so schrieb der grosse Geschichtsforscher Gonzague de Reynold und hat damit die Bedeutung des Passes klar umrissen. (...) Es muss als eine Schöpfung der Natur hingenommen werden, dass der St. Gotthard zum Zentralpunkt geworden ist. Die Stelle des Gotthards bedeutet Mitte – in den Alpen. Und die Lage des Alpenzuges bedeutet ebenfalls Mitte – in Europa. Mitte zu sein, ist die schicksalhafte Bedeutung von Berg und Pass“ (GP, 2. Juni 1956, Nr. 22) waren einige der Passagen, welche die zentrale Lage des Gotthards priesen. An Aktualität hat die Idee der

Mitte auch heute nichts verloren: „Die Lage und seine topographische Besonderheit machen den Gotthard als Pass im Zentrum der Alpenkette einzigartig“, schrieben Jeker et al. im Jahre 2002 (Jeker et al. 2002: 43).

Sicherung der Stellung des Gotthards

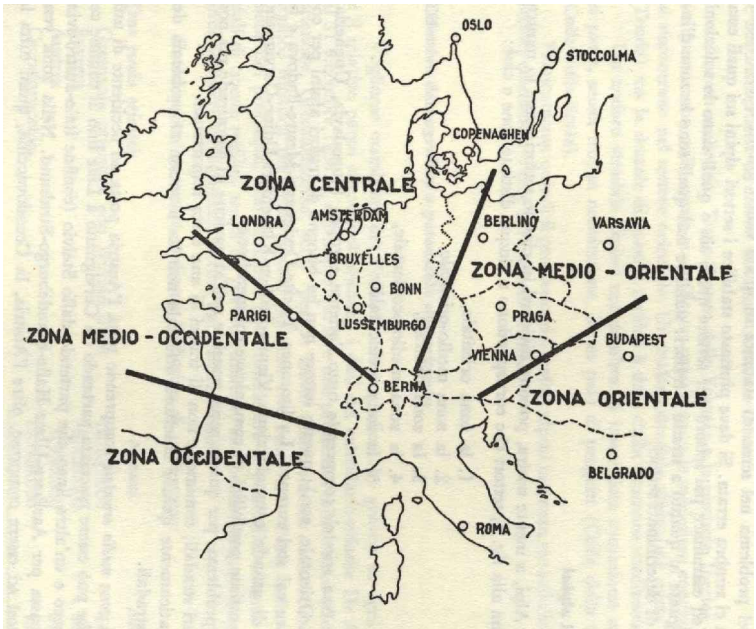
Den Gotthardkantonen war daran gelegen, dass die optimale Lage des Gotthards genutzt wurde, um den grossen Verkehr in ihrem Gebiet zu halten: „In weiten Kreisen des Landes und insbesondere in der Innerschweiz und im Tessin befasste man sich seit langem ernsthaft mit der Frage, ob und wie dieser Alpenübergang ausgebaut und den modernen Verkehrsbedingungen angepasst werden und ihm seine dominierende Stellung erhalten werden soll“ (GP, 26. September 1959, Nr. 39). „Besonders Uri und Tessin betonten, dass die Bedeutung des Gotthardpasses als des klassischen, natur- und geographisch gegebenen Überganges über die Alpen zu einer ausreichenden und raschen Lösung im Ausbau der Verkehrswege verpflichtet“, kommentierte Hans Villiger (GP, 26. September 1959, Nr. 39). Die FDP des Kantons Zürich formulierte es so: „Die Gotthardstrecke als die wichtigste, durch Tradition und moderne Verkehrsentwicklung zur Verbindung Nord – Süd von europäischer Bedeutung prädestinierte Strasse soll sofort ausgebaut und im Rahmen der technischen Möglichkeiten durch den Bau eines Strassentunnels zur ganzjährigen, wintersicheren Verbindung ersten Ranges ausgestaltet werden“ (Resolution der FDP des Kantons Zürich; in: GP, 24. Oktober 1959, Nr. 43).

Als 1960 der Bau der Nationalstrasse am Gotthard beschlossen wurde, frohlockten die Urner Zeitungen: „Mit dem grosszügigen Ausbau dürfte die Gotthardstrasse ihrer Bedeutung wieder gerecht werden. Wird auch der Strassentunnel gebaut, kann der Gotthard seine beherrschende Stellung unter den europäischen Nord-Süd-Verbindungen, die er während Jahrhunderten innehatte, die aber in den letzten Jahren erheblich gefährdet war, ohne Zweifel behalten“ (GP, 3. März 1962, Nr. 9). Es bestand jedoch die Befürchtung, dass der Gotthard ohne den Strassentunnel seine Bedeutung verlieren würde: „Wenn dem Gotthard seine Rolle als zentraler Alpenübergang erhalten bleiben soll (...) dann muss die Frage des wintersicheren Ausbaus gelöst werden“ (GP, 24. März 1962, Nr. 13). Dafür kämpften das Gotthardkomitee und die Gotthardkantone seit Jahren (GP, 5. März 1960, Nr. 10). Die Studiengruppe Gotthardtunnel verwies in ihrem Schlussbericht ebenfalls auf die zentrale Lage des Gotthards – „die kürzeste und wichtigste schweizerische und europäische Verbindung über die Alpen“ – dank welcher dieser „trotz der Schliessung im Winterhalbjahr und seiner hohen Kulmination

seine hervorragende Stellung zu behaupten“ vermochte (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 6, 20).

Entsprechend erfreut reagierten die Kommentatoren auf die Empfehlung der Studiengruppe und den Entscheid des Bundesrates: „Die Gotthardlinie wird ihre Stellung als bedeutendste Nord-Süd-Verbindung Europas behalten und festigen“ (GP, 9. März 1963, Nr. 10). „Ausserordentlich erfreulich ist nämlich auf alle Fälle für unseren Kanton, dass die Gotthardroute als Nord-Süd-Verbindung so eindeutig das Primat wahren konnte. Dies ist gar nicht so selbstverständlich, nachdem sich in Ost und West in letzter Zeit scharfe Konkurrenten gemeldet hatten, die nun über den Entscheid nicht gerade erfreut sind“ (GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). Der Bundesrat wusste um die Bedeutung des Gotthards und begründete seine Entscheidung mit der zentralen Lage: „Der Gotthard ist der zentralste Übergang mit dem grössten Einzugsgebiet, was auch durch die Verkehrsstatistik bestätigt wird“ (Abb. 17) (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in Bundesblatt 1964: 1568).

Abbildung 17: Einflussbereich des Gotthards

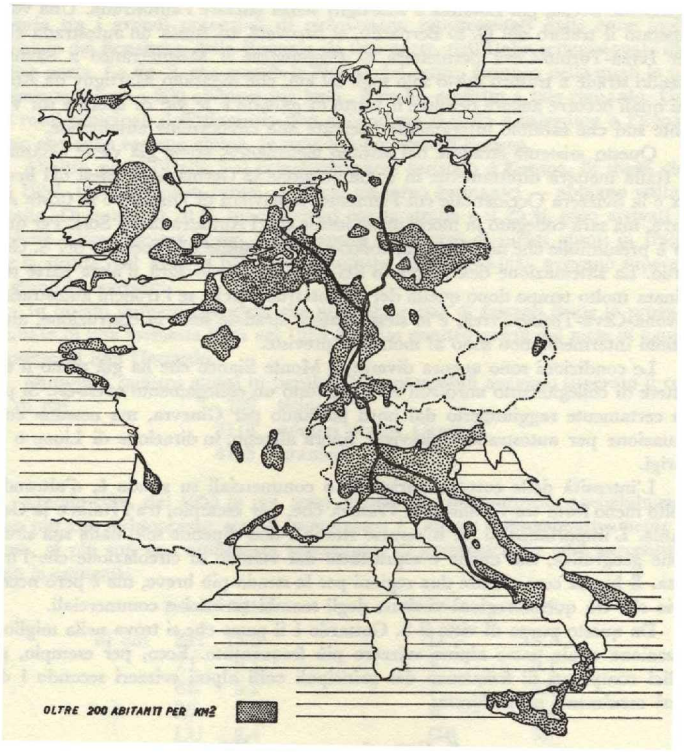


Quelle: Biucchi et al. 1959: 37

Der Gotthard als europäische Achse

Der Gotthard war insbesondere für den europäischen Verkehr eine wichtige Verbindung, was die internationale Bedeutung des Übergangs erklärte: „Der Name Gotthard hat sich zum Symbol einer völkerverbindenden Verkehrsader entwickelt“ und „immer war der Gotthard die europäische Verkehrsader, welche als Impuls die wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kirchlichen Verhältnisse prägte“ (Hans Danioth; in: GP, 13. September 1969, Nr. 37). Der Gotthard war laut Prof. B. Biucchi das verbindende Rückgrat für die Schwerpunkte der Europäischen Wirtschaft im Norden und Süden (Abb. 18) (GP, 11. Juni 1960, Nr. 24).

Abbildung 18: Dichtbevölkertste Gebiete Europas im Jahr 1959



Quelle: Biucchi et al. 1959: 11

Im Europastrassennetz war jedoch eine Umfahrung des Gotthards und der Schweiz geplant: „Das Netz der sogenannten Europastrassen sieht den Alpenübergang über den Brenner vor“ (GP, 14. November 1959, Nr. 46). Dagegen regte sich in Uri Opposition: „Der Gotthard ist der direkteste und kürzeste und zugleich zentralste Alpenübergang und damit auch die klassische Strassenverbindung vom Norden zum Süden Europas und umgekehrt. Dies ist nicht nur eine jahrhundertealte geschichtliche Tatsache, sondern eine stets neue Erkenntnis unserer Tage“ (Vereinigung Pro Gottardo 1960). Um dem Gotthard seine Stellung als europäische Achse zu sichern, wurde 1960 die Vereinigung „Gotthard als Europastrasse“ gegründet (GP,

11. Juni 1960, Nr. 24). Schliesslich wurde der Gotthard als Teil der Europastrasse 9 (E9) ins Netz einbezogen, was seine Bedeutung weiter steigern sollte: „Die Gotthardstrasse gehört zu jenen Transitverbindungen über die Alpen, die neben einer nationalen noch eine eminent wichtige internationale Verkehrsaufgabe erfüllt. Wenn einmal die E9 durchgehend modernisiert ist – und der Gotthard ist eines ihrer wichtigsten Teilstücke –, so wird ihre Bedeutung noch wesentlich grösser sein als heute“ (GP, 13. Januar 1962, Nr. 2).

Die Studiengruppe Gotthardtunnel formulierte die zentrale Lage des Gotthards in Europa folgendermassen: „In Europa lassen sich zwei Räume hoher Produktivität und grosser Bevölkerungsdichte abgrenzen, die für die Schweiz als Transitland von besonderem Interesse sind: Italien und Nordwesteuropa. (...) Die zwei Räume sind wirtschaftlich in vieler Hinsicht komplementär, so dass zwischen ihnen ein starkes Verkehrsgefälle besteht. (...) Die beiden Räume sind durch die Alpen getrennt, deren mittlerer und verkehrsgeographisch bedeutendster Teil von der Schweiz eingenommen wird. Im Zentrum des schweizerischen Alpenwalls liegt das Gotthardmassiv; hier sammeln sich die Gebirgsketten zu einem einzigen Knoten, und den in dieses Massiv vorstossenden Quertälern folgen Gotthardbahn und -strasse, die kürzeste und wichtigste schweizerische und europäische Verbindung über die Alpen, ganz Nordwesteuropa sowie der grösste Teil des schweizerischen Juras und Mittellandes und zum südlichen Einzugsgebiet das Tessin, ein grosser Teil der Poebene und der südlich liegenden Gebiete. (...) Der Gotthard ist nicht nur im Relief des Alpenbogens durch seine einzigartige Lage gekennzeichnet, sondern er liegt auch auf der Linie, die die grossen europäischen Kultur- und Wirtschaftszentren Nordwesteuropas und Italiens auf kürzestem Weg verbindet“ (Iten 1980: 6; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 6; vgl. auch Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in Bundesblatt 1964: 1568). „Bei den Verbindungen Nord-Süd kann der Gotthard als Schwerpunkt der Schwerpunkte bezeichnet werden, weil keine andere Gegebenheit geographisch auf der europäischen Landkarte in dieser Beziehung so augenscheinlich ist“ (UW, 13. April 1968, Nr. 29; in: Gisler 1994: 327). Dies erkläre das grosse Einzugsgebiet des Übergangs, welches sich von Paris bis gegen Westbayern erstrecke und den Verkehr des europäischen Tourismus zwischen der BRD, den Beneluxstaaten, Skandinavien und Teilen von Frankreich und Grossbritannien sammle (Abb. 17, S. 150) (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 19, 63). Bereits im Verkehr über den Pass war ein grosser Anteil der Fahrzeuge ausländischer Herkunft. Besonders der internationale Verkehr war weiter im Steigen begriffen, und im EWG-Raum wuchs der Kreis

der am Ausbau interessierten Länder weiter: „Es ist ein grosses Touristenpotential für den Verkehr vorhanden, wobei der Tourismusverkehr vor allem von Nord nach Süd führt“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 303). Doch nicht nur der internationale Tourismusverkehr wickelte sich am Gotthard ab: Die „internationale Arbeitsteilung und Warenaustausch haben einen regen geschäftlichen Personenverkehr zur Folge“, welcher „an kurzen und wirtschaftlichen Verkehrswegen interessiert ist“, wobei sich „Südeuropa immer mehr zu einem Bevölkerungs- und Arbeiterreservoir von Nord- und Mitteleuropa“ entwickle (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 304).

Die Funktion Uris und der Schweiz

Die Schweiz und insbesondere der Kanton Uri, welcher direkt an der Gotthardroute gelegen ist, haben für den internationalen Transitverkehr eine besonders Funktion. Umgekehrt hat die Gotthardverbindung auch einen unverkennbaren Einfluss auf den Kanton Uri. „Uri hat sich seit jeher als Hüter des Passes bemüht und diese völkerverbindende Nord-Süd-Transversale den neuen Anforderungen angepasst (...) und hat mit verkehrspolitischem Geschick die Entwicklung des Gotthards zur grössten Verkehrsstrasse verfolgt und gefördert.“ Die Bedeutung des Gotthards auf den Kanton Uri wurde mit dem immer wieder erwähnten Begriff der „Lebensader“ beschrieben (GP, 2. Juni 1956, Nr. 22). Der Gotthardverkehr war auch für die Schweiz wichtig: „Der Transitverkehr ist für die Schweiz sowohl Einnahmequelle und als auch politisches Mittel“ (Höschen 2001: 5). Der Bundesrat betonte dies: „Durch den Transitverkehr wird der internationale Einfluss unseres Kleinstaates gewährt. Abseits stehen hiesse auch auf die Seite geschoben werden“ (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau der BLS auf Doppelspur vom 4.2.1976; in: Höschen 2001: 23). Der Transitverkehr machte die Schweiz zur „Drehscheibe Europas“ (GP, 14. November 1959, Nr. 46). Durch die Entwicklung des Verkehrs und der EWG sollte nun „die Lage der Schweiz und des Gotthards als Verkehrsplattform im wirtschaftlich geeinigtem Europa von morgen zu sehen“ sein (GP, 7. Juli 1962, Nr. 27). Der Verkehr werde sich weiterhin auf die Schweiz zubewegen, daher sei „die Hebung der Leistungsfähigkeit der Linien, die nach und von diesem Knotenpunkt führen, undiskutierbar von wesentlichem Interesse, sei es für die schweizerische Eidgenossenschaft, die aus diesem naturbedingtem Privileg Reichtum und Vorteile jeder Art bezieht, oder sei es für die an die Schweiz angrenzenden Länder“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 26). Die Schweiz könne im Verkehrssystem der Gemeinschaft eine Schlüsselrolle einnehmen und im „Vereinigungsprozess Europas und der Integrierung der Wirtschaft der europäischen Staaten

als Knotenpunkt grosser Eisenbahnlinien und Strassen eine Funktion von erstrangiger Bedeutung“ übernehmen, wobei der Gotthard zum „Bindeglied der internationalen Zusammenarbeit“ werde (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 26, 303).

Durch das Projekt des Gotthard-Strassentunnels erfülle die Schweiz „in fortschrittlicher Weise die ihr zufallende europäische Aufgabe der Schaffung einer ganzjährig offenen, tief kulminierenden, raschen und sicheren Autostrasse durch die Alpen, die Nordwesteuropa mit dem Mittelmeergebiet verbindet“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 342). Es sei „die Aufgabe der Schweiz, zwischen den Autobahnnetzen der Nachbarstaaten vollwertige Verbindungen zu schaffen und sich eines modernen Passstaats würdig zu erweisen“ (TCS; in: GP, 24. August 1963, Nr. 34) und „die Bedeutung des Kantons Uri als Pass-Staat am Gotthard“ werde gewahrt und gefestigt (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Der ACS sah die Route „den künftigen europäischen Verkehrsanforderungen gewachsen“ (GP, 15. Februar 1964, Nr. 7).

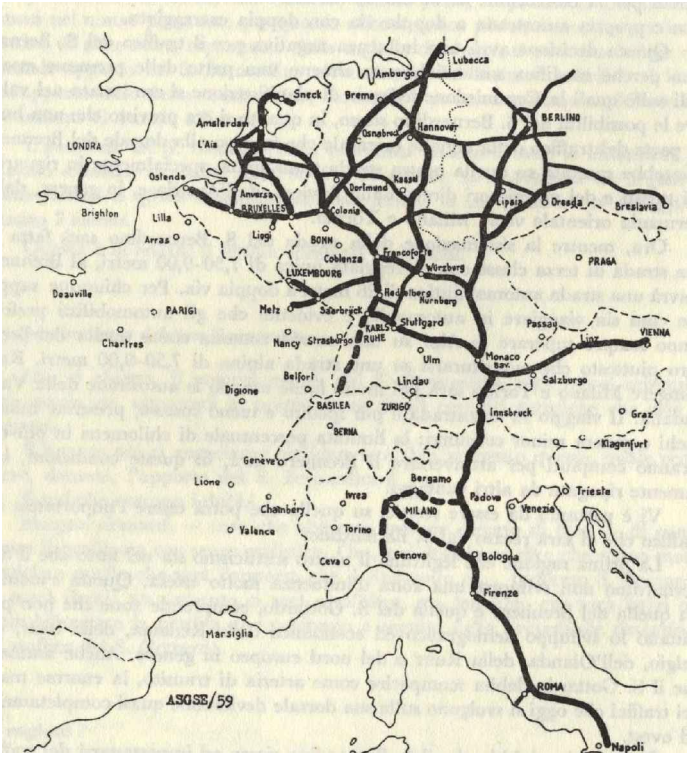
Die Gefahr der Umfahrung

Aufgrund der Vorteile, welche der Verkehr mit sich brachte (vgl. Kapitel 6.2.3 Wirtschaftliche Argumente), war der Schweiz und insbesondere den Gotthardkantonen sehr daran gelegen, den Verkehr nicht an andere Strecken oder Länder zu verlieren. Dieser Gefahr sollte mit einem gut ausgebauten Strassennetz entgegengetreten werden: „Die ganze Angelegenheit verdient unbedingt grösste Aufmerksamkeit, soll der Durchgangsverkehr (...) erhalten bleiben. Das [Gotthard-]Komitee hat sich zum Ziel gesetzt, nicht zuzuwarten, bis vielleicht der äussere Nachbar von links oder rechts zuvorkommt“ (GP, 5. Dezember 1953, Nr. 49). „Die kantonalen und kommunalen Vertreter der zentralschweizerischen Kantone und des Kantons Tessin sowie der interessierten Verbände drängten, dass angesichts der ausländischen Bestrebungen auf Umfahrung der Schweiz die Schaffung einer ganzjährig befahrbaren Gotthardstrasse in absehbarer Zeit ein unbedingtes und im Interesse des Landes liegendes Erfordernis darstellt“ (GP, 3. Juli 1954, Nr. 26). In Uri fand der Nationalstrassenbau daher einhellige Befürwortung (Gisler 1994: 261). Nachdem die Eidgenössischen Planungskommission keinen Strassentunnel am Gotthard vorsahen, bestand „die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz durch die grossen Projekte des Auslandes“ (Dr. Armin Meili; in: GP, 24. Oktober 1959, Nr. 43). Bereits verlagere sich „der Touristenstrom nach Italien vom Gotthard weg“, denn „die Schweiz sei mit dem Strassenbau im Rückstand“ (GP, 14. November 1959, Nr. 46). Deshalb war „die Botschaft des Bundesrates vom Februar 1960 ein

weiteres Mal enttäuschend“ (GP, 5. März 1960, Nr. 10). Die Gefahr einer Umfahrung sei gegeben, daher sei „ein Schulterschluss von Behörden, Volk, Arbeitgeber und Arbeitnehmer“ wichtig, „um das grosse Problem einer raschen Lösung entgegenzuführen“ (Josef Imholz; in: GP, 17. März 1960, Nr. 12). „Die Gefahr der Umfahrung wächst mit der Inbetriebnahme der Autotunnel im Westen (Grosser St. Bernhard und Mont Blanc). (...) Die Gotthardkantone und das Gotthardkomitee sollten alles in ihrer Macht liegende zu tun, um die Verwirklichung des Strassentunnels voranzutreiben“ (Dr. Segesser; in: GP, 20. Mai 1961, Nr. 20), da eine Verzögerung der Projekte am Gotthard eine weitere Umfahrung des Gotthards zur Folge haben könnte. Dies umso mehr, als dass der Brenner bereits ausgebaut werde (Abb. 19) (GP, 18. Juli 1961, Nr. 28; 24. August 1963, Nr. 34). Durch den Strassentunnel „würde die Schweiz ihre verkehrsstrategische Stellung im europäischen Nord-Süd-Verkehr wieder zurückgewinnen, die sie im gegenwärtigen Zeitpunkt mehr und mehr an Österreich und Frankreich abgetreten hat“ (GP, 13. Januar 1962, Nr. 2). Dies führt zum Hauptargument 7, dass durch die N2 einer Umfahrung der Region entgegengewirkt werden kann.

Hauptargument 7: *Durch die N2 kann den Bestrebungen zur Umfahrung der Region entgegengewirkt werden.*

Abbildung 19: Strassensystem des Brenners, Gefahr der Umfahrung der Schweiz



Quelle: Biucchi et al. 1959: 48

6.3 Der Standpunkt des Tessins

6.3.1 Wirtschaftliche Entwicklung

Zusammenhang Strasse und wirtschaftliche Entwicklung

Ein gutes und ausgebautes Strassennetz war stets ein wichtiges Anliegen des Tessins, da „für das Tessin die historisch stets grundlegende Tatsache das Zusammentreffen des wirtschaftlichen Problems mit demjenigen der Verbindungswege ist. (...) Auch in den Jahren zwischen 1870 und 1880 unterstützte die Kantonsregierung entschieden die Verwirklichung des Gotthardbahntunnels“ (Jeker et al. 2002: 41). Der Tessiner Staatsrat und Baudirektor Dr. Franco Zorzi verlautbarte: „Ganz abgesehen von einer Lösung für die Touristen, die für den Kanton Tessin eine grosse Rolle spielen, muss auf Grund der jüngsten Ergebnisse über die zu erwartende Ausdehnung des Strassenverkehrs eine neue Lösung ins Auge gefasst werden“ (GP, 4. Juli 1959, Nr. 27). „Man ist (...) durch und durch überzeugt, dass dem Gotthard-Strassentunnel für den Kanton Tessin und für die Bevölkerung lebenswichtige Bedeutung zukomme. Von diesem Bau hängt der zukünftige Wohlstand inmitten des europäischen Wirtschaftswettbewerbes unseres südlichsten Kantons ab“ (Dr. Franco Zorzi; in: GP, 12. März 1960, Nr. 11). Er zeigte den ganzen Kontext auf: „Bis zum Jahre 1882, als der Eisenbahntunnel unter dem Gotthard eröffnet wurde, hat diese eigentliche Isolierung des Kantons in empfindlichem Masse eine harmonische wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons verzögert. Seit seiner Zugehörigkeit zur Schweiz musste der Kanton während Jahrzehnten seine Einkünfte praktisch vollumfänglich für den Strassenbau einsetzen. Niemand wird es im Tessin wagen, den seit der Erbauung des Gotthardtunnels von den SBB geleisteten Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons zu leugnen. Indessen muss anderseits unterstrichen werden, dass die SBB in Sachen Tarifwesen die ganz besondere Lage des Kantons nie richtig zu bewerten wussten. (...) Durch die immer eindrücklichere Formen annehmende Motorisierung ist die Strasse zu einem Verkehrsweg geworden, der für sich eine wenigstens ähnliche Bedeutung beanspruchen darf, wie sie heute schon den Bahnen zuerkannt ist. Da nun aber der Gotthardpass in der Regel nur von Mitte Mai bis Mitte Oktober befahren werden kann, bleibt das Tessin während vieler Monate des Jahres praktisch isoliert, dies zu einer Zeit, da in ganz Europa in raschem Rhythmus Verkehrsadern geschaffen werden, und zwar nicht nur längs der historischen Wege, sondern auch an Orten, wo es bisher überhaupt keine gegeben hat. Die sich in dieser Situation für unser Land aufdrängende Lösung besteht darin, nichts zu unterlassen, damit die wichtigste Verkehrsader, die sich im Laufe der

Jahrhunderte bewährt hat, in einen solchen Zustand versetzt wird, der es ihr ermöglicht, den Vergleich mit jeder andern Strasse, die inzwischen um unser Land herum gebaut wird, nicht zu scheuen. Der Bau eines Strassentunnels drängt sich auf als logische Fortsetzung der Autostrassen, die in Zukunft Basel mit Chiasso verbinden werden. Verladeoptionen sind immer ausserordentliche Lösungen“ (GP, 21. Mai 1960, Nr. 21).

Die Tessiner Handels-, Industrie- und Gewerbekammer unterstütze die Bemühungen Zorzis in einer Resolution zur Schaffung eines Strassentunnels durch den Gotthard, um „den Zustrom der Motorfahrzeuge in allen Jahreszeiten zu gewährleisten.“ Die Gotthard-Post schrieb darüber: „Damit unterstütze der wirtschaftliche Spitzenverband ausdrücklich die von den kantonalen Behörden, den Tessiner Parlamentariern in der Bundesversammlung und weiteren Vereinigungen unternommenen Schritte zur Verwirklichung des Strassentunnels und der verbesserten Zufahrt zum Gotthard. Er gab ferner der Erwartung Ausdruck, dass sich alle Wirtschaftskreise des Tessins zu einer gemeinsamen Anstrengung vereinigen, damit das für die Entwicklung des Kantons hoffnungsvollste Projekt so schnell als möglich ausgeführt werde.“ Im Zeitalter „des sich stürmisch entwickelnden Strassenverkehrs“ stelle der Bau eines Strassentunnels am Gotthard „die einzig anzustrebende Lösung dar; die weitere Ausgestaltung der durch ihre Umladungen zeitraubend bleibenden Eisenbahntransporte durch den bestehenden Gotthardtunnel steht im Widerspruch zur gebieterisch sich aufdrängenden Verflüssigung des Strassenverkehrs“ (GP, 21. Mai 1960, Nr. 21). Der Kommentar der Gotthard-Post zur Resolution lautete wie folgt: „Mit dieser Kundgebung haben sich massgebliche Wirtschaftskreise des Tessins den Behörden ihres Kantons unterstützend zur Seite gestellt. Man erkennt daraus die Entschlossenheit der Tessiner, in der ihrer Rolle entsprechenden Weise am gesamtschweizerischen und europäischen Wirtschaftsaufschwung gebührend teilzunehmen. In diesem Sinne stellt die Resolution der Tessiner Handelskammer und ihre Begründung eine dokumentarische Grundlage dar, mit der sich der soeben vom Vorsteher des Eidgenössischen Departementes des Innern geschaffene Ausschuss zur baldigen Lösung des Problems des Gotthardverkehrs ernsthaft befassen muss“ (GP, 21. Mai 1960, Nr. 21).

Untersuchungen der Studiengruppe Gotthardtunnel

Die Studiengruppe Gotthardtunnel beschrieb in ihrem Schlussbericht die wirtschaftliche Situation des Tessins ausführlich: „Der Kanton Tessin schreibt seine nicht günstige wirtschaftliche Lage seiner Isolierung zu, die geographisch bedingt ist. (...) Nach der Meinung

des Kantons vermag der Bau des Bernhardintunnels allein diese wirtschaftliche Isolierung nicht aufheben, weil die Hauptverkehrsbeziehungen des Tessins nach der Zentralschweiz und nach dem Raum Zürich/Basel ausgerichtet sind. (...) Wegen der peripheren Lage des Kantons belasten die Transportkosten den Personen- und Warenverkehr stärker als in andern Gebieten der Schweiz. Die bisherige Bindung an die Gotthardbahn bedeutet nicht nur eine Belastung des Autoverkehrs mit hohen Verladegebühren, sondern sie wirkt sich für viele Tessiner Industrien deshalb als Hemmung aus, weil die Bahn wegen der sprunghaften Verkehrszunahme bis zum Abschluss des bereits begonnen Ausbaues ihrer Anlagen die Güter nicht immer so rasch wie sonst üblich befördern kann und Verzögerungen in der Auslieferung entstanden sind. Der Kanton Tessin ist überzeugt, dass diesen Nachteilen durch einen Strassentunnel abgeholfen werden könnte, und es wäre für ihn undenkbar, dass die Gotthardstrasse nicht dem Fortschritt unserer Zeit angepasst würde. Dem Tessin geht es aber auch um eine gute Stellung im Gütertransitverkehr, um zum Umschlagplatz der grossen Gütertransporte von Süd nach Nord zu werden. (...) Die Begehren des Kantons Tessin werden daneben vor allem mit der Notwendigkeit der Erhaltung und Erleichterung des Fremdenverkehrs begründet, welcher stark belebt würde, stände die Gotthardstrasse ganzjährig dem aus dem Norden kommenden motorisierten Personenverkehr in Richtung Tessin und Italien/Mittelmeer offen. Wenn schon heute mehr als die Hälfte des Reiseverkehrs sich auf der Strasse abwickelt, dürfte dieser Anteil nach Erstellung der neuen Strassenverbindung noch viel grösser werden und dem Tessiner Fremdenverkehr ein stetiges Wachstum garantieren. (...) Der Touristenstrom aus Westdeutschland soll nicht verloren gehen, die Saison verlängert werden und der Wochenendtourismus aufkommen, denn für die nördlich der Alpen gelegenen Gebiete rückt das Tessin bedeutend näher. (...) Schliesslich ist nicht zu übersehen, dass die Tessiner Wirtschaft seit jeher stark vom Transitverkehr abhängig war. Nicht umsonst hat der Kanton Tessin seit dem Mittelalter für den Strassenausbau über den Gotthard grosse Opfer gebracht, und er war es auch, der im letzten Jahrhundert sowohl für die Gotthardstrasse wie für die Gotthardbahn sehr grosse Anstrengungen unternommen hat. Der heutige Zustand am Gotthard (...) wird (...) nicht mehr haltbar sein, sobald andere ganzjährige Alpentraversierungen (Mont Blanc, Grosser St. Bernhard, Simplon, Bernhardin, Brenner) den Automobilisten zur Verfügung stehen und kürzere Fahrzeiten ermöglichen. Für den Tessin wäre es ein schwerer Schlag, wenn seine wichtigste Transitroute ihre Vorzugsstellung einbüssen müsste. Das Tessin befürchtet, dass ihm dadurch ein grosser Anteil des Personenwagenverkehrs, der hauptsächlich Durchgangsverkehr ist, verloren gehen würde. Gestützt auf diese Überlegungen verlangt der Kanton Tessin eine neue wintersichere

Strassenverbindung am Gotthard, von der er ganz allgemein eine Verbesserung der Verkehrsgunst und damit seiner Wirtschaft erhofft. Das Gefühl der wirtschaftlichen Isolierung würde dem Bewusstsein der Verbundenheit mit den europäischen Staaten nördlich der Alpen Platz machen. Abgesehen von diesen psychologischen Auswirkungen, die nicht zu vernachlässigen sind, erwartet der Kanton Tessin, dass eine das ganze Jahr offene direkte Strassenverbindung mit seinen wichtigsten Einzugsgebieten dem Kanton stärkere Anziehungskraft verleiten würde“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 290, 301, 304).

Die Studiengruppe Gotthardtunnel sah es als erwiesen an, „dass dem Gefühl der wirtschaftlichen Isoliertheit und Benachteiligung des Tessins tatsächlich verkehrswirtschaftliche und allgemeine ökonomische Sachverhalte zugrunde liegen.“ Es zeichne sich in gewissem Sinne eine „Verlagerung der weniger wachstumsintensiven und weniger rentablen Industriezweige von den Industriezentren der Nordschweiz in den Kanton Tessin“ ab und die Struktur der Tessiner Wirtschaft sei wenig ausgeglichen, was „zumindest zum Teil seine Ursache in der besonderen Verkehrslage des Kantons“ habe (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 304). Eine ganzjährig offene Strassenverbindung durch den Gotthard würde die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Tessin wesentlich zu fördern vermögen, da sie die Wirtschaftsstruktur langfristig verbessern könnte und auf die schon ansässigen Industrien dürften positive Auswirkungen erwartet werden. „Es kann eindeutig festgestellt werden, dass nicht nur eine Offenhaltung der Gotthardstrasse im Winter, sondern auch eine möglichst starke Senkung der Kulmination des Überganges an sich der wirtschaftlichen Entwicklung des Tessins förderlich sein wird. Daraus werden der gesamte Winterverkehr, der Schwerverkehr, der Verkehr an Regentagen im Sommer sowie der Nachtverkehr und damit direkt oder indirekt auch die Wirtschaft des Kantons Tessin Nutzen ziehen.“ Daneben stelle die Strassenverbindung eine Ausweichvariante für Spezialtransporte von Industrie und Handel dar, wenn sich auf der Schiene Probleme zeigten. „Gesamthaft betrachtet lassen sich also die Begehren des Kantons Tessin nach einer neuen wintersicheren Strassenverbindung am Gotthard als durchaus berechtigt und angemessen nachweisen. Die Verbesserung der Verkehrslage ist ein taugliches Mittel, um wenigstens von dieser Seite her zur Überwindung eines Zustandes beizutragen, dessen Wurzeln zum Teil in den sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnissen früherer Jahrhunderte gründen“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 304, 305) und „das Gefühl der verkehrsgeographischen Benachteiligung der Tessiner Wirtschaft würde wesentlich vermindert“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 336).

Aus diesen Gründen zog die Studiengruppe folgende Schlussfolgerungen betreffend des Tessins (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 341):

- „Der Kanton Tessin erhält innert nützlicher Frist eine tiefliegende, ganzjährig befahrbare Strassenverbindung, die auf kürzestem Weg in die Mitte der nördlichen Schweiz führt. Die dadurch erzielte Verkehrsgunst wird zur Verbreiterung der wirtschaftlichen Basis des Kantons Tessin beitragen.
- Die Hauptstütze der Tessiner Wirtschaft, der Tourismus, wird durch eine ganzjährig befahrbare und tief kumulierende Gotthardstrasse weiter gefördert.
- Durch die Nationalstrasse N2 in Verbindung mit einem Gotthardstrassentunnel wird das Tessin zeitlich und verkehrlich so nahe an die nördliche Schweiz herangerückt, dass es ohne Mühe in kurzen Reisen und Wochenendfahrten erreicht werden kann.
- Eine Zone der Schweiz, welche mehr als zwei Drittel der Industrie, etwa zwei Drittel der Bevölkerung und 60 Prozent des Personenwagenbestandes umfasst, gelangt durch den Gotthardstrassentunnel in den Genuss namhafter Verbesserungen im Strassenverkehr, wodurch sich die wirtschaftlichen Beziehungen der nördlichen Schweiz mit dem Tessin enger gestalten lassen.“

6.3.2 Isolation von der Rest-Schweiz

Für das Tessin war die Frage um die Gotthardroute auch eine politische Frage nach der Anschliessung des Kantons an die Nordschweiz. Die Gotthard-Post schilderte die Situation des Tessins: „Unser Südkanton möchte aus der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Isolation, in der er sich befindet, herauskommen. Im Süden, Osten und Westen hindern ihn die Landesgrenzen an der Entfaltung seines wirtschaftlichen Potentials, im Norden die Alpen“ (GP, 20. Februar 1954, Nr. 7). Dr. Franco Zorzi bekräftigte diesen Sachverhalt: „Das Tessinervolk, obwohl italienischer Sprache und Kultur, fühlt sich seit Jahrhunderten mit den confederati d’oltre Gottardo verbunden. Die Berge dürfen daher nicht länger ein Hindernis für die gedeihliche Situation des Kantons darstellen. Die gegenwärtige Situation ist unhaltbar“ (GP, 26. September 1959, Nr. 39). „Das Tessin fordert vor allem, auch ‚auf der Strasse‘ dauernd (...) mit der übrigen Schweiz verbunden zu sein. Dies nicht nur, weil diese Verkehrsader die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstellt und von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist, sondern weil das Nichtvorhandensein, das Fehlen einer solchen Verbindungs- und Durchgangsroute die bereits spürbare Isolation des südlichen Kantons – schon seiner geographischen Lage wegen – in starkem Ausmasse fördern würde“ (GP, 12. März 1960, Nr.

11). Der Präsident der Aktionsgemeinschaft „Pro Leventina“, Bruno Legobbe, urteilte ähnlich: „Bei diesem Problem handelt es sich nicht nur um ein verkehrspolitisches, sondern vielmehr um ein staatspolitisches, da der Kanton Tessin nicht mehr länger durch die Schranke der Alpen von der übrigen Schweiz getrennt sein möchte. Von einer leistungsfähigen Strasse und einer billigen Bahnverbindung nach der übrigen Schweiz hängt das Leben des Tessinervolkes ab“ (GP, 26. September 1959, Nr. 39). Sowohl die Studiengruppe Gotthardtunnel als auch der Bundesrat erwähnten diese Argumente ausdrücklich in den Begründungen ihrer Entscheidungen (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1568).

6.3.3 Allgemeine Gründe

Daneben wurde in der Südschweiz sehr ähnlich argumentiert wie im Norden des Gotthards. Die Angst, dass der Gotthard seine Stellung verlieren könnte und dass die Schweiz darob umfahren würde, was wirtschaftliche Nachteile für den Kanton, aber auch für die ganze Schweiz bringen würde, waren die Hauptanliegen, was mit einigen ausgewählten Aussagen dokumentiert werden soll: Dr. Franco Zorzi betonte mit Nachdruck, „dass der Ausbau der Gotthardstrasse nicht nur ein tessinerisches Problem sei, sondern immer mehr ein schweizerisches Problem werde, weil unser Land in einem stets grösserem Mass riskiert, umfahren zu werden“, denn bis 1980 sei der Gotthard mit internationalen Alpenübergängen nicht mehr konkurrenzfähig (GP, 4. Juli 1959, Nr. 27). „Der Gotthard-Strassentunnel kann heute – angesichts des wachsenden Verkehrs und der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutung dieser Nord-Süd-Hauptschlagader – nicht als ein verschwenderisches, prunksüchtiges Werk betrachtet werden, sofern man gewillt ist, der Schweiz ihre verkehrsgeographische Bedeutung zu erhalten. Sollten die von der eidgenössischen Planungskommission ausgearbeiteten Pläne endgültig gutgeheissen und unwiderruflich gebilligt werden, wäre die Umgehung unseres noch dürftigen Autostrassennetzes und folglich unseres Landes seitens der ausländischen Automobilisten unvermeidlich“ (GP, 12. März 1960, Nr. 11). „Dem Gotthard muss die internationale primäre Bedeutung erhalten bleiben, weshalb die Strasse so rasch als möglich modern auszubauen ist. (...) Als Hauptverbindung Nord-Süd ist sie ins System der europäischen Strassen einzugliedern, was nicht nur im Interesse der beiden Kantone Uri und Tessin, sondern im Interesse der gesamten Schweiz liegt. (...) Für die Realisierung des Strassentunnels ist der aufrichtige, seriöse, gemeinsame

Wille zur Erreichung des Zieles Voraussetzung und von grundlegender Bedeutung, denn nur auf diesem Wege werden die Schwierigkeiten und Hindernisse zu überwinden sein“ (GP, 17. März 1960, Nr. 12).

6.3.4 Tessiner Akteure

„Im Tessin setzten sich die verschiedenen Parteien in seltener Einmütigkeit und mit dem lebhaften Temperament des Südens für den Strassentunnel ein, mit dem sie allein ihren alten Wunsch nach einer ganzjährigen Strassenverbindung mit den andern Kantonen vollgültig erfüllt sehen“, schrieb die NZZ (NZZ; in: GP, 18. Juli 1964, Nr. 29). Insbesondere der Tessiner Staatsrat und Baudirektor Dr. Franco Zorzi war ein sehr initiativer Verfechter dieser Bauwerke. Die Tessiner Regierung und Behörden setzten sich auf verschiedenen Ebenen für ihr Anliegen ein. Die Geschäftsprüfungskommission des Tessiner Parlaments stellte sich hinter die Initiativen von F. Zorzi, um für die Bauwerke zu werben und die verschiedenen Parteien setzten sich einmütig für den Strassentunnel ein. Die Tessiner Handels-, Industrie- und Gewerbekammer unterstützte wie auch die Tessiner Presse diese Bestrebungen, so dass das Tessiner Gotthardkomitee versichern konnte, „dass dieser Strassentunnel im Tessin von Volk und Behörden einhellig erwartet wird und dass die Zeit zu dessen Inbetriebnahme drängt“ (GP, 21. Oktober 1961, Nr. 42). Die Aktionsgemeinschaft „Pro Leventina“ unterstützte die Bemühungen. Die Studiengruppe Gotthardtunnel erwähnte ausführlich das Interesse des Kantons Tessin an einem Strassentunnel, insbesondere für Industrie und Gewerbe sowie den Tourismus (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 300, 301) und der Bundesrat wies darauf hin, dass sich der Kanton Tessin „vorbehaltlos und bestimmt für den von der Studiengruppe beantragten Strassentunnel Göschenen – Airolo“ einsetze (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1592). Die Botschaft des Bundesrates konnte sich daher auf die „einmütige Zustimmung des Tessins“ stützen (GP, 9. Januar 1965, Nr. 2).

6.4 Gegenargumente und Probleme

6.4.1 Keine Opposition gegen die N2

Es war in Uri nur sehr wenig Opposition gegen den Bau der Nationalstrasse zu vernehmen. Die Diskussionen drehten sich vor allem um die Linienwahl oder die Finanzierung des Werkes, doch nicht um die Notwendigkeit oder den Nutzen der Nationalstrasse als solcher. Man versprach sich von der Nationalstrasse grosse Vorteile und war keiner grösseren Nachteile gewahr, welche die Autobahn mit sich bringen könnte. In der Botschaft des Bundesrates über die Festlegung des Nationalstrassennetzes findet sich exemplarisch einzig „Auswirkungen auf die Landwirtschaft und die Forstwirtschaft“ als möglichen Nachteil für die durchfahrenen Gebiete (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes, vom 5. Februar 1960; in: Bundesblatt 1960: 626). Die Planungskommission, deren Werk als vollständig und umfassend betrachtet wurde, vernachlässigte die externen Kosten komplett. Die Nationalstrassenplanung wurde als rein sektorielle Planung durchgeführt, wobei die Mitglieder der Planungskommission fast ausschliesslich Strassenbauer waren, deren Orientierungsfeld negative Auswirkungen von Autobahnen nicht miteinschloss. Die Vorschläge dieser Planungskommission wurden von den eidgenössischen Räten fast ohne Änderungen übernommen, so dass die externen Kosten der Nationalstrassen unberücksichtigt blieben (Ackermann 1992: 143).

Es gab vereinzelte Befürchtungen, dass Uri zum reinen Durchgangskanton werden könnte, in dem kaum mehr jemand einen Halt einschalte (Baumann und Fryberg 2002: 47), was die urnerische Volkswirtschaft hart treffen würde. Einige Gemeinden fürchteten als Folge der N2 einen enormen Rückgang und eine Krise wie vor 100 Jahren [nach der Eröffnung der Gotthardbahn] (Göschener Gemeindepräsident Z’graggen; in: Herger und Walker 1985: 242). Doch der grösste Teil dieser Befürchtungen kam erst gegen Ende der sechziger Jahre auf, nachdem sich die N2 bereits im Bau befand. Diese sind im Kapitel 6.6 Erwartungen, Hoffnungen und Ängste aufgeführt. Die Bewohner des Urserntals fürchteten, bei einem Tunnelportal in Göschenen vollständig vom Verkehr abgeschnitten zu werden, weshalb sie mit Vehemenz für ihre Urschner Strassentunnelvariante kämpften. Dies wird im Kapitel 6.5.2 Diskussion um die Linienführung des Strassentunnels dokumentiert.

6.4.2 Opposition zum Strassentunnel

Nachdem in den frühen fünfziger Jahren besonders im Tessin erste konkrete Projekte für einen Scheiteltunnel aufkamen, regte sich Opposition. Ein Leserbriefschreiber wandte ein, dass sich die Initiative der Tessiner zu ihrem eigenen Schaden auswirken könnte, da ein Autotunnel auf 1400 Meter nicht wintersicher betrieben werden könnte. Ein Autotunnel wäre auch kaum ein starker Anziehungspunkt für Automobilisten, da eine lange und enge Röhre den Fahrzeuglenkern Angst mache. „Wir sind der festen Überzeugung, dass die Schweiz sich hüten sollte, viele Millionen Franken in solche Löcher zu investieren, denn auf diesem Wege werden die Aufgaben, die uns gestellt sind, niemals gelöst. Wir brauchen wohlausgebaute Alpenübergänge als touristische Attraktionen und für den Geschäftsverkehr und den winterlichen touristischen Transitverkehr ein verbessertes System des Bahntransports, was mit wenig Geld in befriedigender Weise zu schaffen ist“ (GP, 20. Februar 1954, Nr. 7). Auch J.B. Rusch, der Redaktor der Republikanischen Blätter, schrieb, dass ein Autotunnel ohne eine gesicherte Zufahrt nichts bringe. Die Kosten für den Tunnel seien zu tief veranschlagt und der Tunnel für den Autoverkehr zu eng und zu niedrig geplant. Für den Autotourismus komme der Tunnel nicht in Betracht, da der Autotourist über den Pass wolle, und für Gütertransporte sei der Bahnverlad billiger, so dass das Tunnelprojekt eine „hundertprozentige Fehlplanung“ wäre (GP, 20. März 1954, Nr. 11). Die Gotthard-Post bemerkte dazu: „Der Autotunnel durch den Gotthard scheint im Urnerland in gewissen Kreisen offenbar den gleichen Widerstand zu finden, wie ehemals die Gotthardbahn mit ihrem grossen Alpendurchstich“ (GP, 27. März 1954, Nr. 12). Die SBB standen einem Strassentunnel ebenfalls sehr kritisch gegenüber: Besonders die Lüftung eines solchen Tunnels stelle ein Problem dar und die Tunneldurchfahrt sei gefährlich und psychisch schlimm. Ein Autobrand würde zu einer Katastrophe führen. Aus diesen Gründen, folgerten die SBB, seien die Anstrengungen auf den Ausbau des Passstrassensystems zu konzentrieren (SBB-Magazin; in: GP, 17. April 1954, Nr. 15). Einige Jahre später wurde die Diskussion immer aktueller. Sie drehte sich dabei nicht mehr nur um die Frage, ob ein weiterer Tunnel gebaut werden soll, sondern auch darum, welche Alternative dabei zu wählen sei. Im Kapitel 6.5 Diskussion um den Strassentunnel werden diese Argumente wieder aufgegriffen.

Als das Nationalstrassennetz geplant wurde, konnte es sich gemäss dem eidgenössischen Oberbauinspektor Dr. Robert Ruckli „vorderhand nicht darum handeln, am Gotthard einen Strassentunnel zu bauen“, da der Bahnverlad gemäss den Berechnungen bis auf weiteres ausreiche. Die wirtschaftlichen Überlegungen, wonach ein Strassentunnel der Region einen

Aufschwung bringen soll, könnte er nicht als gesichert betrachten, da eine Bahn noch nie ein Gebiet wirtschaftlich erschlossen habe. So blieb das Reusstal nach dem Bau der Gotthardbahn ohne Industrie, währenddem bahnabgelegene Dörfer im Jura eine weltbedeutende Uhrenindustrie zu entwickeln vermochten. Auch die Hotellerie dürfte sich von den eigentlichen Winterverbindungen kaum mehr als eine Frequenz- und Umsatzsteigerung von rund drei Prozent erwarten (GP, 6. Juni 1959, Nr. 23).

Durch einen Strassentunnel würde der Gütertransport für Spediteure einfacher und billiger zu befahren, so dass den SBB eine Konkurrenz erwachsen würde. Die Studiengruppe Gotthardtunnel stellte dazu in ihrem Schlussbericht folgende Rechnung auf: „200 Mio. Fr. an Transittaxen und –frachten flossen aus dem Eisenbahnverkehr an den Bund. Diesem Aktivum stehen praktisch keine Passivposten gegenüber. Dieses Aktivum könnte der schweizerischen Zahlungsbilanz allerdings auch in dem Masse verloren gehen, als in der Zukunft Transitverkehr auf die Strasse an ausländische Ferntransporteure abwandert“ (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 27).

6.4.3 Umweltargumente

Ökologische Argumente nahmen in den Diskussionen um eine Nationalstrasse im Kanton Uri nicht einmal eine untergeordnete Rolle ein, sondern wurden überhaupt nicht erwähnt. Externe Kosten oder schädliche Auswirkungen auf die Umwelt waren kein Thema, einzig Immissionen wie Lärm und Gestank, welche die Menschen direkt betrafen, wurden diskutiert. Für die Bewohner der Dörfer war daher die Nationalstrasse willkommen, da sie die Emissionen aus den Dörfern brachte.

In der Reussebene ging durch den Bau der Nationalstrasse viel Land verloren und Hans Danioth erwähnte 1969 den massiven Eingriff in die Landschaft, welche die Nationalstrasse mit sich brachte (GP, 13. September 1969, Nr. 37). Doch dies wurde oppositionslos hingenommen, da die erhofften Vorteile diese negativen Auswirkungen übertrafen, weshalb auch der Kauf von 263 Hektaren Land, davon 80 Hektaren bestem Kulturland in der Reussebene, problemlos verlief (Baumann und Fryberg 2002: 56, 57). Bereits in den sechziger Jahren stellte sich die Frage, ob der Verkehr Einfluss auf die Gesundheit haben könnte. Dazu schrieb der TCS: „Sicher aber ist, dass statistische und medizinische Untersuchungen bis jetzt noch keine offene Gefahr nachweisen konnten und dass die

Zunahme der Motorisierung nicht als Hauptfaktor einer Luftverschmutzung, die körperliche Schäden beim Menschen hervorrufen könnte, zu betrachten ist“ (GP, 9. Juli 1960, Nr. 28).

Bei der Eröffnung des Strassentunnels waren immer noch nur vereinzelt negative Stimmen zu vernehmen. Einzig Umweltverbände äusserten sich kritisch über das neue Werk. Durch den Betrieb der Nationalstrasse sollte in Uri ein Umdenken einsetzen, welches im Kapitel 6.9.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt dokumentiert ist. Somit kann die Hypothese, dass die Umweltthematik in den Debatten um die N2 keine Rolle spielte, verifiziert werden.
Resultat Hypothese 3:Die Hypothese „Die Umweltthematik spielt bei den Debatten um die N2 keine Rolle“ kann verifiziert werden. Eine ökologische Debatte setzte erst nach der Eröffnung der N2 ein.

6.4.4 Finanzierungsprobleme für den Kanton Uri

Die Finanzierung der Nationalstrasse war im finanzschwachen und bevölkerungsarmen Kanton Uri ein heikles Thema und sorgte für entsprechende Diskussionen. Im Bundesbeschluss von 1959 war eine Kostenbeteiligung des Bundes am Bau der Nationalstrassen festgelegt, doch erst seit 1985 muss sich der Bund auch an den Kosten von Betrieb und Unterhalt beteiligen (Baumann und Fryberg 2002: 56, 57). In Uri befürchtete man bereits beim Bau der N2 grosse Probleme bei der Finanzierung des Kantonsanteils, wie Landammann und Nationalrat Dr. Alfred Weber bemerkte: „Unser Kanton müsste finanziell verbluten, wenn die Finanzierung des Nationalstrassenbaus nicht anders geregelt wird. (...) Der Kanton Uri ist bereit, mit dem wichtigen Werk unverzüglich zu beginnen, aber er erwartet eine neue Lösung in der Finanzierungsfrage“ (GP, 28. November 1964, Nr. 48). Die Angst eines finanziellen Kollaps verstärkte sich weiter, als auch der Strassentunnel durch den Gotthard Aufnahme ins Nationalstrassennetz fand: „Die Annahme des Beschlusses ohne Modifizierung der Finanzierungsbeschlüsse weckt im Kanton Uri ernsthafte Besorgnis und Bedenken“ und Weber verlangte wiederholt „eine Überprüfung der Finanzierung für Bau und Betrieb, da der Kanton Uri diese Lasten nicht tragen kann“ (GP, 19. Juni 1965, Nr. 25). Insbesondere die Tatsache, dass „der Anteil der Kantone an den jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten nirgends bestimmt“ sei, welche „höher sein dürften als die Baukosten“ (TCS-Sektion Uri; in: GP, 24. April 1965, Nr. 17), nährte diese Befürchtungen. Sollte die Neuregelung ausbleiben, müssten die Kantone Uri und Tessin die erwarteten Betriebskosten

des Strassentunnels von jährlich 2 Millionen Franken tragen (GP, 16. Januar 1965, Nr. 3), welche der finanzschwache Kanton Uri laut Finanzminister und Ständerat Ludwig Danioth unmöglich aus der eigenen Tasche werde berappen können (GP, 16. Januar 1965, Nr. 3). Der Bundesbeitrag von 95 Prozent bedeute eine optische Täuschung, da die Lasten des Nationalstrassenbaus im Kanton Uri pro Kopf der Bevölkerung weitaus grösser seien als in den meisten anderen Kantonen. Selbst wenn die Finanzschwäche des Kantons gänzlich unberücksichtigt gelassen würde, wäre also ein höherer Subventionsbeitrag nur gerecht. „Ein armer Kanton sollte nicht durch Nationalstrassenkosten zu einer Benachteiligung seiner weiteren wesentlichen Aufgaben gezwungen werden. (...) Die Kosten für Verzinsung, Amortisation, Unterhalt und Betrieb der N2 und des Gotthard-Strassentunnels werden in Zukunft ungefähr die gesamten Steuereinnahmen des Kantons Uri verschlingen“ und es könne doch nicht im Interesse des Bundes liegen, einen seiner Kantone notleidend zu machen (GP, 19. Juni 1965, Nr. 25). Bundesrat Tschudi entgegnete, dass der Bund Uri bis zur äussersten Grenze entgegenkomme. Mehr könnte er nicht tun, auch wenn er den Sorgen des Kantons Verständnis entgegenbringe. Durch die Erhebung von Durchgangsgebühren könnten die Sorgen Uris erheblich gemindert werden (GP, 19. Juni 1965, Nr. 25). Der Regierungsrat verkannte keineswegs die wirtschaftlichen Vorteile, die dem Kanton zweifellos durch den Bau der Nationalstrasse erwachsen würde, doch Danioth betonte erneut, dass der Kanton Uri ohne Bundeshilfe in den nächsten Jahren in eine schwierige Finanzlage kommen würde. Die Finanzierungsart der Nationalstrassen war im Vorfeld umstritten: „Die Frage, ob die Nationalstrassen direkt durch den Bund gebaut und bezahlt werden sollen oder unter Mitarbeit der Kantone, war schon wiederholt Gegenstand von Diskussionen. Man hat dann aufgrund unserer föderalistischen Struktur die Kantone nicht ausgeschlossen. Für Uri wäre wahrscheinlich die andere Lösung günstiger, da Uri würden aus dem Nationalstrassenbau mehr wirtschaftliche Nachteile als Vorteile erwachsen würden“ (GP, 23. April 1977, Nr. 16: in: Gisler 1994: 271). So jedoch war die Angst vor finanziellen Problemen in Uri gross.

Hauptargument 8: Die N2 bringt Uri Finanzierungs- und Finanzprobleme

6.4.5 Debatte um die Finanzierung des Gotthard-Strassentunnels

Da bereits die Finanzierung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes grosse Probleme bereitete, stellte sich die Frage, wie der Strassentunnel durch den Gotthard finanziert werden sollte. Die Studiengruppe Gotthardtunnel schrieb in ihrem Schlussbericht, dass die „Finanzierung des Baues im Rahmen des Nationalstrassenprogrammes“ zu erfolgen habe

(Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 341). Der Bundesrat bekräftigte dies: Wenn der Strassentunnel gemäss Antrag des Bundesrates angenommen werde, erfolge „die Finanzierung über die ordentliche Finanzierung des Nationalstrassenbaues“, doch bleibe die Frage abzuklären, „ob für die Benützung von Alpentunneln des Nationalstrassennetzes nicht Gebühren erhoben werden sollten“ (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1611). Die Frage der Durchfahrtsgebühren war ein gesamtschweizerisches Problem, das nicht für den Gotthard allein, sondern nur im Zusammenhang mit den anderen langen Tunneln im Nationalstrassennetz behandelt und von den Eidgenössischen Räten beschlossen werden konnte. Dabei wäre zu prüfen, „ob die Bedürfnisse des Einheimischenverkehrs durch Herabsetzung der Durchfahrtsgebühren berücksichtigt werden können“ (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1611, 1613; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 339, 341).

Die Gebührenfrage

Einzig der Kanton Tessin und einige Stimmen in der Öffentlichkeit sprachen sich gegen eine Gebührenerhebung aus. Die Tessiner setzten sich entschieden dagegen zur Wehr (GP, 9. Januar 1965, Nr. 2), wofür man in Uri Verständnis zeigte. Für den Kanton Tessin sei das Problem speziell, da der Tunnel „endlich die ganzjährige Strassenverbindung mit der übrigen Schweiz“ ermögliche und dieser Verkehrsweg von staatspolitischer Bedeutung sei (Ludwig Danioth; in: GP, 16. Januar 1965, Nr. 3). Der Tessiner Regierungsrat richtete ein Memorial an den Bundesrat, das die Gründe politischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Natur darlegte, die ihn dazu veranlassten, sich der Erhebung von Durchfahrtsgebühren am Gotthard zu widersetzen (GP, 20. November 1965, Nr. 47).

Für die Erhebung von Gebühren sprachen sich die Wirtschaft und die Mehrheit der Kantone sowie die Urner Regierung und ein grosser Teil der Urner Bevölkerung aus. Der Bundesrat erwähnte, dass durch Gebühren aufgebrachte Gesamtkosten angesichts der finanziellen Schwierigkeiten, in welchen sich der Nationalstrassenbau befinde, ein beachtlicher Vorteil wären. Durch eine neue verfassungsrechtliche Regelung stehe zudem fest, dass die Bundesversammlung die Kantone ermächtigen könne, „zur Deckung des Kantonsanteiles an den Erstellungskosten eines Nationalstrassentunnels und für das Aufbringen der Betriebs- und

Unterhaltskosten, die ja nach der Nationalstrassengesetzgebung primär vom Kanton zu tragen sind, Gebühren zu erheben.“ Der Bundesrat erwähnte verschiedene Gründe, welche für die Gebührenerhöhung sprechen würden: Der Bau, Betrieb und Unterhalt der Alpentunnels sei sehr kostspielig, wofür die Tunnelbenützer statt die Allgemeinheit zur Kasse gebeten werden könnten, für welche der Tunnel durch Zeiteinsparung und tiefere Betriebskosten unbestreitbare Vorteile bringe. Durch die Erhebung der Gebühren müssten die Ausländer, welche einen hohen Anteil der Benützer der N2 ausmachen und diese ansonsten nicht mitbezahlen, für die Kosten mit aufkommen und der Schwerverkehr könnte ebenfalls vermehrt herangezogen werden. Darüber hinaus erwarte die Öffentlichkeit gar keine gebührenfreie Durchfahrt. Sowohl der Tunnel durch den Grossen St. Bernhard als auch die Autobahnen in drei der vier Nachbarländer und in den USA seien kostenpflichtig (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964; in: Bundesblatt 1964: 1611, 1612).

In Uri wurde die Gebührenerhebung begrüsst: „Von den Nationalstrassen kann praktisch jeder Automobilist profitieren, doch wird sich nur ein geringer Teil des Personenverkehrs und ein ganz kleiner Teil des Lastwagenverkehr der Schweiz durch den Tunnel abwickeln.“ Es wäre daher ungerecht, „die Gesamtheit der Treibstoffkonsumenten zu belasten“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44). Die Wirtschaft befürwortete die Gebührenpflicht und die Kantone widersetzten sich mit Ausnahme der Anstösser nicht (GP, 9. Januar 1965, Nr. 2). Die TCS-Sektion Uri „bejahte die prinzipielle Frage der Gebühren ohne Gegenstimme“, da Uri die Riesenaufwendungen ohne Steuererhöhungen nicht tragen könnte (GP, 24. April 1965, Nr. 17). Der Urner Regierungsrat schrieb dazu (GP, 10. April 1965, Nr. 15): „Unzweifelhaft bringen die Alpentunnels den Reisenden bedeutende Vorteile, welche sowohl in der Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Fahrt, in der besseren Qualität und Sicherung der Strasse als auch in der Einsparung von Zeit, Material und Kosten begründet liegt. Was für alle Alpen-Autostrassentunnels gilt, nämlich die wintersichere Traversierung des Alpenmassivs, trifft in ganz speziellem Masse für den Gotthard-Autotunnel zu. Es ist auch klar, dass die Nationalstrasse überhaupt und die Alpentunnels in den Alpen im besonderen vorwiegend von Ausländern befahren werden und dass sich der interne Verkehr nach wie vor hauptsächlich über das Hauptstrassennetz abwickelt, da er mehr ortsgebunden und kurzdistanzig ist. Was aber die ausländischen Benützer der Nationalstrasse und der Alpentunnels zur Finanzierung des Strassenbauwerkes beitragen, ist verschwindend klein; von diesem Reisendenstrom kann

man sich nur wenig versprechen, da er ohne jeden Zweifel die Tendenz verfolgten wird, möglichst rasch und aufenthaltslos unsern Kanton zu passieren. Nun sind die Erstellungskosten dieser Alpentunnels sehr hoch und die Betriebs- und Unterhaltsaufwendungen beträchtlich. (...) Die Betriebs- und Unterhaltskosten sind gemäss Nationalstrassengesetz primär von den Kantonen zu tragen und man kann sich leicht denken, was dies für finanzschwache Gemeinwesen wie den Kanton Uri bedeutet. Ein Vergleich mit den Autobahnen des Auslandes zeigt, dass auch dort solch hochwertige Verkehrsanlagen gebührenpflichtig sind, so dass die Erhebung von derartigen Gebühren für analoge Verkehrsanlagen in der Schweiz sicher nicht als etwas Aussergewöhnliches angesehen würde. Allerdings darf man die lebensnotwendigen Bedürfnisse der Anliegerkantone nicht ausser acht lassen. (...) Aus all diesen Erwägungen heraus gelangte der Regierungsrat des Kantons Uri zu folgenden Beschlüssen:

1. Angesichts der enormen Finanzierungsschwierigkeiten sieht sich der Kanton Uri gezwungen, der Einführung von Durchfahrtsgebühren an den Alpentunnels der Nationalstrasse zuzustimmen.
2. Diese Gebühren sollen so bemessen sein, dass durch sie die Gesamtkosten für Bau, Betrieb und Unterhalt dieser Anlagen gedeckt werden können.
3. Den Bedürfnissen des Einheimischenverkehrs ist so Rechnung zu tragen, dass für die Anstösserkantone eine Ermässigung bzw. Befreiung von den Gebühren zugestanden wird.“

6.5 Diskussion um den Strassentunnel

6.5.1 Alternative eines zweiten Bahntunnels

Der Nidwaldner Baudirektor R. Joller brachte im Jahre 1954 die Idee eines weiteren einspurigen Bahntunnels in die Diskussion um den Bau eines Strassentunnels ein. Dieser sollte speziell für den Bahnverlad von Fahrzeugen gebaut werden, um die Kapazitäten des Durchgangs dem gesteigerten Verkehr anzupassen.

Jollers Vorschlag rief unterschiedliche Reaktionen hervor: „Der Präsident des Autostrassenvereins, Ständerat Dr. G. Wenk, bezeichnete die Idee als ‚Ei des Kolumbus.‘“ Der Bahntunnel wäre billiger und schneller zu erstellen als der Strassentunnel (GP, 2. Oktober 1954, Nr. 39), erbringe aber die Leistung eines reinen Autotunnels und sei daher eine

vollwertige Alternative, bei welcher jedoch die technischen und psychologischen Probleme eines Autotunnels entfielen (GP, 11. Dezember 1954, Nr. 49). Der Idee eines zweiten Bahntunnel erwuchs insbesondere grosses Interesse, als gegenüber einem Strassentunnel von der Länge des bestehenden Bahntunnels mangels Erfahrungen im Betrieb solcher Anlagen noch ernsthafte Bedenken bestanden (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 20). Doch Jollers Vorschlag war nicht nur Begeisterung bescheiden. Die Idee sei einseitig und nicht weitsichtig genug: „Ein Fahrzeug, dass sich selbst fortbewegen kann, auf ein anderes Fahrzeug zu laden ist paradox“ (GP, 27. Februar 1954, Nr. 8; 14. Mai 1955, Nr. 19; 5. November 1960, Nr. 45).

Nachdem die Zufahrtsstrecken bis Göschenen und Airolo 1960 ohne den Strassentunnel ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurden, blieb Jollers Projekt eine Alternative. Besonders die SBB waren an dieser Variante interessiert. Sie betrachteten den Bahntunnel „für lange Strecken als zweckmässige Lösung, da alle Lüftungsprobleme entfallen.“ Der Bahntunnel wäre ein „rascher greifbares Ergebnis“ und „bei Unterfrequenz könnte der zweite Tunnel auch dem Eisenbahnverkehr dienen.“ Sollte ein Strassentunnel gebaut werden, wäre „mit Bestimmtheit damit zu rechnen, dass unser Land in starkem Masse Gütertransporte im Transit an ausländische Ferntransporteure verlieren würde. Für die Bahnen entständen damit unabsehbare Ausfälle, dem Lande aber würden nur die Verluste in der Handelsbilanz und die Strassenschäden bleiben“ (GP, 21. Mai 1960, Nr. 21). Die rollende Strasse wäre die volkswirtschaftlich billigste Lösung und praktisch risikolos zu betreiben. Daneben böte sie die wohl letzte Möglichkeit, am Gotthard koordinierend zwischen Schiene und Strasse zu wirken (GP, 9. Januar 1965, Nr. 2; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 329). Der moderne Bahnverlad genüge den hohen Ansprüchen des Autoverkehrs und die hohe physische und psychische Belastung der Autofahrer im Strassentunnel bringe eine erhöhte Unfallgefahr mit sich. Der Bahntunnel könnte ein Kompromiss zwischen den Gotthardkantonen und der West- und Ostschweiz mit ihren geplanten Alpenstrassentunneln sein (Leserbrief; in: GP, 10. April 1965, Nr. 15).

Laut der Studiengruppe Gotthardtunnel bedeutete die rollende Strasse für den Strassenverkehr eine Unstetigkeit und einen Zeitverlust. Die Kapazität des Bahnverlades nehme bei einer ungleichen Verteilung zwischen Haupt- und Gegenverkehr ab, wie dies beispielsweise über die Ostertage 1961 mit einem Verhältnis von 90 zu 10 Prozent aufgetreten war. Der Betrieb im Strassentunnel passe sich sofort und ohne Leistungseinbusse einem einseitigen Verkehrsanfall an, währenddem die rollende Strasse frühzeitige organisatorische

Massnahmen verlange und durch die Leerfahrten ein Leistungsabfall entstehe. Das Ausland unternehme grosse Anstrengungen für die Zufahrten, welche nur ein Strassentunnel in flüssiger und homogener Art miteinander verbinden könne. Dieser entspreche den Bedürfnissen der heutigen Zeit und der Zukunft besser. Ein neuer Bahntunnel parallel zum alten entspräche auch nicht mehr den Interessen der SBB, welche am Bau eines Basistunnels von Amsteg noch Giornico interessiert waren (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 329, 330, 341).

Die Idee Jollers war vor allem zu Beginn der Diskussionen anfangs der fünfziger Jahre interessant und aktuell, da grundlegende Probleme beim Bau eines langen Strassentunnels noch nicht gelöst waren. In den folgenden Jahren erfolgte jedoch ein weiterer sehr starker Anstieg der Motorisierung und die Technik machte ausreichende Fortschritte, um einem Strassentunnel den Vorrang zu geben. So waren 1963 selbst die SBB nicht mehr an einem weiteren Bahntunnel interessiert, da sie sich von einem Basistunnel grössere Vorteile versprachen. Als die Studiengruppe knapp zehn Jahre nach dem Aufkommen der Idee 1963 ihren Entscheid – welchen der Bundesrat in der Folge bestätigte – fällte, fiel dieser einstimmig zugunsten des Strassentunnels aus.

6.5.2 Diskussion um die Linienführung des Strassentunnels

Die Debatte über die Linienführung des Strassentunnels wurde sehr engagiert geführt, so dass gar von einem „Variantenkrieg“ die Rede war (GP, 24. August 1963, Nr. 34). Die beiden Varianten, welche vertreten wurden, waren der Strassentunnel von Göschenen nach Airolo (Karte 3, S. 129), für welchen sich die Studiengruppe Gotthardtunnel entschieden hatte, und ein Tunnel mit dem Nordportal im Urserntal, meist von Hospental nach Bedrina (Karte 2, S. 128). Die Diskussion begann bereits in den fünfziger Jahren, doch nach dem Entscheid der Studiengruppe wurde sie intensiviert, um die entscheidenden Räte beeinflussen zu können. Die beiden Lager beriefen sich zum Teil auf die selben Argumente, zum Beispiel auf die verkehrspolitischen Argumente, kamen aber zu unterschiedlichen Resultaten.

Argumente für den höherliegenden Tunnel Urseren – Tessin

Die historische Rolle von Urseren als Schnittpunkt der Nord-Süd-Achse und der West-Ost-Achse mache dessen wichtige verkehrspolitische Lage deutlich (Gemeindepräsident von Andermatt, Heinrich Zurgilgen; in: GP, 17. März 1960, Nr. 12). Mit einem Strassentunnel ab

Göschenen wäre die Anbindung nach Westen ins Wallis – auch an den projektierten Furkadurchstich – und nach Osten nach Graubünden gekappt und das Strassenkreuz Ursern würde an Bedeutung verlieren (W. H. Müller; in: GP, 5. November 1960, Nr. 45; Talversammlung in Urseren; in: GP, 18. Mai 1963, Nr. 20; Aktionsgemeinschaft Pro Gotthard, Andermatt; in: GP, 10. August 1963, Nr. 32; GP, 28. Dezember 1963, Nr. 52; Baumann und Fryberg 2002: 55). In nicht allzu ferner Zukunft würde der Verkehr nach dem Urserntal, also nach Andermatt und Hospental, nach der Oberalp, dem Gotthard und der Furka, so gross sein, dass die Kapazität der modern ausgebauten Schöllenenstrasse nicht mehr genügen werde, um diesen reibungslos aufzunehmen. Dies würde den Bau einer zweiten notwendig machen, wodurch die Berechnungen über die Gesamtkosten neu aufgestellt werden müssten und die obere Variante billiger zu stehen komme (Ludwig Danioth; in GP, 30. März 1965, Nr. 12).

Eine Verbindung ab dem Urserntal bringe Urseren und Uri wirtschaftliche Vorteile und für den Tourismus sei eine Anbindung an die West-Ost-Achse wichtig. Durch einen kürzeren Tunnel sei zudem mehr von der schönen Berglandschaft zu sehen, was für einen touristischen Aufschwung sorgen werde (W. H. Müller; in: GP, 5. November 1960, Nr. 45; Zürcher Studiengruppe zur Prüfung aktueller Verkehrsprobleme; in: GP, 28. Dezember 1963, Nr. 52; Ludwig Danioth; in: GP, 30. März 1965, Nr. 12). Der Tunnel würde einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung bedeuten und wäre eine volkswirtschaftliche Garantie für das Tal. Ansonsten würden in Andermatt Einnahmen aus dem Tourismus wegfallen und so auch dem Kanton verloren gehen (Urs Meyer, Kaufmann aus Andermatt; in: GP, 23. März 1963, Nr. 12). Die wirtschaftlichen Interessen Urserens sprächen daher eindeutig für die Urschner Variante, betonte Talammann Eduard Meyer, Hospental (GP, 18. Mai 1963, Nr. 20).

Urseren erhoffte sich nicht nur wirtschaftliche Vorteile beim Bau eines Strassentunnels ab Hospental, sondern befürchtete grosse Nachteile und Probleme, sollte der Tunnel ab Göschenen gebaut werden. Die Urner Regierung warnte: „Das Urserental, das schon durch den Bau des Eisenbahntunnels Göschenen – Airolo wirtschaftlich stark in Mitleidenschaft gezogen worden war, darf nicht ein zweites Mal – nunmehr durch einen Strassentunnel – abgeschnitten und benachteiligt werden“ (GP, 17. März 1960, Nr. 12). In Urseren befürchtete man, durch eine Unterfahrung nicht nur vom Verkehr, sondern gleichsam von der Wirtschaft abgeschnitten zu werden, was den wirtschaftlichen Ruin bringen würde (Baumann und Fryberg 2002: 55; Gisler 1994: 324; Herger und Walker 1985: 272). Heinrich Zurgilgen

mahnte, „die Existenz der drei Urschner Dörfer“ dürfe „nicht aufs Spiel gesetzt“ werden (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Urseren könne nicht zu einem Kurort werden, weshalb die wirtschaftlichen Interessen vom Durchgangsverkehr abhängig blieben. Durch einen Tunnel ab Göschenen würde der Pass bei schlechter Witterung nicht mehr befahren, wodurch die Kundschaft komplett ausbleiben würde (Urs Meyer; in: GP, 23. März 1963, Nr. 12; Aktionsgemeinschaft Pro Gotthard, Andermatt; in: GP, 10. August 1963, Nr. 32). Wirtschaftliche Probleme führten zu einer weiteren Abwanderung: „Die Jungen wollen nicht mehr bleiben, wenn keine Verdienstmöglichkeiten bestehen. Und im Urserntal gibt es nur noch zwei Verdienstmöglichkeiten: Anstellung beim Bund als Festungswächter oder die Fremdenindustrie“ (UW, 16. März 1963, Nr. 21; 20. März 1963, Nr. 22; in: Gisler 1994: 324). An der Talgemeinde wurde daher folgende Resolution verabschiedet, was zum Hauptargument 9 führt (GP, 18. Mai 1963, Nr. 20):

„Die am 12. Mai 1963 in ihrer versammelten Bürger von Urseren wenden sich nach Darlegung der für das Tal sich ergebenden Situation entschieden gegen dieses, ihre Existenz bedrohende Tunnelvorhaben. Wir fragen uns, warum die grosszügig geplante neue Nationalstrasse kurz vor Andermatt ihr Ende nehmen soll, wo doch die Verzweigung des Verkehrs über drei vollausgebaute Passstrassen erst im Urserntal erfolgt. Soll damit der Flaschenhals am Gotthard verewigt werden? Im Interesse des Verkehrs fordern wir eine den modernen Normen entsprechende Neuanlage der Strasse durch die Schöllenen, damit diese den nach Fertigstellung der Autobahn anfallenden Verkehr aufzunehmen vermag. Damit eröffnet sich aber auch der Weg für eine viel kürzere, leistungsfähigere Tunneldurchfahrt. Der Korporationsrat wird beauftragt, alle in diesen, für uns lebenswichtigen Frage nötigen Schritte zu unternehmen. Es wird ihm hierfür unbeschränkter Kredit erteilt.“

Hauptargument 9: *Urseren wird bei einem Strassentunnel ab Göschenen den wirtschaftlichen Ruin erleiden.*

Der höhergelegene Tunnel sei aus militärischer Sicht vorzuziehen, da auf diese Weise die beiden Portale des Bahn- und Strassentunnels nicht am selben Ort zu liegen kämen (Talversammlung in Urseren; in: GP, 18. Mai 1963, Nr. 20; Ludwig Danioth; in GP, 30. März 1965; Vereinigung Pro Gottardo 1960). Ansonsten würde „Göschenen im Kriegsfall zum strategisch dankbarsten Angriffsziel der ganzen Schweiz. Mit einem einzigen Bombardement wäre es möglich, den Transitverkehr durch den Gotthard auf Schiene und Strasse zu unterbinden, die militärische Widerstandskraft des Gotthardforts zu schwächen und die Energieversorgungen eines bedeutenden Teils der Deutschschweiz zu unterbrechen“

(Aktionsgemeinschaft Pro Gotthard, Andermatt; in: GP, 10. August 1963, Nr. 32). Ebenso sprächen die technischen Aspekte für die Urschner Variante: Ein Tunnel ab Göschenen komme dem bestehenden Bahntunnel – und dem zu erwartenden zweiten Bahntunnel – in die Quere (Vereinigung Pro Gottardo 1960). Der höhergelegene Tunnel könnte durch die einfachere Geologie in kürzerer Zeit erstellt und damit auch benützt werden und es fände sich mehr Platz für autobahngerechte Anschluss- und Zufahrtsanlagen. Die kürzere Durchfahrtszeit von nur zehn Minuten sei den Autofahrern psychisch und physisch zuzumuten, was für einen doppelt so langen Tunnel nicht mit Sicherheit gesagt werden könnte. Durch die kürzere Belastung der Fahrer steige die Sicherheit der Benützer (Talversammlung in Urseren; in: GP, 18. Mai 1963, Nr. 20; Aktionsgemeinschaft Pro Gotthard, Andermatt; in: GP, 10. August 1963, Nr. 32).

Argumente für den tiefliegenden Tunnel Göschenen - Airolo

Das wichtigste verkehrspolitische Argument für die Göschener Variante war die um rund 300 Meter tiefere Kulmination, welche die Durchfahrt vereinfacht und die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Strecke erhöht: „Da die Nationalstrasse von Basel bis Chiasso mit Ausnahme des Durchstiches durch den Gotthard durchgehend vierspurig gebaut wird, muss jenen Varianten der Vorzug gegeben werden, die den zu erwartenden Verkehrsstrom schlucken und eine flüssige und rasche Verkehrsabwicklung gewährleisten. Es ist fraglich, ob hochgelegene Tunnels, die ja erst nach Überwindung von beträchtlichen Höhendifferenzen auf einer verhältnismässig kurzen Strecke erreicht werden können, diesem Erfordernis noch gerecht werden“ (GP, 8. Februar 1962, Nr. 5). Daher sei der Tunnel ab Göschenen die „verkehrspolitisch beste Lösung“, wie die Studiengruppe Gotthardtunnel in ihrem Schlussbericht festhielt (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 325).

Hinsichtlich der Anlagekosten und der gesamten Jahreskosten sei der tiefliegende Tunnel am Besten. Die Erstellung koste weniger und in Bezug auf die Unterhaltskosten und den Betrieb ergäben sich bei der Göschener Variante mehr Vorteile (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 325). Durch die tieferen Kosten und den Vorteil der tiefen Kulmination, welche die Strasse konkurrenzfähiger mache, sei die Variante „gesamtwirtschaftlich eindeutig besser“ (GP, 21. Dezember 1963, Nr. 51). Aufgrund der grossen gesamtschweizerischen und europäischen Bedeutung der Strecke hätten die Begehren einer kleinen Talschaft in den Hintergrund zu treten, erklärte Dr. Robert Ruckli, der Präsident der Studiengruppe Gotthardtunnel (GP, 21. Dezember 1963, Nr. 51). Die Göschener Variante diene dem nationalen und internationalen

Verkehr sowie dem Verkehr der beiden Anliegerkantone am besten und die technischen Probleme wie die Belüftung seien lösbar, da ein 16 Kilometer langer Tunnel das zulässige Mass nicht überschreite und auch für die Autofahrer ohne grössere Probleme zu befahren sei (GP, 8. Februar 1962, Nr. 5; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 315, 325).

Der Urner Baudirektor erläuterte, dass es gefährlich sei, mit volkswirtschaftlichen Erwägungen zu argumentieren, da die Beeinträchtigung der Existenzgrundlagen erst zu beweisen wäre. Ein grosser Teil der Urner Bevölkerung hielt die Befürchtungen in Urseren für zu gross (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Ein Tunnel ab Göschenen bringe Urseren nicht nur Nachteile. Die Schöllenenstrasse werde zu einer wintersicheren Verbindung ausgebaut und die Umfahrungen der Dörfer Andermatt und Hospental realisiert. Die Befreiung vom Durchgangsverkehr bei gleichzeitigem Ausbau der Zufahrtswege sei ein touristisches Plus, umso mehr, als Urseren „eine innige Anbindung an die internationale Transitachse“ erhalte (LNN; in: GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). „Die allgemeine Verkehrszunahme wird gewisse Nachteile für das Urserental mehr als wettmachen“, weshalb das Urserental mehr vom Nationalstrassenbau profitiere als manche andere Gegend der Schweiz (NZZ; in: GP, 9. März 1963, Nr. 10; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 325). Dr. Robert Ruckli betonte, dass „Urseren gegenüber den anderen Schweizer Fremden- und Wintersportplätzen wie gegenüber mehreren bedeutenden Städten eindeutig bevorzugt“ sein werde, „da doch das Urserental eine Nationalstrasse 3. Klasse über den Pass, eine Querverbindung West-Ost und in einer Entfernung von nur 5 Kilometern einen Vollanschluss an die N2 haben wird“ (GP, 21. Dezember 1963, Nr. 51). Eine Minderheit der Urschner erkannte im neuen Tunnel eine Chance: „Es ist nun einmal nicht abzustreiten, dass für Urseren eine neue Zeit beginnt, sobald die ersten Autos durch den Berg fahren werden. Eine bessere, meinen auch wir, aber das muss bewiesen werden. (...) Die Hotels werden aber wie bis anhin gefüllt sein, denn von den abertausenden, die bis heute über den Berg mussten und Andermatt einfach durchrasten, hatten Hotels und Geschäfte nichts anderes als Lärm und Benzingestank“ (UW, 20. März 1963, Nr. 22; in: Gisler 1994: 327). Einige waren überzeugt, dass die Urner Bergwelt Attraktion genug wäre, um die Bergstrasse zu wählen: „Der grösste Teil der Automobilisten sind Ferienreisende. Diese wollen besonders bei schönem Wetter eine Passfahrt machen und etwas von unserer Bergwelt sehen. Das wird zur Folge haben, dass an schönen Sommertagen der Tunnel unbenützt bleiben wird“ (UW, 17. April 1963, Nr. 30; in: Gisler 1994: 327). Somit sollten die beruhigten Dörfer eine Chance für den Tourismus sein.

Gesamthaftes Urteil

Der Strassentunnel ab Göschenen war „die gesamthaft gesehen beste und billigste Lösung“ (Bundesrat; in: GP, 11. Juli 1964, Nr. 28; Bundesrat Tschudi; in GP, 30. März 1965, Nr. 12; Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 341). Mit dem Bau des tiefliegenden Strassentunnels werde eine der wichtigsten strassenbaulichen Aufgaben weitblickend und verkehrsgerecht gelöst (Studiengruppe Gotthardtunnel 1963: 342). Der Riesenaufwand der Urschner für die Opposition habe sich nicht gelohnt (GP, 30. März 1965, Nr. 12).

Akteure in der Diskussion um die Linienführung

Die Urschner Variante fand vor allem lokal Unterstützung. Die Talgemeinde Ursern mit ihren 2000 Einwohnern, die Gemeinderäte von Andermatt, Hospental und Realp, Talammann Eduard Meyer, die Korporation Urseren sowie die Aktionsgemeinschaft „Pro Gotthard“ als Dachorganisation der Gemeinden Andermatt, Hospental und Realp, der Korporation Urseren und zahlreicher Verbände und Vereine setzten sich mit Vehemenz für ihr Anliegen ein (GP, 17. März 1960, Nr. 12; 9. März 1963, Nr. 10; 18. Mai 1963, Nr. 20). Unterstützung erhielten sie dabei von der Urner Regierung und von Regierungs- und Ständerat Ludwig Danioth aus Andermatt sowie den Urner Vertretern in der Expertenkommission. Des weiteren wurden sie von der „Zürcher Studiengruppe zur Prüfung aktueller Verkehrsprobleme“, verschiedenen Einzelpersonen und vom Urner Wochenblatt unterstützt (GP, 9. März 1963, Nr. 10; 18. Mai 1963, Nr. 20; 28. Dezember 1963, Nr. 52; 30. März 1965, Nr. 12; Herger und Walker 1985: 272).

Die Göschener Variante fand national breite Zustimmung. Das Gotthard-Komitee, der Kanton Tessin, die grosse Öffentlichkeit und auch Teile des Urner Unterlandes befürworteten diese Variante, welche von den massgeblichen Entscheidungsträgern wie der Studiengruppe Gotthardtunnel, dem Eidgenössischen Baudirektor Dr. Robert Ruckli, dem Gesamtbundesrat und den Eidgenössischen Räten empfohlen und beschlossen wurde (GP, 17. März 1960, Nr. 12; 4. Mai 1963, Nr. 18; 21. Dezember 1963, Nr. 51; 28. Dezember 1963, Nr. 52; 11. Juli 1964, Nr. 28; 28. November 1964, Nr. 48). Daneben setzten sich u.a. die Automobilverbände ACS und TCS, die Basler Handelskammer, der Luzerner Regierungsrat und Baudirektor Dr. F. X. Leu sowie die Gotthard-Post dafür ein (GP, 4. Mai 1963, Nr. 18; 21. Dezember 1963, Nr. 51; 11. Juli 1964).

Gotthard-Autotunnel-Lied

Die sich wiederholenden Debatten um die Linienwahl veranlassten Ernst P. Gerber, den Sachverhalt in ein Lied zu verpacken, welches im Nebelspalter publiziert und im Januar 1965 in der Gotthard-Post reproduziert wurde.

(Melodie: Meine Tante...)

Bohr’n wir oben, bohr’n wir unten
bohr'n wir mitten durchs Gestein?
lassen wir in kunterbunten
Feilschen gar das Bohren sein?
Hilfe! ruft der Urserntaler,
Hilfe! ruft der Uristier:
bohrt ihr unten geht’s uns schmaler,
bohrt ihr hoch, sind wir dafür.

Refrain: Faller-i-i-i, fallera-a-a ...

Jeder will die Autoschlange,
jeder will den Bleigestank,
jeder wünscht etwas vom Klange.
der da kurvt um seinen Rank.
Gönnt uns doch die Blechtouristen,
an der Sonne einen Platz,
schleust sie wie durch Slalompisten
durch die Gässchen Andermatts.

Liegt der Ausgang in Bedrina?
Ist in Göschenen der Start?
klimmt sie passwärts, die macchina,
wie nach alter Väter Art?
Bau’n wir heute, bau’n wir morgen?
wo steht schliesslich das Portal?
Einer will es schon in Horgen,

einer erst in Hospental.

Bohr'n wir unten, bohr'n wir oben?
nicht zu hoch und nicht zu tief?,
sind die Pläne zu verschroben?
ist zu hart uns das Massiv?
Kind, o Kind, sei nicht verwundert,
falls, wenn längst dein Enkel zahnt,
man im kommenden Jahrhundert
statt zu baun noch munter plant.

(Ernst P. Gerber (Aus dem Nebelspalter); in: GP, 23. Januar 1965, Nr. 4)

6.5.3 Reaktionen auf den Entscheid für Göschenen – Airolo

Der Entscheid der Studiengruppe Gotthardtunnel wurde vielerorts sehr positiv aufgenommen. Der neue Strassentunnel und der Bahn-Basistunnel würden als Pionierleistungen in die Wirtschaftsgeschichte eingehen (GP, 2. März 1963, Nr. 9). „Der Entscheid der Studienkommission wird sich als weitsichtig, grosszügig und für den Kanton Uri und die ganze Schweiz segensreich erweisen." Deshalb könne Uri neben dem Kanton Tessin die „grösste Genugtuung empfinden" (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Der Entscheid sei „von enormer Bedeutung für die Urner Wirtschaft" (GP, 16. März 1963, Nr. 11): „Ohne Zweifel wird unser Kanton dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung erleben. Zusammen mit dem Ausbau des Strassennetzes wird schon der Bau dieser auch für die heutige Zeit gigantischen Werke Verdienst bringen und für die Erhaltung der Vollbeschäftigung sorgen. Bedeutsamer ist noch, dass bis ca. 1980 mit einer Verdoppelung des Verkehrs auf Schiene und Strasse gerechnet werden kann. Die Auswirkungen werden ohne Zweifel in allen Wirtschaftszweigen zu spüren sein" (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Daher sollten die Urner Behörden „das Projekt fördern und baldmöglichst zur Ausführung bringen" (GP, 9. März 1963, Nr. 10).

Das Gotthard-Komitee befürwortete den Entscheid, legte jedoch Wert darauf, dass auch die Anliegen Uris befriedigenderweise erfüllt würden (GP, 4. Mai 1963, Nr. 18). „Eine Opposition aus dem Kanton Uri würde wohl kaum verstanden und in der übrigen Schweiz zu Recht als Kirchturmpolitik beurteilt werden" (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Sollte von

verschiedenen Seiten und vom Kanton Uri Opposition erfolgen, könnte das Werk verunmöglicht oder verzögert werden. „Es ist eine alte Weisheit, dass man im Kampf um ‚Fünfer und Weggli' gerne beides verliert" (GP, 18. Mai 1963, Nr. 20). Es gelte nun, die volkswirtschaftlichen Auswirkungen für Urseren und das obere Reusstal zu studieren und sich auf die neuen Gegebenheiten vorzubereiten (GP, 9. März 1963, Nr. 10).

Als der Bundesrat den Vorschlag der Studiengruppe übernahm, titelte die Gotthard-Post: „Der Entscheid des Bundesrates darf Uri mit Freude erfüllen" (GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). „Mit Göschenen – Airolo wurde das Projekt beschlossen, welches von der grossen Öffentlichkeit, den Automobilverbänden und dem Tessin gewünscht worden war" (Schweizerische politische Korrespondenz; in: GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). Für Uri sei viel entscheidender, „DASS ein Strassentunnel gebaut werde, als die Frage Göschenen oder Hospental" (GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). Der Kantonale Gewerbeverband Uri drückte diese Stimmung in der einstimmig gutgeheissenen Resolution „Grünes Licht für den Nationalstrassenbau am Gotthard!" aus (GP, 28. November 1964, Nr. 48).

Der Entscheid zugunsten von Göschenen – Airolo wurde im grösseren Zusammenhang kommentiert: „Mit dem Beschluss von Ende Februar ist ohne Zweifel ein Entscheid von nationaler, ja europäischer Bedeutung gefallen. Wenn auch die regionalen und lokalen volkswirtschaftlichen Interessen nicht ausser acht gelassen wurden, konnten sie doch nur am Rande beachtet werden" (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Der Entscheid sei vor allem „vom europäischen und gesamtschweizerischen Gesichtspunkt her richtig" (GP, 11. Juli 1964, Nr. 28), da „nationale und internationale Verkehrsinteressen eindeutig" dafür sprachen (NZZ; in: GP, 18. Juli 1964, Nr. 29). Der Bau des tiefliegenden Tunnels führe zu einer „Festigung der Beziehung zum Tessin" und sei daher von „grosser staatspolitischer Wichtigkeit" (GP, 2. März 1963, Nr. 9). Die Stellung Uris als „Pass-Staat am Gotthard" werde gewahrt und gefestigt und die Gotthardlinie werde ihre Stellung als wichtigste Nord-Süd-Verbindung behalten und festigen können (GP, 9. März 1963, Nr. 10). Auch aus dem benachbarten Ausland kamen Reaktionen. So begrüssten zum Beispiel die Repräsentanten der Wirtschaft im Raum Mannheim-Ludwigshafen „die Projekte für die zeitgemässe Erschliessung des Gotthards als wichtigste Alpentraversierung Europas" (GP, 10. Juli 1965, Nr. 26). In anderen Regionen der Schweiz herrschte jedoch Enttäuschung über die „verkehrspolitische Benachteiligung der Ostschweiz und besonders Graubündens." Die einseitige Förderung des Gotthards sei ein staatspolitisches Unrecht (Bündner Synode; in: GP, 11. Juli 1964, Nr. 28).

6.6 Erwartungen, Hoffnungen und Ängste

In den Argumenten wurden bereits Hoffnungen und Ängste ausgedrückt, welche im Zusammenhang mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Nationalstrasse standen. Kritische Stimmen bezüglich der Schnellstrasse durch das Reusstal wurden in den Diskussionen um den Bau der Nationalstrasse selten geäussert, die Befürchtungen bezogen sich auf Auswirkungen des Strassentunnels. Aber nachdem die Bauwerke beschlossen waren, fanden sich immer wieder Meldungen, wie sich die Nationalstrasse auf den Kanton Uri auswirken würde. Hoffnungen wurden ausgedrückt, beispielsweise dass die Nationalstrasse die Dörfer wieder lebenswert machen werde, oder die Angst, das Gewerbe werde ruiniert, da die Gäste ausbleiben würden. In diesem Kapitel finden sich die Hoffnungen und Ängste, welche in den Jahren zwischen 1965 und 1980 geäussert wurden, als sich die N2 im Bau befand.

6.6.1 Hoffnungen und Ängste betreffend der Nationalstrasse

Mit dem Einsetzen der Finanzdiskussion und den Sorgen des Urserntals wegen der Unterfahrung wurden mögliche negative Auswirkungen der Nationalstrasse sichtbar. Trotz skeptischer Stimmen wurde der Nationalstrassenanschluss als Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung gesehen und auch eventuelle Lärmimmissionen als dessen Kosten hingenommen (UW, 13. September 1969, Nr. 73; in: Gisler 1994: 324). Doch der Nationalstrassenrausch war verflogen und der Glaube, durch die Autobahn „sei nun ein goldenes Zeitalter für die Bau- und Transportwirtschaft und damit auch für die Wirtschaft als Ganzes angebrochen“, wurde „nur mehr von wenigen geteilt“ (GP, 6. November 1965, Nr. 45). Urseren und Uri müssten sich frühzeitig auf die Zeit während und nach dem Strassen- und Tunnelbau vorbereiteten. So sollte Andermatt umfahren und die Schöllenenstrasse ausgebaut und eine Verbesserung der eigenen Dienstleistungen auf dem Gebiet des Tourismus angestrebt werden. Es würde sich lohnen, alle Kräfte darauf zu konzentrieren, schrieb die Gotthard-Post dazu (GP, 11. Juli 1964, Nr. 28). „Von diesem Reisendenstrom kann man sich nur wenig versprechen, da er ohne jeden Zweifel die Tendenz verfolgen wird, möglichst rasch und aufenthaltslos unsern Kanton zu passieren“ (Urner Regierungsrat; in: GP, 10. April 1965, Nr. 15), daher werde „der fremdenverkehrsmässige Beitrag der Transitstrecke in Form von Logiernächten, Einkäufen, Treibstoffbenützung usw. immer mehr abnehmen“ (GP, 31. Oktober 1964, Nr. 44). Im Gegenzug werde aber der Strassenverkehr so stark zunehmen, „dass die Zahl derjenigen Autofahrer, die in Uri vorübergehend absteigen oder

Quartier nehmen, eher noch anwachsen wird“ (GP, 19. Juni 1965, Nr. 25). Trotzdem sah ein Teil der Hotelindustrie und des Gewerbes der Nationalstrasse mit gemischten Gefühlen entgegen. Es wurde begrüsst, dass die Konkurrenz zu anderen Alpenrouten wieder aufgenommen werden konnte. Warf der Transitverkehr auch nicht das Erhoffte ab, so war man auf ihn doch angewiesen und man hoffte, ein Stück vom frisch gebackenen Kuchen abschneiden zu können. Der Nationalstrassenbau wurde auch als Chance gesehen, einstiges wiederzugewinnen: „Wird die Ruhe, Abgeschiedenheit und Erholungsatmosphäre unserer kommenden Urner Dorfschaften zum Trumpf einer neuen Fremdenverkehrs-Ära? Wir glauben ja. Uri, jahrelang Opfer einer rauchenden und lärmenden Autoschlange, wird zur friedlichen Oase der Entspannung suchenden Touristen“ (UW, 17. Juli 1971, Nr. 55, in: Gisler 1994: 328).

Als das Autobahnprojekt vorgestellt wurde, titelten die Urner Zeitungen: „So wird Uri an die ‚Grosse Welt‘ angeschlossen“ (UW, 20. September 1969, Nr. 75; in: Gisler 1994: 272). „Durch die Autobahnen im Ausland und die kommenden Nationalstrassen in der Schweiz wird die Überwindung von grossen Entfernungen zeitlich immer mehr zusammenschrumpfen“ (UW, 13. April 1968, Nr. 29; in: Gisler 1994: 327). Hans Danioth schrieb 1969 über das urnerische Gewerbe und die Nationalstrasse: „Mit dem Bau der Nationalstrasse bahnt sich auch eine neue Umwälzung in der wirtschaftlichen, vorab der gewerblichen Struktur unseres Kantons an. Die N2 wird sowohl das geographische wie auch das wirtschaftliche Gesicht Uris verändern.“ Die Errichtung des teuersten Bauwerks, das Uri je erlebte, werde der urnerischen Volkswirtschaft einen bedeutenden Impuls geben. Es sei erfreulich, festzustellen, dass das einheimische Baugewerbe sich im Wettbewerb weitgehend zu behaupten vermöge und die Partizipierung des übrigen einheimischen Gewerbes an diesem Vorhaben weitgehend gewährleistet sei. Doch Danioth erwähnte auch die weniger angenehmen Auswirkungen, welche die Nationalstrasse dem Kanton bringen könnte: „So erfreulich diese vom Bau der N2 ausgehende befruchtende Wirkung auf die einheimische Wirtschaft auch ist, so verfehlt wäre es, wenn das urnerische Gewerbe, namentlich das Dienstleistungsgewerbe, die Hände in den Schoss legen würde. Die Zeit nach der Vollendung und Inbetriebnahme der Nationalstrasse wird für zahlreiche Betriebe, welche bislang in irgendeiner Form an der guten, alten Gotthardstrasse ihre Existenzgrundlage hatten, Anstoss zum unerbittlichen und radikalen Umdenken und Umstellen geben. Die meisten Urner Dörfer werden zwar von der unaufhörlichen Verkehrsschlange mit allen ihren schädlichen Einflüssen, aber auch den vorteilhaften Auswirkungen ‚befreit‘. Andermatt, der klassische

Passantenort im Gotthardverkehr, hat bereits einen Vorgeschmack erhalten, der nicht allseits als süss empfunden wird. Es wird hier wie später entlang der N2 die Aufgabe des vom Tourismus lebenden Gewerbes sein, sich rechtzeitig an die neuen Gegebenheiten anzupassen, in richtiger Erkenntnis der selektionierenden Funktion der Autobahn den potentiellen Gast unter den durchfahrenden Automobilisten zum Abzweigen von der eiligen Autobahn und zum Verweilen in unseren schönen Dörfern zu ermuntern“ (GP, 13. September 1969, Nr. 37).

Am 6. April 1978 lud die Freiheitlich-demokratische Partei zu einem Podiumsgespräch in Altdorf unter dem Titel „Uri nach Inbetriebnahme der durchgehenden N2; Entwicklungskonzept, Wunsch und Realität“ ein, über dessen Verlauf die Gotthard-Post unter dem Titel „Die N2: Schreckgespenst oder Hoffnung für Uri“ berichtete. Nach Beendigung des Nationalstrassenbaues werden für das Baugewerbe nur mehr kleinere Aufträge bleiben. Landrat Valentin Sicher bekräftigte dies: „In Zeiten der Hochkonjunktur, mit Spitze 1971-1973 wurde in Uri ein Bauvolumen von 320 Mio. Franken im Jahr bewältigt. Das heutige Bauvolumen ist dank dem Nationalstrassenbau immer noch sehr hoch. Die Kapazität der Urner Unternehmer allein beträgt heute rund 200 Mio. Franken. Vor dem Nationalstrassenbau betrug es etwa 120 Mio. Franken. Man wird in Zukunft mit einem Bauvolumen von etwa 100 Mio. Franken rechnen können. (...) Die Beschäftigungszahlen betrugen in der Spitzenzeit etwa 3000 Personen, ohne Bau-Nebengewerbe. Seither erfolgte ein Abbau von etwa 20% oder 500 Beschäftigten. Der Rückgang, den andere Kantone in den letzten Jahren verzeichneten, wird bei uns nach dem Nationalstrassenbau eintreten. (...) Ganz besonders das Transportgewerbe wird das zu spüren bekommen. Die Transporte, die nach dem Nationalstrassenbau noch bevorstehen, könnten mit den eigenen Lastwagen der Bauunternehmungen bewältigt werden.“ Landrat Peter A. Tresch betonte, dass der Tourismus vom Nationalstrassenbau wesentlich betroffen werde. Uri werde immer ein Passantenland bleiben, denn der Ferientourismus sei nur in kleinem Masse entwicklungsfähig. Der Tourismus sei im Grunde eine Exportindustrie und stehe in direkter Konkurrenz zum Ausland. Positiv zu werten sei daher die erwartete starke Zunahme des Verkehrs, neue potentielle Gäste, auch aus den nähergerückten Agglomerationen und ein erhöhter Reisekomfort. Negativ zu werten sei, dass die touristische Infrastruktur umfahren werde und die immer grösser werdenden Immissionen. Das touristische Denken müsse bei der ganzen Bevölkerung gefördert werden, die Trägerschaft im Tourismus sei neu zu gestalten und die Raststätte soll zur „Zapfstelle“ an der N2 werden. Landrat Paul Tresch erinnerte daran, dass

nach der Inbetriebnahme der N2 verschiedene Arbeitsplätze bei der Bahn verloren gehen werden (GP, 8. April 1978, Nr. 14).

Der Urner Finanzdirektor Raymund Gamma warf die Frage auf, was aus Uri ohne den Nationalstrassenbau geworden wäre. Man dürfe nicht nur die Nachteile sehen. Das Urner Entwicklungskonzept sei erarbeitet worden, damit Uri von der Investitionshilfe des Bundes profitieren könne. Alt Landrat Carl Gisler verwies darauf, wie wichtig es sei, dass sich jeder an seinem Platz bemühe, seine eigene Leistung zu verbessern. Er habe jedoch Vertrauen in die Urner Wirtschaft und die eigene Kraft. Auch er betonte, dass man betreffend des Nationalstrassenbaus nicht nur die Nachteile sehen dürfe. Uri müsse und werde die Chance nutzen, welche die Nationalstrasse biete (GP, 8. April 1978, Nr. 14). Anhand der Vehemenz, mit welcher die Urner für „ihre“ Nationalstrasse kämpften, kann erahnt werden, wie es im Kanton aussehen würde, wenn die Autobahn nicht gebaut worden wäre.

Am 5. Juli 1976 erteilte der Urner Regierungsrat der für alle volkswirtschaftlichen Belange zuständigen Gewerbedirektion den Auftrag, Studien über die Auswirkungen der Nationalstrasse nach ihrer Fertigstellung auf die urnerische Volkswirtschaft anzustellen (WIKO 1979: 2). Die Studienkommission für Wirtschafts- und Verkehrsfragen (WIKO), welche diese Studien ausführte, kam zu sehr ähnlichen Schlüssen, wie sie bereits in den Zeitungen zu finden waren: Mit der Eröffnung der N2 werde in der urnerischen Volkswirtschaft „in einzelnen Branchen oder Wirtschaftszweigen wie z.B. im Bau- und Transportgewerbe, in Handels- und Dienstleistungsbetrieben mit spürbaren ja z.T. einschneidenden Strukturveränderungen zu rechnen“ sein. Mit geeigneten Massnahmen sei dabei der Strukturanpassungspolitik gegenüber der Strukturerhaltung eindeutig Vorrang zu geben, doch müssten Vorbereitungen getroffen werden, „damit freiwerdende Arbeitskräfte, die in unserer Region ansässig sind, in unserem Wirtschaftsraum wieder beschäftigt werden können. Fremde Grossunternehmungen werden sich mit ihrem Personalbestand nach Auslaufen der Aufträge für die N2 aus unserem Kanton zurückziehen; für die Arbeitnehmer einheimischer Firmen sind Auffangmassnahmen vorzubereiten“ (WIKO 1979: 7). Der Betrieb und der Unterhalt der N2 würden dem Kanton „wohl willkommene Arbeitsplätze bringen“, doch würden auch „vermehrte Ausgaben den Staatshaushalt unverhältnismässig belasten“, sollten die Kosten nicht „voll und ganz auf die Verursacher abgewälzt“ werden können (WIKO 1979: 8). Auch im Tourismus müsste mit Ausfällen gerechnet werden: „Vom Fremdenverkehr abhängige Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe erfahren durch

die N2 eine Standortverschlechterung und erleiden Einbussen. Anliegergemeinden mit Auf- und Abfahrten zur Nationalstrasse werden weniger betroffen als Orte, die ganz abseits liegen, andere Orte wiederum können durchaus profitieren, da mit kürzeren und schnelleren Strassen auch mehr Leute kommen und ruhigere und damit einladendere Orte entstehen“ (WIKO 1979: 8, 9). Dafür werde die Verkehrslage verbessert, was Standortvorteile bringe, doch eine Erweiterung der wirtschaftlichen Aktivitäten und mehr Benützer der N2 verlangten auch vermehrte Infrastruktureinrichtungen (WIKO 1979: 10). Schliesslich werde die N2 die Wohnqualität der Urner beeinflussen, wobei sowohl positive als auch negative Veränderungen zu erwarten seien: „In einzelnen Gemeinden wird infolge der Umfahrung die Wohnqualität erhöht, während in andern Wohnorten Anstösser sich durch Schallwände werden vor den Immissionen schützen müssen. Die Erhöhung der Wohnqualität in einigen Orten wird kaum einen genügenden Ausgleich für die Nachteile betr. wirtschaftliche Aktivität (des Standortes) bieten“ (WIKO 1979: 10).

Die Gewerbedirektion Uri schrieb in ihren Bemerkungen zu den Schlussergebnissen der WIKO betreffend der Bevölkerungsentwicklung: „Trotz der besseren Verbindung in die Talebenen dürften sich in den Randregionen bevölkerungsmässig keine wesentlichen Verschiebungen ergeben. Die Autobahn entlastet den Durchgangsverkehr durch die Dörfer des Reusstals, was an einigen Orten eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zur Folge hat. Die Nationalstrasse bietet zudem die Möglichkeit, infolge besserer Erschliessung der Regionen die Abwanderung zu verlangsamen und aufzuhalten. Die durch die Autobahn verursachte erhöhte Mobilität bietet die Möglichkeit in den Randregionen zu wohnen und dennoch in der Talebene dem Arbeitserwerb nachzugehen. Durch die Eröffnung des Seelisbergtunnels wird es zudem ermöglicht, in Uri zu wohnen und im Raum Luzern der Arbeit nachzugehen“ (Gewerbedirektion Uri 1980: 2). In der Bauwirtschaft werde mit der Eröffnung der Nationalstrasse, gleichbedeutend mit der Beendigung der Bauarbeiten, zweifellos eine Reduktion des Bauvolumens erfolgen, welche die im Bausektor tätigen Betriebe zu Redimensionierungen zwingen werde, falls nicht anderweitig Aufträge erhalten werden könnten. „Direkt betroffen ist auch das vom Bausektor abhängige Transportgewerbe sowie das ganze Baunebengewerbe.“ Daher werden „innerhalb der Firmen und Branchen im Bau- und Transportsektor Strukturveränderungen vorzunehmen und Anpassungen an die neue Situation zu tätigen“ sein (Gewerbedirektion Uri 1980: 2, 3). Dafür dürfte dank der N2 der Kanton Uri „für die Ansiedlung von kleineren Industriebetrieben attraktiver werden“ (Gewerbedirektion Uri 1980: 3). Betreffend des Tourismus teilte die Gewerbedirektion die

Sorgen vieler Hotelbetreiber entlang der Strasse: „Hier werden vor allem entlang der N2, d.h. im mittleren und oberen Reusstal sowie in Urseren, Veränderungen eintreten. Der Zufallsgast wird seltener werden, als dies bisher der Fall war. Andere Gebiete wiederum, z.B. die Talebene sowie das Schächental, werden infolge der Fertigstellung der Nationalstrasse keine wesentlichen Änderungen erfahren. (...) Für das Urserental dürften die Vorteile vor allem bezüglich Wintersportmöglichkeiten zunehmen, da mit der Eröffnung der beiden Tunnels die Zufahrtszeiten zu den Wintersportorten wesentlich verkürzt werden“ (Gewerbedirektion Uri 1980: 3, 4).

Die Gewerbedirektion schlug einige Konsequenzen und Massnahmen zur Reaktion auf die zu erwartenden Umstände vor. Betreffend der Bevölkerung würden spezielle Vorkehrungen entfallen, da durch die Fertigstellung der Nationalstrasse keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten seien. Doch trotz der besseren Erreichbarkeit der Regionen für Pendler bedürfe es weiterer Anstrengungen, um die Abwanderung in den Randgemeinden aufzuhalten (Gewerbedirektion Uri 1980: 4). In der Bauwirtschaft könne es nicht Aufgabe des Staates sein, „ein Auftragsvolumen zu erhalten, welches über Jahre durch den Nationalstrassenbau vorhanden war.“ Vielmehr sei es notwendig, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen und die nötigen Konsequenzen zu ziehen, weshalb einer düsteren Prognose im Bau- und Transportsektor nicht gefolgt werden könne. Es sei eine vernünftige Reduzierung der infolge Beendigung des Nationalstrassenbaus nun zu grossen Transportkapazitäten nötig, doch musste diese Massnahme schon vor Jahren vorausgesehen werden, sie komme daher nicht überraschend. Dazu werden auch nach Fertigstellung der N2 im Zusammenhang mit Sicherungs- und Unterhaltsarbeiten weitere Folgeaufträge für die Bauwirtschaft zulasten des Nationalstrassenprogrammes entstehen (Gewerbedirektion Uri 1980: 5). Zum Tourismus schrieb die Gewerbedirektion: „Hier wird sich längs der Gotthard-Route durch die Reduktion des Zufallsgastes eine vermehrte Aktivität seitens des Gastgewerbes aufdrängen. Die vor kurzem eröffnete Informationsstelle in der Gotthardraststätte an der Autobahn bildet hiezu eine bereits sinnvoll verwirklichte Massnahme“ (Gewerbedirektion Uri 1980: 6).

Die Gewerbedirektion sah durch die Eröffnung der N2 Probleme auf den Kanton Uri zukommen, vertrat jedoch die Ansicht, dass diese durch adäquates Handeln abgefedert werden könnten und die Vorteile, welche die Autobahn bringe, zu nutzen seien.

6.6.2 Gotthard-Raststätte

Mit Genugtuung durfte vermerkt werden, dass das von der N2 betroffene Gewerbe weitgehend „die Zeichen der Zeit erkannt“ hatte und sich im Klaren darüber war, dass „die Zukunft nicht gemeistert werden kann, indem man diese Neuerungen ignoriert, sondern dass man selbst gestaltend in die Entwicklung eingreift“, was mit dem Bestreben, die Nebenbetriebe der Nationalstrasse in urnerischer Hand zu behalten, erreicht werden sollte (GP, 13. September 1969, Nr. 37). Bei der Planung der Raststätte wurden Forderungen laut, diese im Urner Oberland zu bauen, da diese die Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung geboten hätte: „Es muss der Bau eines Autobahnrestaurants nahe dem Autostrassentunnelnordportal als die Gelegenheit angesehen werden, die den längst in Rede stehenden entwicklungsfördernden, wirtschaftlich durchführbaren und dringlichen Massnahmen zur Gesundung und Erstarkung der Berggemeinden der Anlauf ermöglicht“ (UW, 17. Juli 1968, Nr. 56, in: Gisler 1994: 334). Doch nach verschiedenen Untersuchungen erwies sich der Standort Dimmerschachen zwischen Erstfeld und Attinghausen als am geeignetsten.

Am 22. September 1969 erfolgte die Gründung der einfachen „Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Raststätte N2 Uri“. Zehn urnerische Berufsverbände und Gewerbegruppen hatten sich zu einer Interessengemeinschaft vereinigt, um den Bau und den Betrieb der Raststätte dem einheimischen Gewerbe zu sichern: „Die Gesellschaft bezweckt die Förderung des Zusammenschlusses der einheimischen Urner Berufsverbände und Gewerbegruppen, welche am Bau und Betrieb einer zukünftigen Gross-Gaststätte an der N2 im Raume Uri interessiert sind. Der Regierungsrat sei bereit, bei der Erteilung von Bau- und Betriebsrechten dem organisierten, einheimischen Gewerbe den Vorzug zu geben. Die beteiligten Verbände sind sich bewusst, dass die gesteckten Ziele nur durch solidarische Zusammenarbeit erreicht werden können. ‚Durch den Bau der Autobahn durch unseren Bergkanton stehen der urnerische Tourismus und das einheimische Gastgewerbe und damit die ganze Volkswirtschaft an einem Wendepunkt wirtschaftlicher Entwicklung.‘ Der Zweck der neugegründeten einfachen Gesellschaft ist somit, den Anschluss an die Zukunft nicht zu verpassen“ (GP, 27. September 1969, Nr. 39). Dieses sogenannte „Urner Modell“ war einzigartig in der Schweiz. Im Gegensatz zu allen anderen Schweizer Raststätten, welche von einer nationalen oder internationalen Restaurationskette oder Benzinfirma geführt wurden, wurden der Bau und Betrieb der Gotthard-Raststätte einer einheimischen Trägerschaft überlassen.

In den Dörfern, besonders in den weniger gut angeschossenen, war Besorgnis zu spüren: „Die Eröffnung des neuen Teilstückes bringt allerdings nicht nur Freude, sondern auch Sorgen. So wird nun Gurtnellen umfahren und es ist verständlich, dass sich das Gurtneller Gewerbe, insbesondere die Hoteliers und Wirte, Gedanken über die Zukunft machen“ (GP, 1. August 1975, Nr. 31). Es bleibe daher alles zu tun, um aus Zufallsgästen Zielgäste zu machen. Wassen hatte sich entschlossen, sich durch eine Tafel mit dem weltbekannten Kirchlein den Passanten rechtzeitig für eine Rast zu empfehlen (GP, 26. Juli 1975, Nr. 30). Dieses Ziel verfolgte auch die Trägerschaft der Urner Raststätte. Das Leitmotto war: „Durchreisende mit Uri konfrontieren.“ An der Orientierungsversammlung 1977 konnte berichtet werden, dass „die Bestrebungen zur Schaffung einer möglichst breiten Trägerorganisation auf kantonaler Ebene nach achtjähriger, langwieriger Arbeit durch Erfolg gekrönt“ worden seien. „Die 1969 gegründete einfache Gesellschaft wurde hierfür in eine AG umgewandelt, in welcher praktisch alle Organisationen gruppiert waren, die ein direktes oder indirektes Interesse an der Raststätte hatten, wie die Wirte und Hoteliers, das anliefernde und das zuliefernde Gewerbe usw. Die Aktien der Raststättengesellschaft Uri AG (RGUAG) wurden allen Urnern angeboten, damit sich jeder an diesem Gemeinschaftswerk beteiligen konnte. Die Aktien der Urner Autogewerbe-Tankstellen AG (UATAG) wurden gleichmässig an die Sektion Uri der Autogewerbler aufgeteilt“ (GP, 1. Oktober 1977, Nr. 39).

1978 sollte mit dem Bau begonnen werden und bei diesem Anlass wurde zum wiederholten Mal erwähnt, dass die Raststätte mehr als ein Restaurant sein soll. Die Anlagen sollten zum „Tor von Uri“ werden. Die RGUAG offerierte die eine Hälfte des Aktienkapitals in Form von Namensaktien natürlichen und juristischen Personen sowie Institutionen mit Domizil im Kanton Uri, währenddem die andere Hälfte zur freien Zeichnung offenstand. Durch diese Regelung konnte das Gründerkonsortium und die Gruppe der Namensaktionäre die Mehrheit innebehalten. Dies begründete Peter A. Tresch vom verantwortlichen Konsortium folgendermassen: „Es wäre allerdings falsch, daraus ableiten zu wollen, es werde hier urnerische Kirchturmpolitik betrieben. Vielmehr muss man diese Massnahme auf dem Hintergrund der Entwicklung des Kantons Uri sehen: Uri lebte immer mehr oder weniger vom Durchgangsverkehr. (...) Heute steht Uri vor der Tatsache, dass der grosse Verkehr unsern Kanton dank der Nationalstrasse durch- und umfahren wird. Eine Möglichkeit, diese Gefahr – wenn nicht abzuwenden – so doch zu vermindern, besteht darin, die Raststätte an der N2 in eigenen Händen zu behalten.“ Er führte aus, dass mit der Raststätte ein fast symbolischer Riegel in den grossen Verkehrsstrom geschoben werde, an welchem sich ein

Stau ergeben sollte, woraus der Kanton einen Nutzen ziehen könne. Der Verkehr habe nicht nur für Uris Tourismus eine grosse Bedeutung, weshalb die gesamte kantonale Volkswirtschaft in entsprechende Überlegungen miteinbezogen werden müsste: „Wenn aber ein Uneingeweihter mit Uri konfrontiert werden soll, so bedingt dies eine gewisse Information über eben diesen Kanton Uri. Das hat bis anhin gefehlt." Durch die Raststätte ergebe sich nun die Möglichkeit, diesem bisherigen Mangel abzuhelfen (GP, 18. März 1978, Nr. 11). Gemäss einer Wirtschaftlichkeitsberechnung durfte bereits in den ersten Jahren mit einem Tagesumsatz von 4000 Franken gerechnet werden, was der Nutzschwelle entspräche. Bereits im ersten Betriebsjahr sollte ein Reingewinn ausgewiesen werden können (GP, 18. März 1978, Nr. 11).

Als die Gotthard-Raststätte im Mai 1980 eröffnet werden konnte, schrieb die Gotthard-Post von einem „Werk urnerischer Selbsthilfe": „Wir Urner neigen nicht selten dazu, darzulegen, mit wievielen Nachteilen wir zu leben haben. Korrekterweise müssten wir aber auch von den Vorteilen sprechen, die wir haben, und vor allem müssten wir Chancen, die sich uns dann und wann bieten wahrnehmen. Eine solche Chance zeichnete sich vor rund 12 Jahren ab: ein vom ACS in Auftrag gegebenes Gutachten über die Nebenanlagen an den Autobahnen kam zum Schluss, dass einige grössere Raststätten gebaut werden sollen, um damit den Ruf der Schweiz als ausgesprochenes Touristikland in diesem Bereich zu bestätigen" (GP, 17. Mai 1980, Nr. 20). Der Präsident des Verwaltungsrates der Raststätten-Gesellschaft Uri, Peter A. Tresch, betonte, die Urner seien diesmal nicht abseits gestanden und hätten die Hände in den Schoss gelegt, in der Hoffnung, Hilfe werde dann schon von auswärts kommen. Sie hätten die Gelegenheit beim Schopf gepackt, sich an die Arbeit gemacht und ein Projekt verwirklicht, dessen Wert und Gewicht sich in den kommenden Jahren mit Bestimmtheit zeigen werde. Aus der Erkenntnis heraus, dass unser kleines Land künftig in ein paar Minuten durchfahren werden kann, ergab sich fast zwangsläufig die Notwendigkeit, den grossen Verkehrsstrom auf irgend eine Weise anzuzapfen, und ihn für Uri nutzbar zumachen. Daraus entstand das erste eigentliche Informationszentrum an den Schweizer Nationalstrassen (GP, 17. Mai 1980, Nr. 20). Der planende Architekt, Peter Rigoni aus Unterentfelden, führte aus, dass die RGUAG, die UATAG sowie der kantonale Verkehrsverein ein gemeinsames Ziel hatten: „Eine Raststätte zu erstellen, die in ihrer Funktion alle Interessen vereinigte und nach Aussen die Visitenkarte des Urnerlandes an der N2 darstellt" (GP, 17. Mai 1980, Nr. 20). Der Urner Landammann und Baudirektor Josef Brücker urteilte über den Auftrag der Raststätte am neuen Gotthard-Weg: „Einmal dürfte es damit gelingen, die Verluste, die unsere

Volkswirtschaft ohne Zweifel an der alten Gotthardstrasse erleiden wird, an der N2 wettzumachen. Mindestens so wichtig ist aber, dass die Urner nicht einfach kapitulieren, sondern wie ihre Vorfahren versuchen, das Beste aus der neuen Situation herauszuholen. Das berechtigt zur Hoffnung, dass wir auch mit immer weiteren Veränderungen fertig werden, die immer zu erwarten sind. Langfristig wird es sogar möglich sein, Feriengäste wieder oder neu zu gewinnen“ (GP, 17. Mai 1980, Nr. 20).

6.6.3 Schwerverkehr

Die starke Zunahme des Schwerverkehrs, welche bereits während des Baus der Nationalstrasse festgestellt wurde, bereitete den Urnern grosse Sorgen. Der Eröffnung der durchgehenden Autobahn wurde nicht mehr nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch bezüglich der Immissionen des Schwerverkehrs mit Besorgnis entgegengesehen: „Wer in den letzten Monaten auf der Nationalstrasse nach Wassen fuhr, erhielt einen kleinen Vorgeschmack von den schweren Verkehrsbeeinträchtigungen, wie sie nach Eröffnung des Gotthardstrassentunnels durch den Lastwagenverkehr ununterbrochen bewirkt werden. Wer heute noch nicht wach ist, dem werden die Augen aufgehen, wäre es auch nur unter dem Eindruck der Abgase, der Rauchwolken und der nervenzehrenden Verkehrsbehinderung“ (GP, 21. Juli 1979, Nr. 29; in: Gisler 1994: 273, 274). Ähnliche Befürchtungen fanden sich in verschiedenen Leserbriefen: „Kurz vor der Eröffnung der N2 sieht man nun mit Bange dem Strom von Lastwagen entgegen, der sich über den Gotthard ergiessen wird“ (GP, 21. Juli 1979, Nr. 29; in: Gisler 1994: 273). Bereits vor der Eröffnung des Tunnels reichte Landrat Dr. Karl Hartmann eine Interpellation ein, die sich mit der Problematik des Schwerverkehrs befasste (GP, 14. Juli 1979, Nr. 28). Die Gotthard-Post schrieb über die Antwort des Regierungsrates: „Probleme bringe der Schwerverkehr überall, bemerkte Josef Brücker, aber die N2 als sehr kurze Verbindung werde den Schwerverkehr stark anziehen. Vor allem wenn einmal die durchgehende Strecke Basel – Chiasso fertiggestellt sei, müsse mit einem bedeutenden Anstieg gerechnet werden. (...) Der Baudirektor führte verschiedene Faktoren an, die sich auf die Zunahme auswirken könnten: Treibstoffverknappung und daraus resultierende Verlagerung auf den Schienenverkehr, eine mögliche Schwerverkehrssteuer usw. Der erwartete Schwerverkehr könne theoretisch verkraftet werden, die Leidtragenden seien aber die übrigen Verkehrsteilnehmer und der Staat. Bereits vorgekehrte Massnahmen seien das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die 28-Tonnen-Beschränkung und das Huckepackangebot, das noch erweitert werden solle. Notfalls werde man beim Bund heftig intervenieren und um

verschärfte Vorschriften nachsuchen. Brücker erwähnte auch verstärkte Polizeikontrollen, die den erlassenen Vorschriften Nachachtung verschaffen sollen“ (GP, 1. März 1980, Nr. 16). Bereits 1974 versuchte Bundesrat Willi Ritschart diesbezüglich zu beruhigen: „Schwerverkehr würde einer Zweckentfremdung der N2 am Gotthard gleichkommen, die eigentlich für den Reiseverkehr, insbesondere den Tourismus, gedacht ist“ (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Negative Auswirkungen dieser Art wurden in den Diskussionen um die Aufnahme des Strassentunnel ins Nationalstrassennetz noch nicht diskutiert, doch um 1980 wurden sie den Menschen bewusst und man fürchtete sich vor einer massiven Verschlimmerung der Situation.

6.6.4 Eröffnung des Strassentunnels

Als am 5. September 1980 der Tunnel dem Verkehr übergeben werden konnte, wurden allerorten die Erwartungen formuliert, welche an die neue Verbindung gebunden waren. Josef Brücker drückte in seiner Rede seine Hoffnung auf eine positive Zukunft aus: „Das gigantische Werk mit den modernsten Errungenschaften des 20. Jahrhunderts, das wertend als Jahrhundertwerk bezeichnet wird, sprengt ohne Zweifel jede bisherige Dimension in unserem engen Tal und in unserem kleinen Passstaat. Ist es unmodern oder sentimental, wenn ich die Hoffnung ausspreche, dass es dennoch wie die früheren Werke Patina ansetzen, sich in unsere Landschaft und in unser Denken und Fühlen integrieren möge und dass es nicht zur vielbefürchteten und vielbeschworenen Verfremdung und Umweltzerstörung, sondern zu fruchtbarer Verbindung und Inspiration führen möge?“ (Brücker 1988: 30; in: Gisler 1994: 274). Er erinnerte ferner daran, dass die Urner nicht zum erstenmal vor einem Umbruch am Gotthard stünden. Jedesmal hätten die neugestalteten Verkehrswege zwar Probleme gebracht, doch sei bemerkenswert, dass es den Urnern immer wieder gelungen sei, sich die neue Lage dienstbar zu machen. Man sei sich bewusst, dass der Gotthardtransit nur attraktiv sein könne, wenn er immer wieder den neuen Verhältnissen angepasst werde. Die Nationalstrasse entlaste die Urner Dörfer von einem beinahe unerträglich gewordenen Verkehr und bringe auch diese dem Süden näher. Andererseits seien die grossen Nachteile und Probleme, die sie Uri bringe, nicht zu übersehen, etwa der erneut massive Eingriff in unsere Landschaft und die Bedrohung von Existenzen. Der Göschener Gemeindepräsident Peter Indergand war überzeugt, dass „auch die jetzige Generation die Anpassungsprobleme, welche auch die früheren Generationen zu meistern verstanden hätten, zu lösen gewillt“ sei (GP, 6. September 1980, Nr. 36).

Der Tessiner Staatsrat Ugo Sadis bezeichnete die neue Strasse als Aorta, die den Tessin nun strassenmässig gebührend mit der übrigen Eidgenossenschaft verbinde. Die Freude war daher im ganzen Tessin sehr gross. Sadis wünschte: „Möge der Gotthard, der einst trennte, heute verbindet, den Geist der drei Sprachen festigen, Volksteile in ihrer Verschiedenartigkeit fördern und möge er den Geist eines kooperativen, konstruktiven Föderalismus besiegeln“ (GP, 6. September 1980, Nr. 36).

Bundesrat Dr. Hans Hürlimann lobte das Werk. Der Tunnel trage zur besseren Verständigung bei und soll allen Beteiligten Vorteile bringen. Aus eigener Kraft habe das Land eine imponierende Aufgabe erfüllt. Auch für den Strassenverkehr sei der Alpenwall an einer entscheidenden Stelle bezwungen worden. Der abendländische Brückenschlag zwischen dem Norden und dem Süden werde erneut Tatsache. „Dieser Tunnel ist als Band zwischen Nord und Süd vollendet: eine Bestätigung der Leistungsfähigkeit unseres Landes und des unerschütterlichen Willens, in dieser Vielfalt das Einigende zu stärken. (...) Mit dem Entscheid der eidgenössischen Räte im Jahre 1965, die Gotthardroute als Autobahn zu bauen und den Verkehr unseres Jahrhunderts zu durchschlagen, wurde ein neues, kräftiges Glied geschmiedet für die unerlässliche Verbindung unseres an Kulturgütern reichen Süden an das Verkehrsnetz und die Wirtschaft des Nordens. (...) Unbestrittene Dynamik hat andern Erwägungen und Skepsis gegenüber Fortschritt und Verkehr Platz gemacht. (...) Der Tunnel ermöglicht einen flüssigen, sicheren Verkehr, verkürzt Distanzen und hilft Zeit sparen. Aber sofort sei beigefügt: Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr. In der baulichen Gestaltung ist diese Strasse unter dem Berg nicht für den Transport von Gütern konzipiert. Unsere Verkehrspolitik sieht vielmehr heute und morgen den Güterverkehr auf der Schiene. (...) Mit der Schiene und der Strasse erfüllen wir daher unsere uralte Sendung als Transitland und Drehscheibe europäischer Verkehrsachsen. (...) Dies alles ist bedeutsam, und doch: Wesentlicher und entscheidender ist letztlich die föderative Kraft, welche mit dieser Verbindung zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz konkreten Ausdruck findet. (...) Wir bejahen und fördern die Eigenart verschiedener Sprachen und Kulturen. Gleichzeitig schaffen wir aber mit diesem Werk die Voraussetzung, dass alle Kantone und wir alle rechtsgleich zu einem, zu unserem Bund gehören, zum Bund, der hier am Gotthard seinen Ursprung hat. (...) Der Gotthard, Wiege der Wasser und Brückenkopf der Wege, Wurzelgrund unseres Staates und Symbol unserer verteidigten Freiheit, hat den Willen aller beflügelt, diesen beeindruckenden Strassentunnel zu schaffen. Bitten wir, dass dieses Werk der Menschen zum Segen für die Menschen werde“ (GP, 6. September 1980, Nr. 36).

Zum Thema der Urner Volkswirtschaft nach der N2 wurden optimistische und pessimistische Artikel geschrieben. Besonders um den Tourismus sorgte man sich: „In 20 Minuten durch den Kanton Uri“ beschrieb der Beobachter die neuen Gegebenheiten. Ähnliches fand sich in den Luzerner Neusten Nachrichten: „Bald nur noch Durchfahrt“ (LNN, 26. August 1978) und die Weltwoche schrieb: „Uri, Herz der Eidgenossenschaft, wurde zu einem von zahllosen Löchern durchbohrten Landstück“ (Weltwoche, 18. April 1979). Kurt Zurfluh erläutert in seinem „Urner Reise(ver)führer“, wie dieser Problematik begegnet werden sollte: „Der Passant muss ab der Autobahn geführt werden.“ Dies war auch ein erklärtes Ziel der Gotthard-Raststätte (vgl. Kapitel 6.6.2 Gotthard-Raststätte). Daneben wurde die „Historische Strasse durch Uri“ (Abb. 20) propagiert und die Wintersportangebote ausgebaut, welche den schwindenden Passantenverkehr ersetzen sollten.

Abbildung 20: Ortsschild „Historische Strasse durch Uri“ von Gurtnellen

Quelle: eigenes Foto

Dies sei dringend nötig, da vor der Eröffnung der Nationalstrasse 80 Prozent aller Logiernächte auf die Monate Juli und August entfielen. Ein Grossteil dieser Übernachtungen werde nach der Inbetriebnahme der Nationalstrasse wegfallen. Daher wurde einiges getan, um den Tourismus gezielt zu stärken. Der Kanton Uri habe nicht geschlafen, sondern stelle sich den kommenden Problemen positiv und mutig. Der „Durchfahr-Kanton“ solle an Attraktivität gewinnen (UW, 6. September 1980, Nr. 70).

Erwartungen in Urseren

Für das Urserntal war der 5. September nicht nur ein Freudentag. Die Bewohner wussten nicht, was ihnen der Tunnel bringen würde und Befürchtungen, das Tal würde wirtschaftlich nicht überleben können, waren im Vorfeld verschiedentlich geäussert worden. Dreimal sei das Tal Opfer einer Verkehrsentwicklung geworden und dreimal habe sich das Völklein am Gotthard von den wirtschaftlichen Tiefschlägen erholt. Die erste Katastrophe traf die Urschner, als im Jahre 1830 der Saumweg durch eine fahrbare Strasse ersetzt wurde und somit viele Säumer, Wegknechte und Beamte um ihre Existenz kamen. Danach kam der zweite Schock, die Eisenbahn. Diese zweite Entwicklungswelle traf Urseren 1882 fast tödlich und viele Einwohner wanderten aus. Doch Urseren gab nicht auf. Die Industrialisierungsversuche scheiterten, doch konnte der Tourismus und eine Hotellerie aufgebaut werden, welche neue Hoffnungen erwecken liessen. Mit dem Ausbau der Alpenstrassen und der Erstellung der Schöllenen- und Furka-Oberalp-Bahn kam neues Leben ins Tal. Die Armee sanierte das Tal durch ihren Waffenplatz, welcher mit dem Zweiten Weltkrieg weiter ausgebaut wurde. Nach dem Krieg brachte das Automobil neue Gäste zu den Pässen und nach Urseren und machte der Not endgültig ein Ende. „In den 60er-Jahren flogen uns die gebratenen Tauben buchstäblich ins Maul. Abends um fünf war man in der Hochsaison einfach ausverkauft, ohne dass man einen Finger zu rühren hatte“, meinte ein Urschner Fachmann zum Urner Wochenblatt. Die Sommermonate waren dermassen „autoreich“, dass das schmucke Dorf Andermatt und die Hauptstrasse Hospentals im Verkehr erstickten, so dass sich Urserns Hauptort nur mit einer Umfahrung vor dem Erstickungstod retten konnte. Durch den Strassentunnel stehe Urseren vor dem dritten, entscheidenden Abschnitt in seiner Verkehrsgeschichte, der „Unterfahrung“ durch sämtlichen Verkehr. Durch den neuen Strassentunnel erspare man sich eine Stunde Passfahrt, was insbesondere bei Nacht, Nebel oder schlechtem Wetter und für ungeübte Ausländer zur grossen Versuchung werde.

Die Meinungen zur Eröffnung des Strassentunnels waren in Urseren geteilt (UW, 6. September 1980, Nr. 70). Max Melotti, der Talammann von Urseren, war voller Zuversicht: „Die Autobahn mit dem Tunnel wird einen Kreiselverkehr bewirken, wie wir ihn mit den Pässefahrten rund um den Gotthard seit Jahren haben. Wer in den Süden geht, muss wieder einmal zurückkommen, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Version ‚unten durch, oben zurück‘ einigen Betrieb ins Urserental bringen wird.“ Daneben bringe der Tunnel Entlastung von den „notorischen Südlandrasern“, welche nichts als Lärm und Gestank hinterlassen

hätten, nach dem Motto „Beim Hinfahren keine Zeit, beim Zurückfahren kein Geld." Daher glaubte Melotti, dass nun die Geniesser die „Muss-Gäste" ablösen würden. Diese würden freiwillig über den Berg fahren, um die Landschaft Urserns zu erleben: „Die Stammgäste werden bleiben, und an den Gastbetrieben liegt es, ihrer treuen Kundschaft immer Neues, vor allem aber das Beste zu bieten." Weiter setzte Melotti grosse Hoffnungen in den West-Ost-Verkehr, welcher eine andere Kundschaft mit mehr Zeit und Geld bringe. Und für den Wintertourismus böten sich alle Chancen. Die Wintersaison habe sich bereits einen Vorrang erkämpft und werde diesen behalten. Auch dieser Gast habe mehr Zeit und mehr Geld: „Wenn die Schöllenen einmal wintersicher ist, so wird ganz Uri zum Wintersportplatz, denn in wenigen Minuten ist der Gast im Skiparadies Urserntal." Seine Erfahrung zeigte, dass mit jedem neu eröffneten Autobahnkilometer mehr Gäste nach Hospental kamen, da die grossen Bevölkerungszentren immer näher rückten (UW, 6. September 1980, Nr. 70). Als im Sommer 1969 Andermatt erstmals provisorisch umfahren wurde, witterte das vom Transitverkehr umfahrene Dorf Aufwind, da die Verkehrsberuhigung das Dorf für Touristen wieder attraktiver machte (Zurfluh 1990: 306).

Alex Renner aus Andermatt, welcher das Hotel „Drei Könige" führte, sah jedoch auch Schattenseiten: „Ursern wird durch den Tunnel noch wetterabhängiger, denn ab heute ‚muss' man nicht mehr durch den Berg." Das schlechte Wetter brachte viele Zufallsgäste. Der Massentourismus falle weg, der „Mussfahrer" mache dem spärlicheren „bewussten Geniesser" Platz. Der West-Ost-Verkehr habe in den letzten Jahren stark zugenommen, doch seien die Strassen über die Oberalp und die Furka für die neuen Cars noch nicht geeignet, daher sei Handlungsbedarf gegeben. Der Verkehrsverein Andermatt müsse sich bemühen, die neue Möglichkeit der Drehscheibe Urseren zu verkaufen, da diese ein Ausgangspunkt für die ganze Schweiz sei. Gäste würden jeden Tag irgendwohin fahren und abends wieder glücklich zurück kehren. Daneben hätten auch die Radfahrer das Urserntal als Ausgangspunkt für reizvolle Pässefahrten entdeckt (UW, 6. September 1980, Nr. 70).

Die ursprünglichen, sehr pessimistischen Einschätzungen über die Zukunft des Urserntales, welche in der Diskussion um den Linienentscheid weit verbreitet waren, fanden sich am Tag der Eröffnung nur mehr als mögliche Prognosen unter anderen. Die Bewohner sahen die Unterfahrung nicht mehr nur als Gefahr sondern auch als Chance für die Talschaft.

Befürchtungen bei der Eröffnung

Umweltverbände kritisierten bei der Eröffnung das Werk als verfehlt. Der Gotthard-Strassentunnel war laut dem Verkehrs Club der Schweiz (VCS) ein „Beispiel für eine Fehlplanung." Das Verkehrsvolumen werde drei- bis viermal grösser als bisher, doch der Gotthard-Strassenverkehr hätte bereits zuvor ein Ausmass erreicht, welches für die Anwohner, die Natur und die Landschaft am Rande des Zumutbaren lagen. Nun sei der Strassentunnel „ein Paradebeispiel für die einseitige Förderung des Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs, der Umwelt und der Menschenleben." Es müsse nun darum gehen, den angerichteten Schaden möglichst gering zu halten und aus gemachten Fehlern zu lernen (GP, 6. September 1980, Nr. 36). Die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) war der Meinung, dass die Eröffnung des Strassentunnels kein Grund zum Feiern sei und schrieb: „Aus unserer Sicht handelt es sich beim Gotthard-Strassentunnel um den Abschluss eines Milliarden-Projektes, das weitgehend als Fehlinvestition und als neue, gewaltige Immissionsquelle eingestuft werden muss. Politisch völlig unverständlich ist, dass keine flankierenden Massnahmen getroffen worden sind, um die Nachteile, die mit der Eröffnung des Strassentunnels verbunden sind, etwas zu mildern. Diese Unfähigkeit unserer Behörden hat zur Folge, dass sich in nächster Zeit eine riesige Verkehrslawine auf die neue, nur teilweise fertiggestellte Verbindung ergiessen wird, der die Bevölkerung in den Kantonen Uri und Tessin hilflos ausgesetzt ist. (...) Die neue Alpenpassage wird nach der Eröffnung mit Sicherheit mehr Verkehr anziehen und neue Immissionen verursachen. Im Vordergrund steht der Transitverkehr und dabei vor allem der Güterverkehr, denn der Gotthard wird die kürzeste Verbindung im Nord-Süd-Verkehr durch die Alpen sein. Von Anfang an ist darum auf dieser Nord-Süd-Achse mit Behinderungen zu rechnen. (...) Es wird nicht lange dauern, bis der Bau einer zweiten Röhre verlangt wird." Der Bau der Autobahn habe in den engen Alpentälern verheerende Landschaftsschäden angerichtet und beeinflusse durch die Landschaftszerstörungen, den Lärm und die Abgase den Tourismus stark. Die Autoabgase würden mit vier Lüftungsschächten auf 1400-1700 m.ü.M. ungefiltert in die Alpenluft geblasen. Zudem werde der Tunnel eine weitere Verlagerung des Verkehrs von der Bahn auf die Strasse zur Folge haben (SGU, 2. September 1980; in Natur und Mensch 1980).

Der Tages-Anzeiger beschrieb die Alpenautobahn als Autoalptraum: „Mit Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels erreicht das Autozeitalter in der Schweiz einen vorläufigen Höhepunkt. Das Bezwingen des Gotthards hat jedoch seinen Preis. (...) Für die betroffenen Alpentäler ist die Alpenautobahn ein Betonalptraum. Wenn die gebührenfreie Gratisstrecke

durch den Gotthard wie vorausgesagt zum europäischen Verkehrsmagneten wird, erwartet auch die Benützer ein Alptraum. Bei der Verengung der 1981 durchgehend vierspurigen Autobahn Hamburg – Göschenen zum zweispurigen Strassentunnel und vor den Flaschenhälsen im Tessin werden sich Autos und Lastwagen stauen. Spätestens dann werden die Forderungen nach einem noch gigantischeren Ausbau der Gebirgsautobahn kommen. (...) Wie gigantisch die Gebirgsautobahn auch geplant und gebaut wurde, sie ist paradoxerweise noch nicht gigantisch genug. Laut einem alten Grundsatz wird Verkehr ernten, wer Strassen sät.“ Der „Ansturm der schweren Brummer“ erwecke auf beiden Seiten der Alpen besondere Befürchtungen, da die N2 zur „billigsten, kürzesten und bequemsten Alpentransversale“ werde. „Die Tessiner Regierung will daher unter allen Umständen die heute bereits gültigen Einschränkungen für den Schwerverkehr beibehalten, ja wenn nötig noch verschärfen.“ Irgendwann ist der Bau der zweiten Tunnelröhre vorgesehen, wofür 21 Millionen Franken bereits investiert wurden. Laut dem Bericht der Eidgenössischen Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption sollte die dritte und vierte Spur im Gotthardtunnel bis zum Jahr 2000 vollendet sein, doch bereits 1980 kommentierte der Professor für Strassenbau an der ETH Zürich, Hans Grob, die Autobahn erschreckt: „Man ist bestürzt ob der riesigen Wunden, die das wenig anpassungsfähige Strassenband trotz sorgfältigster Projektierung in die Landschaft reisst“ (Tages-Anzeiger, 4. Juni 1980).

6.7 Akteure

6.7.1 Urner Akteure

Im Kanton Uri fand der Ausbau der Strassen und der Bau der Nationalstrasse fast ausnahmslose Zustimmung. Es gab Diskussionen um den Strassentunnel und insbesondere um die Linienführung des Strassentunnels, doch war auch dabei die Zustimmung gross. Am 12. März 1960 fand in Altdorf eine Kundgebung für den Ausbau der Strassen mit dem Titel „Der Gotthard – Weg Europas“ statt. Die breite Trägerschaft dieser Veranstaltung verdeutlicht die Unterstützung, welche dem Unternehmen zukam. Es luden ein (GP, 17. März 1960, Nr. 12):

- konservativ-christlichsoziale Volkspartei Uri
- Fortschrittlich-Demokratische Partei des Kantons Uri
- Sozialdemokratische Partei des Kantons Uri
- Gewerbeverband des Kantons Uri
- Bauernverein Uri
- Verband christlicher Gewerkschaften Uri
- Gewerkschaftskartell des Kantons Uri
- Automobilclub Sektion Uri
- Touring-Club Sektion Uri
- Pro Gotthard
- Komitee für die Linksufrige
- Kantonaler Verkehrsverband Uri
- Verkehrsverein Altdorf-Klausen
- Verein Urnerischer Wanderwege
- Vertreter aller zwanzig urnerischen Gemeinden

Die Kantone Uri und Tessin befassten sich frühzeitig mit der Idee einer Lösung auf der Nord-Süd-Verbindung, die den Durchgangsverkehr das ganze Jahr garantieren würde. Dies konnte nur mit einem Durchstich des Gotthards realisiert werden. Ein Beauftragter beurteilte das Projekt Hospental – Motto Bartola als am geeignetsten. Aufgrund dieser Unterlagen bildete sich in Andermatt das Komitee „Pro Gottardo“, das es sich zur Aufgabe machte, das Problem des Gottharddurchstiches eingehend zu prüfen. Das Komitee stand unter dem Vorsitz von Landrat Erich Müller aus Andermatt. Die Urner Handels- und Gewerbetreibenden unterstützten „Pro Gottardo“ in ihren Bemühungen (GP, 18. Februar 1954, Nr. 6). Im Februar 1961 wurde das „Aktionskomitee für den Nationalstrassenbau“ gegründet, welches von den Regierungsräten Ludwig Danioth und Hans Villiger geleitet wurde. Verschiedene Parteien, Verbände und Wirtschaftsgruppen schlossen sich dieser Organisation an, welche sich für den Bau der Urner Autobahn mit möglichst vielen Ortsanschlüssen einsetzte (UW, 4. Februar 1961; in: Zurfluh 1990: 309, 310). 1962 wurde die Aktionsgemeinschaft „Pro Gotthard, Andermatt“ gegründet. Diese hatte sich den Strassentunnel ab dem Urserntal zum Ziel gesetzt und entstand im Urserntal als Opposition zum Projekt eines Tunnels zwischen Göschenen und Airolo.

An der erwähnten Veranstaltung „Der Gotthard – Weg Europas“ vom 12. März 1960 wurde folgende Resolution gefasst und von der Versammlung gutgeheissen: „Die aus dem ganzen Kanton Uri und aus allen Erwerbskreisen überaus zahlreich besuchte öffentliche Volksversammlung im Tellspielhaus in Altdorf dankt der h. Regierung wie auch dem kantonalen Bauamt für das im Ausbau des Gotthards bisher geleistete (...) um den kommenden Ausbau der grossen Durchgangsstrasse über den Gotthard und billigt zugleich hierüber vorgelegte Konzeption der h. Regierung. Sie erwartet aber, dass nunmehr mit dem Vollausbau des ganzen Strassenzuges (...) im Rahmen des eidg. Nationalstrassenprogramms begonnen werde. (...) Sie unterstützt mit allen Kräften alle Bestrebungen kantonaler und eidgenössischer Behörden und Interessenkreise, welche dem Gotthard seine Bedeutung als ‚Weg Europas‘ auch in Zukunft sichern.“ Dies fand auch in der Gotthard-Post ein Echo: „Damit hat das Urnervolk auf eindrückliche Art und Weise bekundet, dass es die Konzeption der Urner Regierung billigt und sich geschlossen hinter sie stellt. Gleichzeitig hat es der Erwartung Ausdruck gegeben, dass die grossen Aufgaben energisch an die Hand genommen werden. Vor allem möchte man sich wünschen, dass inskünftig eine etwas raschere Gangart angeschlagen und in erster Linie die grossen Zusammenhänge klar erkannt und nicht rein lokale Interessen verfochten werden. Das Volk hat nun das Signal für die urnerische Verkehrspolitik auf ‚Grün‘ geschaltet“ (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Damit kann die Hypothese 1 verifiziert werden, wonach die Urner Bevölkerung den Bau der N2 unterstütze, währenddem die Hypothese 2 nur betreffend der Haltung der Regierung verifiziert werden kann.

Resultat Hypothese 1:Die Hypothese „Die grosse Mehrheit der Urner Bevölkerung unterstützt den Bau der N2“ kann verifiziert werden. Die verschiedensten Akteure unterstützten die Bemühungen um den Bau der Nationalstrasse im Kanton Uri. Der Verkehr wurde als positiv wahrgenommen.

Resultat Hypothese 2:Die Hypothese „Die Urner Regierung unterstützt den Bau der Nationalstrasse, die Bevölkerung steht dem Ansinnen skeptisch gegenüber“ steht im Widerspruch zur Hypothese 1 und muss daher betreffend der Haltung der Urner Bevölkerung falsifiziert werden. Sowohl die Regierung als auch die Bevölkerung des Kantons Uri unterstützte den Bau der N2.

6.7.2 ausserkantonale Akteure

Nicht nur in den Kantonen Uri und Tessin (vgl. Kapitel 6.3.4 Tessiner Akteure) wurde die Frage nach der Gotthardroute diskutiert. Verschiedene ausserkantonale Akteure mischten in den Diskussionen mit, doch fanden sich auch hier fast ausschliesslich positive Meinungen. Am 30. Juni 1954 wurde das Gotthard-Komitee gegründet. Hinter diesem standen die Baudirektionen von 11 Kantonen, nämlich Tessin, Uri, Nidwalden, Schwyz, Zug, Luzern, Aargau, Zürich, Solothurn und die beiden Basel, sowie die Städte Luzern, Zug, Bellinzona, Locarno und Lugano, ferner der Verkehrsverband Zentralschweiz, die Verkehrsvereine Luzern, Uri, Pro Leventina und Pro Lugano und schliesslich die ACS- und TCS-Sektionen der elf erwähnten Kantone. Seit seiner Gründung setzte es sich vehement für eine wintersichere Strassenverbindung über den Gotthard ein (GP, 4. Mai 1963, Nr. 18). 1960 war der Urner Nationalrat Franz Arnold, Flüelen, Präsident des Komitees (GP, 17. März 1960, Nr. 12). Im Jahre 1960 wurde der Verein „Gotthard als Europastrasse“ gegründet, mit dem Ziel einer ganzjährig befahrbaren Gotthardstrasse, welche im Netz der Europastrassen Aufnahme finden sollte (GP, 11. Juni 1960, Nr. 24). Die Basler Handelskammer unterstützte die Bemühungen, ebenso wie die Verkehrsverbände ACS und TCS den Ausbau der Strecke und einen Strassentunnel befürworteten. Somit kann die Hypothese 6 verifiziert werden. Der Bau der N2 fand breite nationale Unterstützung.

Resultat Hypothese 6:Die Hypothese „Schweizweit findet der Bau der N2 Unterstützung, da weite Teile des Landes profitieren können“ kann verifiziert werden. Die Schweiz erhoffte sich eine verbesserte Stellung im internationalen Verkehr und generell von der besseren Erreichbarkeit profitieren zu können.

6.8 Chronologische Übersicht der Argumente

Alle Argumente, welche in diesem Kapitel aufgeführt werden, sind in den vorgängigen Kapiteln mit den entsprechenden Quellenagaben bereits erwähnt. Diese Angaben werden in diesem Kapitel nicht mehr geliefert. Diese Übersicht soll einen zeitlichen Überblick über die Debatte ermöglichen.

1950 – 1957

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Motorisierungsgrad in der Schweiz rapide zu, so dass die Strassen für den gewaltigen Verkehr völlig ungenügend geworden waren. Dieser Umstand war insbesondere am Gotthard, der wichtigsten Passage durch die Alpen, nicht haltbar, da der Verkehr ansonsten die Route umfahren würde. Dies brächte dem Kanton wirtschaftliche Nachteile bringen. Daher war eine Verbesserung der Alpenstrassen insbesondere im Interesse der Hotellerie und des internationalen Tourismus dringlich. Bei der Problematik am Gotthard mit seinen langen Wartezeiten beim Bahnverlad war eine weitsichtige Lösung anzustreben: Ausländischen Bestrebungen zur Umfahrung der Schweiz sollte mit einer ganzjährig befahrbaren Gotthardstrasse begegnet werden. Aufgrund seiner Bedeutung sollte die Gotthardroute Priorität unter allen Ausbaustrecken geniessen. Dem motorisierten Zeitalter sollte der Weg geebnet werden, um den Fremdenstrom und mit ihm den Handel und das Gewerbe zu fördern. Die Strecke sollte der Vorrang gesichert werden, um die wirtschaftlichen Vorteile, welche der Verkehr mit sich bringt, nicht zu verlieren. Der Gotthard sei die Wirbelsäule Europas, der eigentliche Zentralpunkt. Uri habe mit verkehrspolitischem Geschick die Entwicklung des Gotthards zur bedeutendsten Verbindung gefördert und gleichzeitig sei die Gotthardstrecke zur Lebensader für Uri geworden. Das Tessin erhoffte sich, durch eine wintersichere Strassenanbindung aus der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Isolation herauszukommen, doch das Projekt eines Strassentunnels stiess noch auf Widerstand: Das Geld sei besser in den Ausbau der Passstrassen zu investieren, der Bedarf für den Strassentunnel sei nicht gegeben, denn die Touristen wollten über den Pass fahren und nicht die gefährliche und psychisch belastende Durchfahrt auf sich nehmen. Der Autotunnel fand den selben Widerstand wie einst der Bahntunnel.

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Jahr 1958 wurde oft erwähnt, dass die Strasse ungenügend geworden und daher die Gefahr einer Umfahrung der Gotthardroute gegeben war, was schlimme Auswirkungen auf die Urner Wirtschaft und den Kanton Uri als Ganzes haben würde. Aus diesem Grund sollte die wichtigste Passage durch die Alpen den neuen Ansprüchen angepasst werden. Diese Argumente waren aber nicht nur in den fünfziger Jahren zentral, sondern auch in den Jahren um 1960, in welchen der grösste Teil der Diskussion geführt wurde.

1958 / 1959

Nach der Annahme des Verkehrsartikels durch das Volk im Jahr 1958 wurde die Debatte um die Gotthardstrecke intensiviert und 1959 wurden die Auswirkungen des Verkehrs auf die Dörfer zu einem Thema. Der Verkehr war besonders für Anwohner, Fahrradfahrer und Fussgänger zu einem Übel geworden. Die Nationalstrasse könnte den Dörfern eine Entlastung bringen. Diese Sichtweise fehlte in den Jahren zuvor, aber der wachsende Verkehr brachte den durchfahrenen Dörfern erste negative Auswirkungen. Die wirtschaftlichen Anliegen wurden aber auch weiterhin erwähnt. Die Bedeutung des Gotthards verpflichte zu einer ausreichenden und raschen Lösung, da er im Netz der Europastrassen ausgelassen zu werden drohte, wobei die Schweiz ihre Position als Drehscheibe Europas und einen Teil ihres Verkehrs verlieren könnte. Das Gewerbe ging von einer wirtschaftlich positiven Wirkung des Nationalstrassenbaus aus, da dieser dem Tal eine verbesserte Standortgunst und eine Förderung der Wirtschaft bringe. Die Planungskommission des Bundes sah jedoch aufgrund ihrer Verkehrsberechnungen keinen Bedarf für einen Strassentunnel am Gotthard, wobei die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen ohnehin ungewiss wären. Uri und das Tessin kritisierten diesen Entscheid: Der Bahnverlad gelange bereits 1970 an die Grenze der Leistungsfähigkeit und weitere Verkehrssteigerungen seien absehbar, mit der Folge, dass die Schweiz in immer grösserem Masse umfahren zu werden drohte. Das Tessin betonte, dass die Berge nicht länger ein Hindernis für das Gedeihen des Tessins darstellen dürften. Das Leben des Tessinervolkes hänge daher von einer leistungsfähigen Strasse ab, welche die Trennung des Tessins von der übrigen Schweiz aufheben könnte.

1960

Das Parlament folgte der Empfehlung der Planungskommission, die Gotthardstrasse, nicht aber den Strassentunnel, ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, worauf Kritik nicht ausblieb: Die Extrapolation der Planungskommission bezüglich der Verkehrsentwicklung sei ungenügend. Der Zielwert von einer Million Fahrzeuge werde nicht erst im Jahr 1980, sondern bereits 1963 erreicht sein. Die Winterkapazitäten seien angesichts immer neuer Verkehrs-Höchstwerte ungenügend und die Strassenverhältnisse im Sommer je nach Wetterbedingungen zu gefährlich, was die Attraktivität des Übergangs schmälere. Die lebensnotwendigen Belange des Geschäfts- und Touristenverkehrs sowie der wirtschaftliche Aufschwung Europas und die Konzentration der Verkehrs- und Transportströme verlangten nach einer wintersicheren Lösung, insbesondere da der Gotthard neben der nationalen auch eine eminent wichtige internationale Verkahrsaufgabe zukomme. Der Ausbau inklusive

Strassentunnel könnte der Schweiz den grössten Anteil des internationalen Transitverkehrs sichern, womit der Urner Wirtschaft gedient wäre. Ein wesentlicher Teil der Urner Volkswirtschaft war nach der Gotthardstrasse ausgerichtet. Gewerbe und Staat konnten von der Strasse profitieren, weshalb man sich in Uri von der Nationalstrasse Wunder erwartete. Das Tessin betonte seine Forderung nach einem ganzjährigen Strassenanschluss: Der Strassentunnel am Gotthard sei die einzig anzustrebende Lösung. Dieser könnte die wirtschaftlich nachteilige Isolation von der Restschweiz aufheben und habe daher eine lebenswichtige Bedeutung für das Tessin. Für Urseren war entscheidend, dass das Nordportal eines Strassentunnel ins Urserntal zu liegen käme. Es wurde befürchtet, bei einer Unterfahrung von der Wirtschaft abgeschnitten zu werden und vor dem wirtschaftlichen Ruin zu stehen.

Die Diskussionen drehten sich 1960 fast ausschliesslich um den Strassentunnel am Gotthard. Der Bau der Nationalstrasse war vom Parlament beschlossen und vom Volk erwünscht, doch ohne geeignete Fortführung nach Süden befürchtete man trotz der vierspurigen Zufahrt an Bedeutung zu verlieren.

1961

1961 beruhigte sich die Diskussion um den Strassentunnel vorübergehend. In den Dörfern sprach sich das Gewerbe vielfach gegen Umfahrungen aus, in der Angst, die Kunden würden ausbleiben. Doch die Lebensqualität in den Dörfern sank stetig aufgrund des Lärms, Gestanks und Unfällen. Während am Gotthard die Studiengruppe ihre Untersuchungen vorantrieb wuchs die Gefahr einer Umfahrung der Route durch neue Tunnelprojekte im Westen und im Osten.

1962

Im Jahr 1962 waren die Auswirkungen des Verkehrs auf die Dörfer das zentrale Thema, denn die Situation in den Dörfern verschlimmerte sich von Jahr zu Jahr. Der Verkehr staute sich auf der Passstrasse, beim Bahnverlad und besonders in den Dorfkernen immer mehr. Selbst die Geschäftsleute schimpften über den Verkehr, welcher Fussgänger gefährde, die Lebensqualität vermindere und dem Tourismus Probleme bereite. Die Zustände waren unhaltbar geworden. Der Verkehr musste aus den Dörfern gebracht werden, aber gleichzeitig durften die Dörfer nicht vom Verkehr abgehängt werden, denn ohne einen Anschluss war das Überleben schwierig: Alle, die an der Nationalstrasse wohnen müssen, müssten auch von ihr

leben können. Die N2 biete Gewähr für die Aufrechterhaltung des lokalen Tourismus, die Anbindung der Region und die Entlastung der Siedlungen.

1963

1963 empfahl die Studiengruppe Gotthardtunnel die Aufnahme des Strassentunnels Göschenen – Airolo ins Nationalstrassennetz. Der Entscheid wurde in Uri grösstenteils positiv aufgenommen: Es sei erfreulich, dass der Gotthard das Primat wahren konnte. Damit erfülle die Schweiz die ihr zufallende europäische Aufgabe der Verbindung von Nordwesteuropa mit dem Mittelmeergebiet, schaffe verbesserte Voraussetzungen für den internationalen und schweizerischen Tourismus und festige Uris Bedeutung als Passstaat. Der Strassentunnel befruchte die Volkswirtschaft und sorge für die wirtschaftlich nützliche Verbindung mit Italien. Die starke zu erwartende Verkehrszunahme sei positiv für den Tourismus. Die Umfahrung der Dörfer wurde neben der sehnlichst erwarteten Beruhigung der Dörfer und der damit verbundenen Steigerung der Lebensqualität auch als Chance für den Tourismus erkannt, welcher wieder lebenswerte Dörfer vermarkten werden könne. Das Tessin reagierte sehr erfreut auf die Empfehlung der Studiengruppe und erwartete Vorteile im Tourismus und eine Verminderung der Benachteiligung der Tessiner Wirtschaft. Eine engere Bindung des Tessins an den Hauptteil des Landes, von welcher wirtschaftliche Vorteile erwartet wurden, lag auch im nationalen Interesse.

Urseren dagegen fürchtete sich vor einer Beeinträchtigung der Existenzgrundlagen durch die Unterfahrung. Andermatt würde zum ewigen Flaschenhalt und der ganzjährige Anschluss des Tals wäre nicht gesichert. Die wirtschaftlichen Interessen Urserens waren vom Durchgangsverkehr abhängig, welchen man nun zu verlieren fürchtete und zudem wäre der kürzere Tunnel billiger, für den Tourismus vorteilhafter und durch die geringere physische und psychische Belastung der Autofahrer sicherer. Doch die Studiengruppe bewertete die Göschener Variante als billiger, konkurrenzfähiger und gesamtwirtschaftlich besser. Für Urseren mache die allgemeine Verkehrszunahme allfällige Nachteile mehr als wett, zumal die Befreiung vom Durchgangsverkehr bei gleichzeitigem Ausbau der Zufahrtswege ein touristisches Plus darstelle.

1964

Im Jahr nach dem Tunnelentscheid wurde die Nationalstrasse wieder zum Thema. Die Situation in den Dörfern wurde mit jedem Jahr schlimmer. „Gebt uns unsere Urner Dörfer wieder!“ wurde zum Slogan, unter welchem die Umfahrung herbeigesehnt wurde. Die Hoffnung war gross, dass die Autobahn den Dörfern den ursprünglichen Charakter zurückbringen könnte. Die Nationalstrasse bringe dem Kanton nicht in erster Linie wirtschaftliche Vorteile, da die wirtschaftlichen Nutzniesser die grossen Städte im Norden und Süden sein werden, sondern entlaste die Dörfer vom sie auffressenden Verkehr. Der Bau des 1.5 Milliarden Franken teuren Bauwerks werde wichtige Auswirkungen für die Wirtschaft mit sich bringen. Nach Inbetriebnahme N2 werde die Urner Volkswirtschaft in wirtschaftlichen Wechselwirkungen mit dem Verkehr stehen, doch der Beitrag des Tourismus werde abnehmen. Dies könne jedoch durch den Mehrverkehr kompensiert werden könne. Der Kanton müsse sich frühzeitig auf die Zeit nach der Inbetriebnahme vorbereiten, da die Nationalstrasse auch unerwünschte Auswirkungen mit sich bringen werde. Probleme ergaben sich für Uri bei der Finanzierung der Bauwerke. Der Kanton müsste trotz eines Bundesanteiles von 95 Prozent finanziell verbluten, sollte die Finanzierung nicht anders geregelt werden können.

Nachdem in früheren Jahren die Nationalstrasse besonders aus wirtschaftlichen Gründen befürwortet wurde, war man sich der positiven Auswirkungen auf die Urner Volkswirtschaft nicht mehr sicher. Trotzdem wurde der Eröffnung der Nationalstrasse freudig entgegengeblickt, da diese die unzumutbar gewordenen Lebensbedingungen verbessern sollte.

1965 / 66

1965 wurde die Frage der Finanzierung immer aktueller. Uri konnte die finanziellen Lasten nicht tragen. Der hohe Bundesanteil sei eine optische Täuschung, da Uri eine sehr kleine Bevölkerungszahl habe: Uri müsste pro Kopf am meisten für den Nationalstrassenbau zahlen und die Finanzierung der Betriebs- und Unterhaltskosten war noch gar nicht geregelt. Diese Kosten würden Uri mutmasslich noch mehr belasten als der Bau. Wenn die gesamten Einnahmen zur Strassenfinanzierung eingesetzt werden müssten, müsste alles andere vernachlässigt werden. Unter anderem aufgrund dieser Befürchtung war der Nationalstrassenrausch im Kanton verflogen und die Hoffnung, die Nationalstrasse bringe der Wirtschaft ein goldenes Zeitalter, wurde nur mehr von wenigen geteilt. Die Nationalstrasse bringe dem Kanton wohl wirtschaftliche Vorteile aber auch finanzielle Nachteile.

1967 – 1969

Nachdem die ersten Teilstücke im Bau waren, wurden die Debatten um die Strecke weniger und neue Argumente wurden keine mehr vorgebracht. Der Bau der Nationalstrasse bringe der Urner Volkswirtschaft einen bedeutenden Impuls und eine günstige Beschäftigungslage auf 10 Jahre hinaus, doch werde die Eröffnung der Nationalstrasse eine Umwälzung der wirtschaftlichen und gewerblichen Struktur bringen. Die Befreiung von der Verkehrsschlange mit ihren positiven und negativen Auswirkungen werde für viele Betriebe ein radikales Umdenken bedeuten. Das Gewerbe müsse solidarisch zusammenspannen und reagieren. Dies wurde durch die Initiative für das Autobahnrestaurant gemacht, welches von der Raststättengesellschaft betrieben werden sollte, an welcher die Urner Gewerbetreibenden massgeblich beteiligt waren. Die Autobahn sei der Wendepunkt für den Tourismus, das Gastgewerbe und somit für die ganze Volkswirtschaft. Erstmals wurden auch Auswirkungen auf die Umwelt formuliert: Die Nationalstrasse werde Nachteile in ökologischer Hinsicht mit sich bringen und bedeute einen massiven Eingriff in die Landschaft.

1970 – 1976

Zu Beginn der siebziger Jahren war die Strasse im Bau und die Diskussionen darüber verstummt. Im Bereich des Tourismus hoffte man, Ruhe und Abgeschiedenheit als Trumpf ausspielen zu können. Nach der Eröffnung der ersten Teilstücke wuchs besonders in den Dörfern ohne Autobahnanschluss die Besorgnis, vom Verkehr und der Wirtschaft abgeschnitten zu werden. Die Losung lautete, Zufallsgäste zu Zielgästen zu machen. Die starke Position als Verkehrsdrehkreuz wurde nicht nur wirtschaftlich begründet. Sie stärke die politische Stellung der Schweiz. Abseits stehen hiesse auch beiseite geschoben zu werden.

1977 – 1979

Ende der siebziger Jahre waren die ersten Teilstücke der Nationalstrasse in Betrieb und die Urnerinnen und Urner bekamen einen ersten Eindruck, was die Autobahn für das Tal bedeuten könnte. Es wurde je länger, desto klarer ersichtlich, dass der Nationalstrassenbau dem Kanton mehr wirtschaftliche Nachteile als Vorteile brachte, denn der Kostenanteil am Bau der Strasse war zu hoch. Vom Betrieb der Nationalstrasse erhoffte man sich die Ansiedelung anspruchsvollerer Arbeitsplätze und die Erschliessung neuer Märkte. Uri werde immer ein Passantenland bleiben, daher sei der Mehrverkehr als Plus, die Umfahrung der touristischen Infrastruktur als Minus zu werten. Um Passanten für Uri zu gewinnen, sollte die Raststätte zum Tor von Uri werden und Durchreisende mit Uri konfrontieren. Uri passte sich mit der Raststätte den neuen Realitäten an, denn der Verkehr habe nicht nur für den

Tourismus, sondern für die gesamte Volkswirtschaft grosse Bedeutung. Bevor die Nationalstrasse komplett in Betrieb genommen werden konnte, setzte die Furcht vor einer Überschwemmung durch den Schwerverkehr ein. Bereits durch die ersten eröffneten Kilometer Autobahn wuchs der Schwerverkehr stark an und die Befürchtung war gross, dass nach der Eröffnung der kürzesten Alpenverbindung, welche dazu gratis zu befahren war, der Anstieg des Schwerverkehrs bedrohlich werden könnte.

1980

Im Jahr der durchgehenden Eröffnung der N2 im Kanton Uri wurden viele Erwartungen, Hoffnungen und Ängste betreffend des neuen Bauwerks geäussert. Zum Thema Urner Volkswirtschaft nach der N2 wurden optimistische und pessimistische Artikel geschrieben und auch bei den Urner Behörden und Gewerblern hielten sich Euphorie und Befürchtungen die Waage. Die Baubranche – das goldene Kalb des letzten Jahrzehnts – werde einen massiven Rückgang erleben und es herrschte Sorge um den Tourismus, da Uri durch die Nationalstrasse in 20 Minuten durchfahren werden konnte. Noch jedesmal hätten neugestaltete Verkehrswege Probleme gebracht, doch immer hätten die Urner einen Weg gefunden, um zu überleben. Die Bevölkerung war gewillt, die Anpassungsprobleme zu lösen und hätte die Gelegenheit beim Schopf gepackt, indem sie die Gotthard-Raststätte in Urner Hand belassen hat. Durch die N2 öffneten sich neue touristische Chancen: Die Lebensbedingungen in den Dörfern wurden verbessert und das Urnerland rückte durch die neuen Verbindungen näher an die touristischen Kundenmärkte. Daneben wurde das Wintersportangebot ausgebaut und die „Historische Strasse durch Uri“ initiiert, welche den gemächlichen Tourismus auf der traditionellen Gotthardstrasse fördern sollte. Der Kanton habe nicht geschlafen und sei bereit für die neuen Herausforderungen.

Die Nationalstrasse werde die Dörfer vom unerträglich gewordenen Verkehr entlasten, bedeute aber auch einen massiven Eingriff in die Landschaft und brachte eine Angst vor Verfremdung und Umweltzerstörung mit sich. Das Tessin hingegen bezeichnete die Nationalstrasse als Aorta, welche den Südkanton mit der übrigen Eidgenossenschaft verbinden werde. Der Tunnel sei der Ausdruck einer politischen Notwendigkeit, welcher einen besseren Kontakt ermögliche, woraus ein Wachstum an Interesse und Verständnis entstehen soll. Die Schweiz erfülle ihre internationale Verpflichtung als Drehscheibe europäischer Verkehrsachsen. Der Tunnel verkürze Distanzen und ermögliche einen schnellen

und sicheren Verkehr, soll aber kein Korridor für den Schwerverkehr sein. Doch die Sorgen, vom Schwerverkehr überrollt zu werden wurden immer grösser.

In Urseren wurde die Zukunft nicht mehr so düster gesehen wie nach der Entscheidung für den Strassentunnel Göschenen – Airolo fünfzehn Jahre früher. Die Meinungen waren geteilt, wie sich der Strassentunnel auf das Hochtal auswirken würde. Der Tunnel bewirke einen Kreiselverkehr mit den übrigen Pässen und werde so Betrieb ins Tal bringen. Er entlaste Urseren von den Südlandrasern, so dass die Geniesser die Muss-Gäste ablösen werden. Die Gastbetriebe müssten nun alles daran setzen, ihre Stammgäste zu halten. Dazu boten sich Urseren durch die verbesserte Anschliessung grosse Chancen im Wintertourismus. Doch durch den Tunnel werde Urseren noch wetterabhängiger, da schlechtes Wetter bis anhin viele Zufallsgäste brachte, welche nun ausbleiben werden.

1950 – 1980

In den dreissig Jahren zwischen dem breiten Aufkommen der Motorisierung und der Eröffnung der durchgehenden Nationalstrasse N2 im Kanton Uri änderten sich die Argumente und Erwartungen an die Autobahn nur bedingt. Die Autobahn sollte eine Antwort auf die überlastete Gotthardstrasse sein, welche dem Verkehr nicht mehr gerecht werden konnte und so der Gefahr der Marginalisierung gegenüberstand. Der Verkehr sollte am Gotthard behalten werden, da dieser die Lebensgrundlage für die Urner Volkswirtschaft war, weshalb der Ausbau nötig und befürwortet wurde. Von der Nationalstrasse erwartete man sich in Uri ursprünglich Wunder, doch je länger je mehr musste festgestellt werden, dass diese wohl den Dörfern die ersehnte Umfahrung bringen werde, doch dass der Betrieb der N2 für Uri wirtschaftliche Nachteile bringen könnte, besonders da die Finanzierung für den Kanton zu einem grossen Problem wurde. Kurz vor der Eröffnung kam die Soge hinzu, vom Schwerverkehr überschwemmt zu werden.

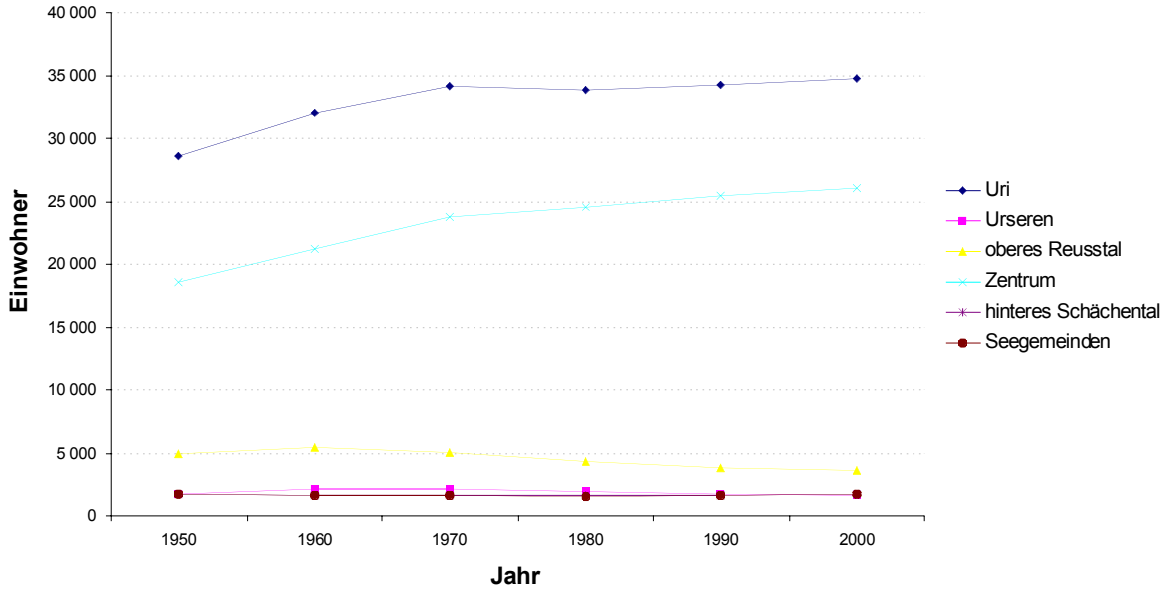
6.9 Die Auswirkungen der Autobahn

6.9.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt

Bevölkerungsentwicklung

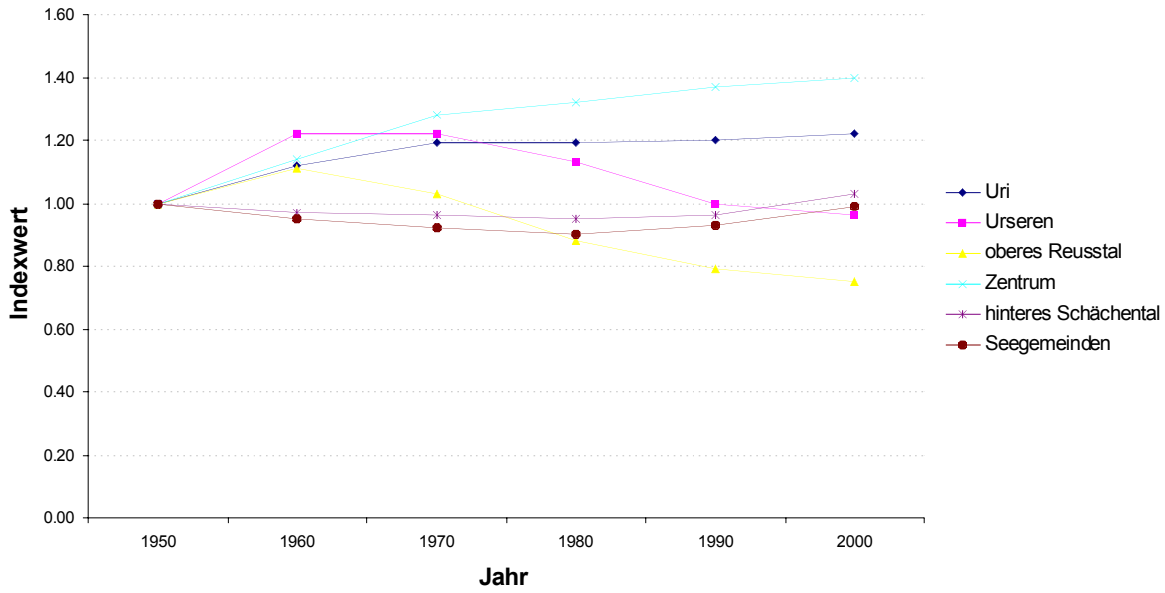
Die Wohnbevölkerung des Kantons Uri nahm von 28‘556 im Jahr 1950 auf 34‘777 Einwohner im Jahr 2000 zu. Das hauptsächliche Bevölkerungswachstum fand dabei zwischen 1950 und 1970 statt, während in der Folge die Bevölkerungszahl nur noch sehr langsam anstieg. Die Bevölkerungsentwicklung verlief im Kanton jedoch regional ungleichmässig. Im hinteren Schächental und in den Seegemeinden war zwischen 1950 und 1980 ein Bevölkerungsrückgang zu beobachten, welcher sich in den folgenden Jahren bis 2000 umkehrte, so dass die Werte von 1950 wieder erreicht wurden. Im Urserntal verlief die Entwicklung genau umgekehrt: Zwischen 1950 und 1960 erfolgte eine Bevölkerungszunahme von über 20 Prozent, doch in der Folge fielen die Zahlen wieder und sanken im Jahr 2000 unter das Niveau von 1950. Das Zentrum konnte eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme von insgesamt 40 Prozent verzeichnen. Die gegenteilige Entwicklung ist in den Dörfern des oberen Reusstals festzustellen: Nach 1950 stieg die Bevölkerungszahl bis 1960, doch danach setzte die Abwanderung ein, so dass die Bevölkerungszahl im Jahr 2000 um 25 Prozent unter dem Wert von 1950 lag. Das Zentrum war somit für die absolute Bevölkerungszunahme im Kanton verantwortlich, währenddem die Randgebiete stagnierten oder an Einwohnern verloren. Der Trend zur Abwanderung scheint nicht gebrochen (Diag. 17 und 18).

Diagramm 17: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1950 – 2000



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 18: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri – indexiert 1950 – 2000

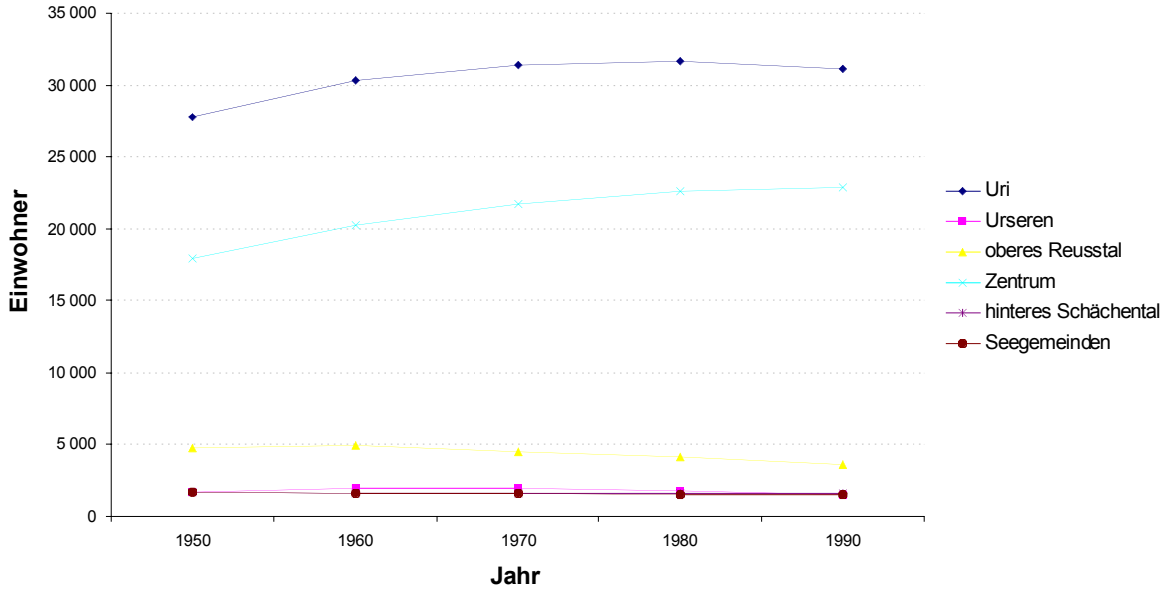


Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Betrachtet man die Bevölkerungskurven ohne die ausländische Wohnbevölkerung, ist festzustellen, dass die Kurven flacher ausfallen, die Entwicklungen aber dieselben und die prozentualen Abnahmen nicht geringer sind. Im oberen Reusstal sind die Gastarbeiter, welche an der Nationalstrasse gearbeitet haben, in den Jahren 1960 und 1970 zu erkennen. In

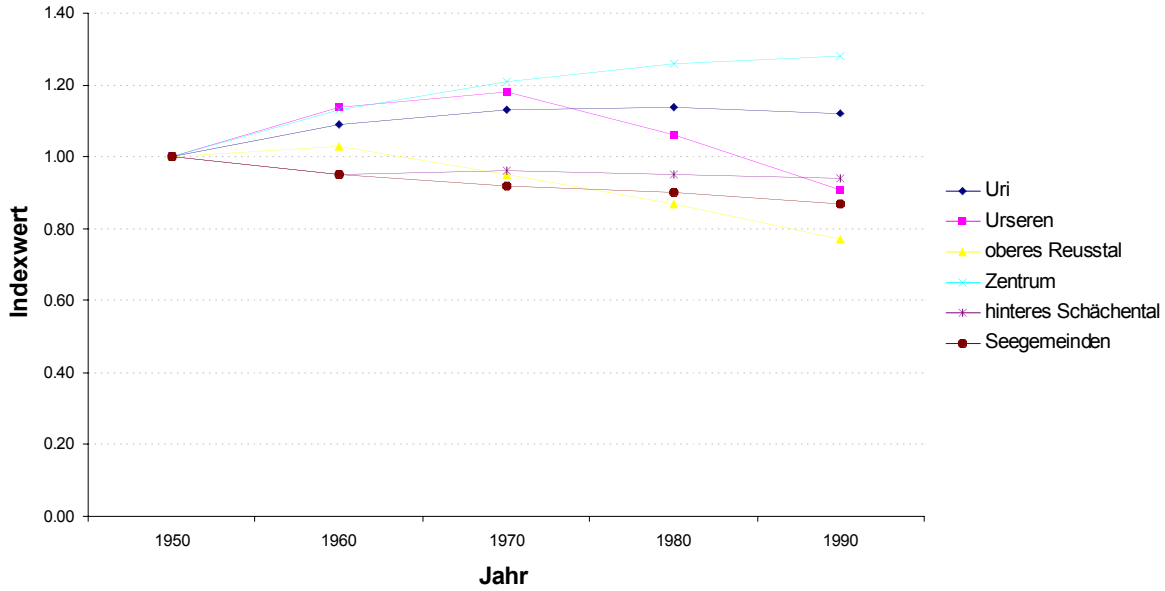
Göschenen lebten 1960 über 400 ausländische Einwohnern. Ab 1980 nahm die Zahl der ausländischen Einwohner in dieser Region wieder markant ab (Diag. 19-21).

Diagramm 19: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1950 – 1990



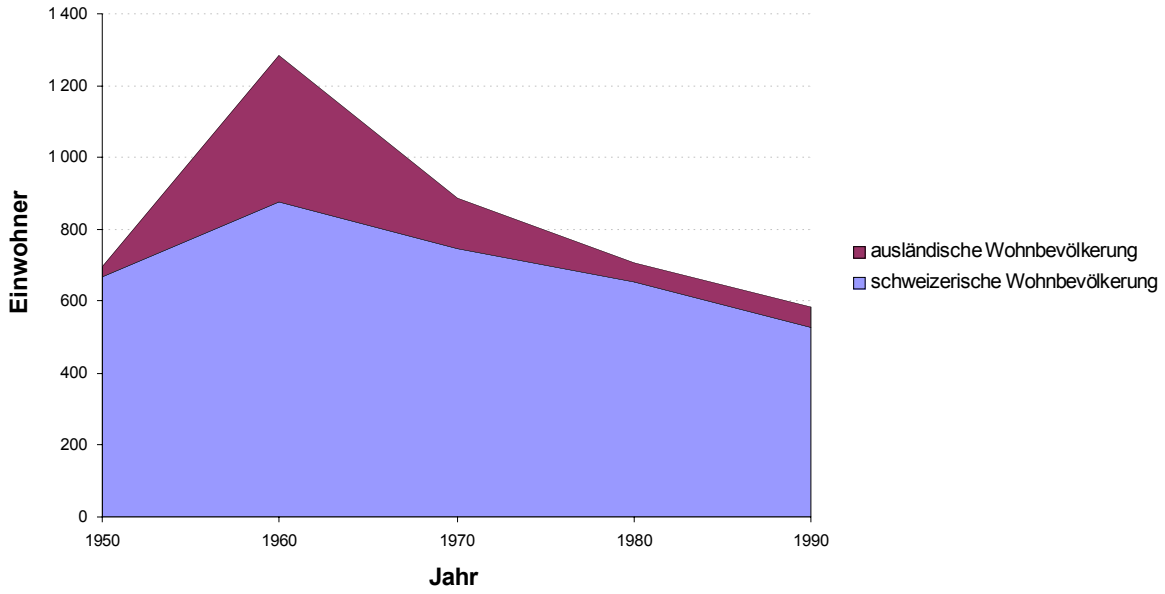
Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 20: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri – indexiert 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 21: Wohnbevölkerung Göschenen 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Lage in den Dörfern

Die Nationalstrasse trug zu einer wesentlichen Entlastung des Verkehrs in allen Dörfern entlang der Gotthardroute bei und verbesserte so die Lebensqualität (Urner Baudirektor Anton Stadelmann; in: UW, 1. September 1990, Nr. 68; Gisler 1994: 301; Herger und Walker 1985: 272, 273). Der Baudirektor von 1980, Josef Brücker, bewertete 20 Jahre nach der Eröffnung der Nationalstrasse die Entlastung vom Durchgangsverkehr als grössten Gewinn für Uri. Durch die vielen Anschlüsse nützt die N2 auch dem hausgemachten Verkehr Uris, welcher sich zu einem Teil auf der Nationalstrasse abspielt (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Der Urner Volkswirtschaftsdirektor Ambros Gisler fragte zehn Jahre nach der Eröffnung, was passiert wäre, wenn die N2 nicht gebaut worden wäre (UW, 1. September 1990, Nr. 68). Kurt Suter vom Bundesamt für Strassen gab eine Antwort auf diese Frage: „Es wäre unvorstellbar, wenn die N2 im Kanton Uri nicht gebaut worden wäre. Die Vorstellung dass der heutige Verkehr durch die Dörfer geleitet würde, erweckt Schreckensvisionen“ (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Der Wassener Gemeindepräsident Peter Mattli urteilte ähnlich: „Durch die N2 hat der Verkehr Richtung Gotthard zugenommen. Doch er hätte auch sonst zugenommen. Obwohl im Dorf die Strassen gut ausgebaut sind, wäre es heute unvorstellbar, wenn der jetzige Verkehr durch Wassen rollen würde.“ Das Dorf habe Ruhe gefunden, was positiv zu werten sei. Damit bewahrheitete sich das Argument, dass die Dörfer entlastet würden.

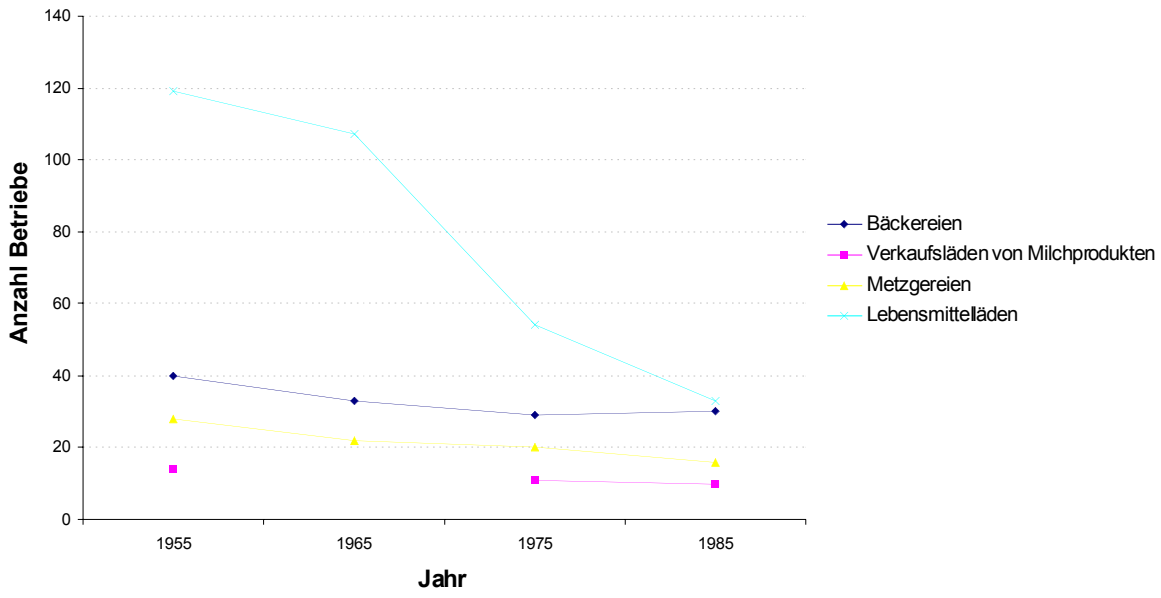
Resultat Hauptargument 2: Das Hauptargument „Durch die N2 sollen die Dörfer entlang der Gotthardstrasse entlastet werden“ sollte sich als begründet erweisen. Die N2 brachte den Dörfern eine grosse und spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr und steigerte so die Lebensqualität. Es wäre unvorstellbar, heute in diesen Dörfern zu leben, wenn die N2 nicht gebaut worden wäre.

Mattli sagte weiter, er sehe die Situation ähnlich wie vor 100 Jahren: Auch da habe sich das Volk in schwieriger Lage aufgerafft und überlebt (Herger und Walker 1985: 112). Nachdem die langersehnte Umfahrung fertiggestellt war, erschraken jedoch viele Einwohner ab der plötzlichen Ruhe: „Und genau so muss es den Andermattern ergangen sein. Nach einem erlösenden Seufzer ‚Na endlich‘ überkam sie beim Anblick ihrer (fast) leeren Strassen eine undefinierbare Angst. Es ist nicht (nur) die Angst des Geschäftsmannes, nun plötzlich ausgebootet zu sein: es ist die Angst eines jeden Menschen, der sich mit seiner lärmigen Umgebung abgefunden hat, nun plötzlich verlassen zu sein“ (UW, 30. August 1969, Nr. 69).

Die Autobahn hat für Uri die Distanzen verkürzt und die Welt geöffnet (Herger und Walker 1985: 273). Die bessere Anbindung an die Zentren veränderte die Einkaufsmöglichkeiten und die Einkaufsgewohnheiten, was für die dörfliche Infrastruktur Folgen hatte: viele kleinere Detailhandelsgeschäfte mussten schliessen (Gisler 1994: 339). Zwischen 1955 und 1985 nahm die Zahl der Arbeitsstätten im Detailhandel stark ab, wovon in erster Linie die Lebensmittelgeschäfte betroffen waren, doch auch die Zahl der Metzgereien, Bäckereien und Milchzentralen sank (Diag. 22). Dadurch wurde das Auto für den Einkauf teilweise zur Notwendigkeit, was sich auf Betagte, Mütter, Kinder und Jugendliche, welche nicht über ein Auto verfügen können, negativ auswirkte. Durch diese Einkaufszentralisation wurden in Randregionen weitere Arbeitsplätze abgebaut und in den Zentren neue geschaffen (Gisler 1994: 340). Doch die grundlegende Konsumgüterversorgung in den Randgemeinden funktioniert weiterhin. Im Jahre 1990 verfügte jede Gemeinde über mindestens eine Lebensmittelverkaufsstelle (Herger und Walker 1985: 193). Trotzdem kann die Hypothese 10 verifiziert werden.

Resultat Hypothese 10: Die Hypothese „Durch die veränderten Erreichbarkeitsverhältnisse wird sich die Versorgung der Randgebiete verschlechtern" kann verifiziert werden. Die Zahl der Betriebe im Detailhandel ging nach der Eröffnung der N2 stark zurück, worunter besonders der weniger mobile Teil der Bevölkerung zu leiden hat.

Diagramm 22: Arbeitsstätten Detailhandel Kanton Uri 1955 – 1985



Quelle: Eidgenössische Betriebszählungen, verschiedene Jahrgänge; in: Gisler 1994

In den Randgebieten haben sichere Strassenverbindungen eine grosse Bedeutung im Kampf gegen die Abwanderung: „Ein Schulhaus reicht halt nicht aus, um die Abwanderung der Bergbevölkerung zu stoppen. Einer sicheren Strassenverbindung kommt ein sehr hoher Stellenwert zu“, hiess es im Landrat (UW, 12. September 1987, Nr. 71; in: Gisler 1994: 372).

Immissionen der N2

Die Nationalstrasse brachte nebst positiven auch eine Reihe von unerwünschten Folgen mit sich. Die Massen ziehen auf der Autobahn an den Urnern und Leventinern vorbei. Der Lebensraum der Anwohner wurde zum Durchgangsraum und ihre gute Stube zum zugigen Korridor voll Gestank, Russ und Lärm (Stalder 2003: 146), wodurch besonders Wohnlagen direkt an der Nationalstrasse massiv an Qualität und Wert eingebüsst haben (Abb. 21).

Abbildung 21: Autobahnviadukt in Gurtnellen-Wiler

Quelle: eigenes Foto

Die natürliche und unversehrte Umwelt ist knapp geworden (Gisler 1994: 313). Der Lebensraum Uri wird durch Emissionen und die langanhaltende Zerstörung des Landschaftsbildes belastet (Abb. 22 und 23) (Sommer 1990: 28; Herger und Walker 1985: 273).

Abbildung 22: oberes Reusstal zwischen Amsteg und Intschi

Quelle: eigenes Foto

Abbildung 23: N2 in der Reussebene zwischen Altdorf und Seedorf

Quelle: eigenes Foto

Durch die hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn entstand massiv mehr Lärm (GP, 30. Juli 1983, Nr. 30; in: Gisler 1994: 309), welcher sich nicht mehr nur auf die unmittelbare Umgebung beschränkt, sondern sich wegen der besonderen geographischen Lage des engen Tales über die ganze Talschaft verteilt und so auch die höherliegenden Gebiete an den

Talseiten erheblich belastet (Gisler 1994: 309; Sommer 1990: 34). Aufgrund der stetigen Verkehrszunahme wuchsen diese Lärmemissionen weiter an, wobei insbesondere das Verkehrswachstum beim Schwerverkehr mehr Lärm verursachte. Der steigende Lärmpegel führte dazu, dass an vielen Stellen Lärmschutzwände installiert werden mussten, die ihrerseits einen weiteren Eingriff in die ohnehin schon belastete Landschaft darstellen. Der Verkehr zerstörte somit auch die Werte, welche Touristen ins Tal bringen sollten: Ruhe und gesunde Bergluft. Die ständige Zunahme des Verkehrs führte nicht zum erhofften Aufschwung der Volkswirtschaft, sondern zur Einsicht, dass das Urnerland für die nach Süden Ziehenden keine Attraktivität mehr beinhaltet (Herger und Walker 1985: 197).

Ambros Gisler gab 1991 die Haltung des Kantons wie folgt wieder: „Der Gotthard, davon bin ich überzeugt, wird auch in der Zukunft – wie in der Vergangenheit – ganz stark vom Transitverkehr geprägt. Und in diesem Zusammenhang will Uri ein aktives Mitspracherecht haben. Das setze ich über alles. Alles, was am Gotthard geschieht, wollen wir mitbestimmen können. Das ist ein ureigenes Recht, weil wir da auch zu Hause sind, hier einen Lebensraum nutzen. Wir sind 35‘000 Einwohner. Über diese kann auch eine EG mit 350 Millionen Einwohnern nicht einfach hinwegschauen, wenn man völkerverbindend sein und die anderen leben lassen will. Für uns wird gelten, dass wir uns nicht partout gegen alles stellen. Wir wollen die Umweltbilanz Uri und damit die Lebensqualität in unserem Kanton verbessern. Was jetzt geschieht, ist unserem Lebensraum schädlich und gewährleistet teilweise nicht einmal mehr die Sicherheit entlang der Transitachse. Wir wollen die Transitachse erhalten, also können wir auch im Interesse des Nord-Süd-Verkehrs keinen zerstörten Lebensraum brauchen. Wir sind für eine Alpentransversale, die in der Anlage und in der Infrastruktur umweltgerecht ist“ (UW, 27. Februar 1991, Nr. 15). Die Angst der Urner um ihren Lebensraum war zentral geworden. Der Gemeindepräsident von Seedorf, Walter Wipfli, erwähnte dies am Beispiel seiner Gemeinde. Die N2 brachte der Gemeinde Lärm und Immissionen und beeinträchtigte die Wohnqualität (Ambros Gisler; in: UW, 1. September 1990, Nr. 68; Herger und Walker 1985: 172). Ähnliche Äusserungen waren in verschiedenen Dörfern entlang der Nationalstrasse zu vernehmen. Neben den Immissionen war laut Ambros Gisler der grosse Landverlust besonders schmerzlich. Die Nationalstrasse führt über fruchtbare Flachwiesen und beansprucht wertvollen Boden und bestes Kulturland (UW, 1. September 1990, Nr. 68; Sommer 1990: 25). Mit dem Entzug dieser Winterfutterfläche der Talbetriebe ist eine Nutzungsschmälerung der Sommerweiden in den Alpen verbunden, was eine Vergandung der Bergregionen zur Folge haben könnte (Sommer 1990: 27).

Die Nationalstrasse hatte nicht nur für die Anwohner, sondern auch für die Umwelt negative Auswirkungen. Durch das starke Verkehrswachstum vervielfachte sich die Schadstoffmenge bereits in den ersten Jahren des Betriebes und das stetige Verkehrswachstum vergrösserte die Umweltbelastungen weiter (Sommer 1990: 8; Herger und Walker 1985: 273). Besonders gravierend für den Bergkanton sind die mit dem Nationalstrassen-Verkehr verbundenen Luftschadstoffe. Diese werden sowohl unmittelbar auf den Nationalstrassen als auch mittelbar aus den (auf 1400 – 1700 m.ü.M. gelegenen) Entlüftungsschächten ausgestossen. In den Jahren 1987 und 1988 stammten mehr als 90 Prozent der Stickoxidemissionen aus dem Strassenverkehr. Dabei betrug der Anteil des Verkehrs auf der Nationalstrasse mehr als 80 Prozent (Tages-Anzeiger, 4. Juni 1980; Balzari & Schudel AG 1990: 1; in: Gisler 1994: 310). Beim Strassenverkehr ist der Schwerverkehr für den Hauptteil der Emissionen verantwortlich. Dieser erlebte auf der N2 eine besonders starke Zunahme und gefährdet das empfindliche alpine Ökosystem, so dass sich der Güterverkehr auf der Strasse zum Umweltdesaster entwickelte (Jeker et al. 2002: 40,46; Gisler 1994: 313). Mit dem Aufkommen der Diskussion über das Waldsterben anfangs der achtziger Jahre wurde die Luftverschmutzung und die damit verbundene Zerstörung der Umwelt für grosse Teile der Bevölkerung ersichtlich (Gisler 1994: 313). Die Luftschadstoff-Konzentrationen zum Schutze der Menschen wurden bis zu zwanzigfach überschritten (UW, 6. April 1988, Nr. 26; in: Gisler 1994: 310) und die Belastung der Luft hatte die Werte der hochindustrialisierten Zonen des Landes erreicht (Weltwoche, 5. September 1985). Der Chef des Amtes für Umweltschutz, Walter Jauch, urteilte 1990: Die Natur habe ein grosses Einsteckvermögen, doch irgendwann komme die Antwort. Naturgesetze könnten eine Zeitlang missachtet werden, aber irgendwann spiele die Natur nicht mehr mit. Die N2 sei nicht umweltverträglich und auf Dauer könne die Natur nicht von der Substanz leben, sondern sie müsse von den Zinsen leben können (UW, 1. September 1990, Nr. 68; UT, 1. September 1990, Nr. 202). Ambros Gisler teilte diese Ansicht: „Die Umweltbelastungen haben durch den Betrieb der Autobahn wegen der hohen Verkehrszunahme einen bedenklichen Umfang angenommen.“ Das vertretbare Ausmass an Immissionen werde teilweise erheblich übertroffen, wobei der Transitschwerverkehr als Hauptverursacher gilt. Daneben stellen Giftstofftransporte ein erhebliches Gefahrenpotential dar. All diese Umweltbelastungen bringen auch finanzielle Nachteile mit sich, da aufwendige Sanierungen notwendig werden (UW, 1. September 1990, Nr. 68).

Der Zustand der Urner Wälder verschlechterte sich in den Jahren vor und nach der Eröffnung der Nationalstrasse, wozu die Luftschadstoffe einen grossen Teil beitrugen (Sommer 1990:

37). Der Verlust des Waldes im Berggebiet ist gleichbedeutend mit dem Verlust der Lebensgrundlage schlechthin, da der Wald in diesen Regionen eine besondere Schutzfunktion vor allem gegen Steinschlag und Lawinenübergängen übernimmt (Gisler 1994: 310; Herger und Walker 1985: 35). Der Wald war aus verschiedensten Gründen geschwächt und damit nicht mehr widerstandsfähig gegen den in den achtziger Jahren auftretenden Borkenkäfer. Heisse, zu trockene Sommer hatten an seiner Substanz gezehrt und die Abgase des Verkehrs, der Industrie und der Haushalte trugen das ihrige dazu bei, dass der Zustand des Waldes immer schlechter wurde. In den Jahren 1984 bis 1986 wurden 10 Prozent der gesamten Urner Waldfläche analysiert: Nur 46 Prozent des Waldes waren ohne Schaden, währenddem 5 Prozent als schwach geschädigt, 41 Prozent als mittelstark geschädigt und 8 Prozent als stark beschädigt klassiert werden mussten. Beim Bannwald Altdorf waren gar über 80 Prozent des Bestandes geschädigt (Sommer 1990: 36; Zurfluh 1990: 353). Die Luftverschmutzung konnte so auf ihre Verursacher zurückfallen. Die Frage trat auf, ob die Gotthardbahnlinie und die Nationalstrasse in zwanzig Jahren noch benützbar sein würden, oder ob diese wegen des kranken Bannwaldes bereits zu unsicher sein könnten. Damit kann die Hypothese 11 verifiziert werden, das Urner Ökosystem bekam die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu spüren.

Resultat Hypothese 11: Die Hypothese „Uris Ökosystem hat unter der Nationalstrasse zu leiden“ kann verifiziert werden. Das Ökosystem Uri leidet unter verschiedenen Immissionen, welche durch die geographische Lage die ganze Talschaft belasten. Durch den rasant wachsenden Verkehr dürfte sich die Situation in Zukunft weiter verschlechtern.

Sicht der Bevölkerung

In der Bevölkerung, welche in den sechziger Jahren fast einstimmig den Bau der Nationalstrasse befürwortete, änderten sich die Meinungen nach der Inbetriebnahme des Bauwerks. Das Unbehagen in der Urner Bevölkerung über die Zunahme des Verkehrs und der Umweltbelastung nahm zu und in Uri fand eine Polarisierung der Meinungen in Sachen Auto, Mobilität und Verkehr statt (Gisler 1994: 316). Der Konflikt zwischen individueller Mobilität und dem Gemeinwohl zeigte sich von neuem. Das Auto brachte die Mobilität nach Uri, doch wurde das enge Reusstal mit seiner Transitroute auch zum Schauplatz für eine Massierung individuell ausgeübter Mobilität. Diese Summierung beeinträchtigte das Gemeinwohl negativ (Gisler 1994: 365). Die Einstellung zur Strasse und zum Verkehr begann sich daher in Uri zu verändern und Strassenneubauten erwuchs nach der Vollendung der Nationalstrasse grössere Opposition. Die Gleichung, dass Strassen neue Arbeit bedeuteten und die Voraussetzung für

das „Aufblühen“ der Volkswirtschaft seien, fand nicht mehr die breite Zustimmung wie in der Vergangenheit (Gisler 1994: 371). Dazu zeigte sich 1984, dass die „Wunderwerke der Technik“ nur eineinhalb Jahrzehnte Bestand hatten und sich entlang der N2 bereits millionenteure Sanierungen aufdrängten (GP, 15. Dezember 1984, Nr. 50; in: Gisler 1994: 371, 372). Selbst konservativ gesinnte Urner wie CVP-Ständerat Franz Muheim, registrierten 1985 innerhalb der Urner Bevölkerung einen „starken Stimmungswechsel“ (Weltwoche, 5. September 1985). Vor diesem Hintergrund waren beim kantonalen Strassenbauprogramm von 1987 – welches im Landrat gute Annahme finden sollte – nicht mehr Strassenneubauten, sondern die Substanzerhaltung, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Schutz vor Naturgewalten das Ziel. Einzelne Ratsmitglieder sprachen gar von einer „Trendwende“, einer Abkehr davon, „jede Passstrasse gemäss ‚Euronorm 250‘ auszubauen.“ Ein „tipptopper Ausbau“ der Kantonsstrasse berge – so der Baudirektor – auch die Gefahr in sich, noch mehr Verkehr anzulocken (Gisler 1994: 372). Was über Jahrhunderte das erklärte Ziel des Strassenbaus war, nämlich mehr Verkehr zu generieren, um davon leben zu können, stellte nunmehr eine Gefahr dar, da der Kanton vom Verkehr mit all seinen negativen Auswirkungen förmlich überschwemmt worden war. Noch zwanzig Jahre zuvor forderten die Urner den unverzüglichen Anschluss an das internationale Autobahnnetz, doch herrsche laut Muheim mittlerweile eine „Das Mass ist voll–Stimmung“, welche durch die N2 provoziert wurde (Weltwoche, 5. September 1985). Der Sinneswandel in der Urner Bevölkerung war somit eine direkte Auswirkung des Betriebes der N2. Ein Volksaufstand war jedoch nicht in Sicht. „Die Urner sind hart im nehmen und sie sind – seit jeher und bis heute – konservativ“, urteilte die Weltwoche (Weltwoche, 5. September 1985). Der Präsident des VCS Uri, Alf Arnold, kommentierte dies 1985 so: „Bisher haben sich die Urner mit ihrem Kanton immer als Randgebiet empfunden. Viele wollten zwar mehr vom Wohlstand der anderen haben; trotzdem hat sich aber immer wieder die Meinung durchgesetzt: ‚Wenn wir weniger Wohlstand haben, dann haben wir auch weniger Probleme.‘ Jetzt kann man das Resultat anschauen: wir haben zwar immer noch weniger Wohlstand als die anderen – dafür haben wir aber die grössten Umweltschäden im ganzen Land...“ (Weltwoche, 5. September 1985).

Fünf Jahre später erklärte Alf Arnold, dass auch der VCS die Transitfunktion der Schweiz nie grundsätzlich in Frage gestellt habe, doch müsste nicht jedes Verkehrsaufkommen akzeptiert werden. Der Verkehr sei zu billig, da er für die von ihm verursachten externen Kosten nicht aufkommen müsse (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Zehn Jahre nach der Eröffnung des Strassentunnels riefen verschiedene Organisationen – Komitee der Urner Standesinitiative

„Schutz vor dem Transitverkehr“, Naturfreunde Altdorf, SP Uri, Urner Luft-Lobby, Urner Naturschutzbund, VCS Uri, WWF Uri und andere – zur Teilnahme an der Kundgebung „10 Jahre Gotthardloch“ und zur Beflaggung der Häuser mit schwarzen Fahnen auf. Mit dieser Veranstaltung sollte kundgetan werden, dass Uri vom Lärm und Gestank genug habe (UW, 29. August 1990, Nr. 67). Der Verkehr war immer einer der wichtigsten Punkte in der Politik Uris, doch hatten sich die Vorzeichen seit 1980 geändert (Gisler 1994: 320). Durch den grossen Verkehr und die Umweltzerstörung wurde die Urner Bevölkerung zu einer Schicksalsgemeinschaft, um gegen den Verkehrsstrom vorzugehen (Gisler 1994: 321), denn „Uri und seine BewohnerInnen leben nicht vom Verkehr – wie ein uralter Spruch weismachen will – sondern im Moment leben wir noch trotz dem Verkehr“ (Bertolosi 1990: 13; in: Gisler 1994: 321).

Kurz vor der Eröffnung der durchgehenden N2 konnte das Urner Volk dreimal über Verkehrsvorlagen entscheiden. Am 25. September 1977 lehnten alle Urner Gemeinden die eidgenössische Volksinitiative „gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge“, die sogenannte Albatros-Initiative, mit 4161 zu 7741 Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 58.8 Prozent, ab. Auf nationaler Ebene wurde die Initiative bei einer Stimmbeteiligung von 51 Prozent mit 61 Prozent Nein-Stimmen verworfen. Am 26. Februar 1978 lehnten ebenfalls alle Urner Gemeinden die eidgenössische Volksinitiative „für die vermehrte Mitbestimmung der Bundesversammlung und des Schweizervolkes im Nationalstrassenbau“ ab. Bei einer Stimmbeteiligung von 51.2 Prozent stimmten 3796 für und 6771 gegen die Initiative, welche eine direkte Mitsprache des Volkes bei der Autobahnplanung verlangte. Sie sah vor, dass die Beschlüsse der Bundesversammlung dem Volk zur Annahme vorzulegen seien, wenn es von 30‘000 Stimmberechtigten oder acht Kantonen verlangt würde (Bundesblatt 1977: 1370). National gingen 48 Prozent der Stimmberechtigten zur Urne und verwarfen die Initiative mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 61.3 Prozent. Drei Monate später, am 28. Mai 1978, lehnten alle Urner Gemeinden die eidgenössische Volksabstimmung „für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr“, die sogenannte „Burgdorfer Initiative“, ab. Die Initiative wurde bei einer Stimmbeteiligung von 57.3 Prozent mit 8494 zu 3572 Stimmen wuchtig abgelehnt und auch national wurde die Initiative mit 63.7 Prozent Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 49 Prozent verworfen (Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri 1977 und 1978; Gisler 1994: 345; www.admin.ch). Das Urner Volk hatte sich somit vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf abstimmungspolitischer Ebene gegen den bald ankommenden Verkehr auf der Strasse nicht gewehrt (Gisler 1994: 345).

Nachdem der Verkehr auf der Autobahn angerollt war, brachten die beiden Urner Ständerate Franz Muheim und Leo Arnold am 31. Januar 1983 in der kleinen Kammer eine Motion zum „Transitverkehr im Kanton Uri“ ein (GP, 26. Februar 1983, Nr. 8; UW, 11. Juni 1983, Nr. 23). Darin wiesen sie darauf hin, dass der Strassenschwerverkehr am Gotthard „untragbare Dimensionen“ angenommen habe: „Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat – wie vorausgesagt – eine eigentliche Sogwirkung auf den Schwerverkehr ausgeübt. Der Verkehr über die Nationalstrasse durch den Kanton Uri ist für Land und Volk zu einer eigentlichen Zumutung geworden. Die Verkehrsverhältnisse auf der Axenstrasse sind namentlich zu gewissen Stunden völlig unhaltbar.“ Die Motionäre sahen mit der bevorstehenden Eröffnung der N2 in der Leventina nochmals eine enorme Steigerung des Transitverkehrs auf den Bergkanton zukommen. Deshalb müsse reagiert werden: „Die Tragung dieser Last zugunsten der schweizerischen und vor allem europäischen Allgemeinheit kann den Urnern nicht mehr zugemutet werden.“ Der Bundesrat wurde deshalb eingeladen, „in Erfüllung früherer Zusicherungen dafür zu sorgen, dass der Transitschwerverkehr über die N4 und N2 von Uri von der Strasse weggewiesen“ würde. Zu diesem Zweck sollte der Bundesrat „die notwendigen Rechtsgrundlagen erlassen, die erforderlichen Ersatzlösungen, insbesondere mit Huckepack-Eisenbahnverkehr schaffen und allfällig weitere Massnahmen umgehend zu ergreifen“ (Gisler 1994: 346).

Am 26. Februar 1984 erteilten die Stimmbürger dem Bund die Kompetenz, für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse für Motorfahrzeuge und Anhänger eine jährliche Gebühr von 30 Franken zu erheben. Gegen die Vorlage wehrten sich nebst den Automobilverbänden vor allem die Organisationen des Tourismus. Auf Seiten der Befürworter wurde vor allem darauf verwiesen, dass auch Ausländer ihren Beitrag an die Kosten der Nationalstrassen entrichten sollten (GP, 21. Januar 1984, Nr. 3; 2. März 1984, Nr. 9). Der Bundesbeschluss wurde in Uri deutlich mit 8160 zu 3805 Stimmen und national mit 53 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Am selben Tag wurde der Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe in Uri mit 8466 zu 3525 und national mit 58.7 Prozent angenommen (Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri 1984; Gisler 1994: 369; www.admin.ch). Ein Jahr später wollte der Urner Landrat mit einer 20fränkigen „Waldabgabe“ ein „umweltpolitisches Zeichen“ setzen. Das Waldsterben war zu einem Thema geworden und einige Urner Schutzwälder befanden sich in einem erschreckenden Zustand. Die jährlichen Mehreinnahmen von 250‘000 Franken sollten gezielt dem Schutz und der Pflege des Urner Waldes zugute kommen. Uri sollte mit gutem Beispiel

vorangehen. Der Urner Landrat stimmte der Vorlage mit 51:1 Stimmen zu, doch das Referendum dagegen wurde ergriffen (Gisler 1994: 369). So hatten am 1. Dezember 1985 Uris Bürgerinnen und Bürger für viele zu beweisen, ob es ihnen mit Massnahmen zugunsten des Waldes ernst war. Auch die Gotthard-Post sprach vor der Abstimmung von „Zeichen setzen". Der kleine, finanzschwache Kanton Uri wolle für seinen Schutzwald kämpfen und auch der einzelne Bürger sei bereit, seinen Beitrag zu leisten, beschrieb Landrat Max Büeler, Präsident der landrätlichen Prüfungskommission, die Ausgangslage. Die FDP, CVP und SP Uri traten für die Waldabgabe ein (GP, 9. November 1985, Nr. 45), doch die Abgabe wurde mit 7679 Nein gegen nur 2614 Ja klar abgelehnt. Das beabsichtigte Zeichen blieb damit vollständig aus, in keiner einzigen Gemeinde wurde die Vorlage angenommen (Gisler 1994: 370).

Am 7. Dezember 1986 wurde über die Volksinitiative „für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs", die sogenannte Schwerverkehrsabgabe, abgestimmt. Die Initiative wollte, dass der Bund auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine „leistungsfähige Abgabe" erhebe, die sich „nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten, namentlich Kosten für Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Behebung von Gebäudeschäden" bemesse. Diese wurde sowohl im Kanton Uri als auch national abgelehnt (Gisler 1994: 355; www.admin.ch). Als 1988 über den „Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik" abgestimmt wurde, hiess die Urner Bevölkerung diesen mit 64.2 Prozent gut. Einzig in Seelisberg, Spiringen und Unterschächen wurde die Initiative abgelehnt. Uri wies gesamtschweizerisch den höchsten Ja-Stimmen-Anteil auf, doch wurde der Bundesbeschluss mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 54.5 Prozent verworfen (Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri 1988; Gisler 1994: 347; www.admin.ch).

Ende Februar 1989 starteten politische und Umweltschutzorganisationen (Kritisches Forum Uri, Naturfreunde Altdorf, SP Uri, Urner Luft-Lobby, Urner Naturschutzbund, VCS Uri, WWF Uri) eine Urner Standesinitiative zum Schutz vor dem Transitverkehr (UW, 1. März 1989, Nr. 15; 10. Mai 1989, Nr. 35; 19. Juli 1989, Nr. 55; 23. Februar 1991, Nr. 14; in: Gisler 1994: 347). Das Begehren wollte die Bundesverfassung durch folgende Artikel ergänzen:

„Art. 36 quater

[1] Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für den Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

[2] Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch das Gesetz näher bestimmt werden.

[3] Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Übergangsbestimmungen Art. 19

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf der Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36 quater Absatz 2 abgeschlossen sein“ (Unterschriftsbogen für die Standesinitiative „Stopp dem Transitverkehr!“; in: Gisler 1994: 347).

Die Initianten führten dafür folgende Gründe an: „Durch Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsverschandelung und gefährliche Transporte droht der Transitverkehr die ökologisch empfindlichen Alpentäler als Lebensraum und touristisches Kapital der Bergkantone zu zerstören. Die Prognosen prophezeien uns mit der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes ein weiteres massives Anwachsen des Verkehrs. Der Kanton Uri darf nicht dem Transitverkehr geopfert werden. Darum soll der Bund den verbindlichen Auftrag erhalten, den Transitverkehr auf ein erträgliches Mass zu begrenzen, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und auf jeden weiteren Ausbau der Transitstrassen zu verzichten“ (Unterschriftsbogen für die Standesinitiative „Stopp dem Transitverkehr!“; in: Gisler 1994: 348). Damit wäre einer zweiten Strassenröhre am Gotthard in der Verfassung ein Riegel geschoben. Die Urner Bevölkerung hiess die Standesinitiative im März 1991 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 81.2 Prozent sehr deutlich gut. Sämtliche Gemeinden folgten der Ja-Parole, welche sowohl vom Regierungsrat, dem Landrat, dem Initiativkomitee und den Parteien propagiert wurde. Am deutlichsten fiel das Resultat in Attinghausen, Erstfeld und Altdorf aus (UW, 6. März 1991, Nr. 17; in: Gisler 1994: 348, 349). Die Standesinitiative fand im ganzen Kanton über alle Parteigrenzen hinweg eine sehr breite Unterstützung. Knapp dreissig Jahre nach einer genauso breit abgestützten Zustimmung zum Autobahnbau war die Stimmung gekippt. Man war sich einig, dass der Verkehr zu einem grossen Problem für den Kanton und Lebensraum Uri geworden war. Parallel zu der Standesinitiative wurde eine Volksinitiative mit dem identischen Wortlaut gestartet. Die sogenannte Alpeninitiative kam

zu Stande und wurde am 20. Februar 1994 bei einer Stimmbeteiligung von 40 Prozent mit 51.9 Prozent Ja-Stimmen – sehr zur Freude der Urner – überraschend angenommen. Sämtliche Urner Gemeinden nahmen die Initiative mit einem Gesamtresultat von 13‘247 zu 1‘886 Stimmen an (www.admin.ch).

Der Verkehr auf der N2 war auch von seinen Zubringern abhängig. Die sogenannten Kleeblatt-Initiativen, welche am 1. April 1990 zur Abstimmung gelangten, wollten unter anderem den Bau der Nationalstrasse N4 im Knonauer Amt unterbinden, welche einen direkten Zubringer zur N2 darstellte. Das neue Autobahnteilstück würde noch mehr Verkehr anziehen und die Situation weiter verschärfen, so dass sich Uri nicht mehr gegen die zweite Gotthard-Röhre werde wehren können, schrieben besorgte Leser im Urner Wochenblatt (Leserbriefe; in: UW, 24. Februar 1990, Nr. 15; 17. März 1990, Nr. 20; in: Gisler 1994: 372, 373). Am gleichen Tag kam die eidgenössische Volksinitiative „Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!“ zur Abstimmung. Alle vier Initiativen wurden von allen Ständen verworfen. Bei der Initiative „Stopp dem Beton“ wies der Kanton Uri mit 37.1 Prozent hinter der verkehrsgeplagten Basel-Stadt am zweitmeisten Ja-Stimmen auf. Auch die Kleeblattinitiativen fanden im Urnerland ansehnliche Unterstützung. Trotzdem: Die Urner erhoben den Mahnfinger nicht und lehnten die „Strassenverhinderungs-Initiativen“, wie sie im Abstimmungskampf betitelt wurden, ab. Einzig Erstfeld befürwortete die Kleeblatt-Initiativen konsequent (Gisler 1994: 373).

Im Jahre 1991 sollte sodann ein neuer Anlauf in Sachen „Zeichen setzen“ unternommen werden. Zwei Vorlagen des Regierungsrates betreffend Steuererleichterungen für abgasärmere Motorfahrzeuge stiessen beim Urner Landrat jedoch auf wenig Zustimmung. Die Befürworter beriefen sich vor allem darauf, dass vom Urner Automobilisten ein kleines Signal gefordert werde, und es wurde betont, dass in Sachen „hausgemachter Schadstoffausstoss“ dringend für Abhilfe gesorgt werden müsse: „Wir dürfen nicht nur immer ob des importierten Drecks das Maul aufsperren, jetzt gilt es auch, vor der eigenen Türe zu wischen!“ Doch sollten sie nicht erhört werden (Gisler 1994: 370).

In den Diskussionen um den Bau der NEAT während der späten achtziger und frühen neunziger Jahre war Bundesrat Adolf Ogi amtierender Verkehrsminister. Er blickte in der Debatte auch in noch nicht allzu lange zurückliegende Zeiten zurück, als man die Autobahnen um alle Ecken führen wollte und als jedes Dorf seinen Anschluss an das schweizerische

Nationalstrassennetz forderte (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Laut Ogi müssten die Probleme der Verkehrspolitik kooperativ gelöst werden. Auch andere würden schon an den Lasten mittragen. Die Schweiz dürfe sich der Entwicklung nicht nur anpassen, sondern müsse sie steuern. Mit der NEAT sei die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene möglich. Fahrzeuge und Strassen seien nicht das „Handwerk des Teufels" und die NEAT sei „unsere Antwort auf Europa." Für die Zukunft Uri gebe es drei Optionen (UW, 1. September 1990, Nr. 68):

- Option Alpenwüste: Uri wird als Standort für Verkehrsträger weiter ausgebaut, der Kanton wird dabei weiter massiv an Lebensqualität verlieren.
- Option Alpenréduit: Uri lehnt die Transitfunktion ab, wobei sämtliche wirtschaftliche Aktivitäten zum erliegen kommen.
- Option Transitkanton: Uri nimmt seine Transitfunktion im Rahmen gesicherter Lebens- und Wirtschaftsbedingungen wahr.

Der FDP-Präsident unterstützte Ogi: im Kanton Uri sei immer dann die Fremdbestimmung am stärksten gewesen, wenn die Urner sich abgeschottet und eingeigelt hätten (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Doch als am 27. September 1992 über den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) abgestimmt wurde, fand dieser in Uri nur in den Gemeinden Realp, Bauen, Erstfeld, Flüelen und Andermatt Unterstützung. Alle anderen Gemeinden und der Kanton als ganzes wehrten sich mit 59.1 Prozent Nein-Stimmen gegen eine weitere Verkehrsachse durch ihr Tal. In Uri fürchtete man sich vor einer weiteren Beeinträchtigung des Lebensraumes durch den Verlust von Land und Landschaft sowie vor weiteren Lärmimmissionen, da die Linienführung im Reusstal noch offene Fragen aufwies. Die Aussicht, dass die Belastungen auf der Nationalstrasse kleiner werden könnten, wog diese neuen Befürchtungen nicht auf. Uri wurde jedoch national überstimmt: der Beschluss wurde gesamtschweizerisch bei einer Stimmbeteiligung von 45 Prozent mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 63.6 Prozent gutgeheissen (Gisler 1994: 348; www.admin.ch). Die NEAT befindet sich heute im Bau, wobei die Linienführung in Uri immer noch Inhalt verschiedener Diskussionen ist.

Die Umfahrung der Dörfer durch die Nationalstrasse bedeutete für die Siedlungen nicht in jedem Fall eine Lösung der Verkehrsprobleme. Es wurden teilweise Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gefordert. Das Gewerbe jedoch befürchtete durch einen Parkplatzschwund Geschäftseinbussen. Was die Altdorferinnen und Altdorfer von Verkehrsberuhigung hielten, wurde anlässlich der Abstimmung über die verkehrsfreiere

Lehnsanierung deutlich: Die Vorlage wurde mit 2661 zu 1253 deutlich abgelehnt (Gisler 1994: 374). Die Angst vor dem Verlust des Verkehrs wirkt immer noch ähnlich wie in den Diskussionen um den Bau der Nationalstrasse.

Am 8. Februar 2004 wurde über den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative des TCS abgestimmt, welcher unter anderem die Möglichkeit zum Bau der zweiten Strassenröhre am Gotthard enthielt und den Alpenschutzaritkel aufgeweicht hätte. Die Stimmbürger des Kantons Uri lehnten den Gegenvorschlag in allen 20 Gemeinden mit kantonalen 73.6 zu 26.4 Prozent sehr deutlich ab und bestätigten damit die Haltung der Urner Regierung. Die N2 hatte mehr negative als positive Folgen für den durchfahrenen Kanton, daher gab es für die desillusionierten Urnerinnen und Urner keinen Grund mehr, den Verkehr um jeden Preis am Gotthard zu behalten. Als logische Folge der in verschiedenen Volksabstimmungen bestätigten Grundsatzes der Verlagerungspolitik lehnten alle Stände den Gegenvorschlag, mit einem nationalen Total von 62.8 Prozent Nein-Stimmen, ab. Die Medien deuteten das klare Resultat unter anderem als deutliche Botschaft gegen einen weiteren Ausbau der Strassenkapazitäten am Gotthard: „Das Verdikt war im Kanton Uri überdeutlich: Fast 74 Prozent der Stimmenden sagten Nein zum Avanti-Gegenvorschlag. Sowohl Gewinner wie Verlierer werten dies als Signal gegen eine zweite Gotthardröhre und für eine Verlagerung des Transitschwerverkehrs auf die Schiene. (...) Bestätigt fühlt sich Ständerat Hansruedi Stadler. (...) Für ihn ist klar, dass das Volk kein falsches Signal an die EU und die ausländischen Transporteure durch Ermöglichung einer zweiten Gotthardröhre aussenden wollte. Die Stimmbürger hätten sich einmal mehr dazu bekannt, dass der Transitschwerverkehr auf die Strasse gehöre und alles zu unterlassen sei, was diese Verlagerung untergrabe“ (NZZ, 9. Februar 2004). Der Präsident des Urner Nein-Komitees, Armin Braunwalder, ortete im Kanton „keine überschwängliche Freude, aber eine grosse Erleichterung.“ „Ich bin sehr, sehr erleichtert über das äusserst deutliche Nein, das ich in diesem Ausmass nie und nimmer erwartet habe. Auch in Uri nicht. Das Urner Nein ist ein klares Votum gegen eine zweite Röhre. Die zweite Röhre ist nun vom Tisch. Eine andere Interpretation ist gar nicht möglich“ (Tages-Anzeiger, 9. Februar 2004; www.zisch.ch, 8. Februar 2004).

Die Stimmung in der Bevölkerung änderte sich in den ersten Jahren nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und der durchgehenden Nationalstrasse im Kanton Uri merklich. Die Mehrung des Verkehrs wurde nicht mehr als erstrebenswert, sondern als Gefahr erachtet.

Doch das Urner Stimmvolk war nicht bereit, eigene Opfer zu bringen und lehnte entsprechende Anträge jeweils ab.

6.9.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Heini Sommer untersuchte in seiner Arbeit „Kantonale Nationalstrassenrechnung“ die Auswirkungen der Nationalstrasse auf die Urner Wirtschaft. Er fand keine Hinweise dafür, dass der Kanton durch die Nationalstrasse einen Aufschwung erfuhr, sondern stellte ab 1975 sogar einen negativen Entwicklungstrend fest (Sommer 1990: 121). Dadurch kann die Hypothese 5 verifiziert werden, hingegen muss das Hauptargument 3 als Trugschluss klassiert werden.

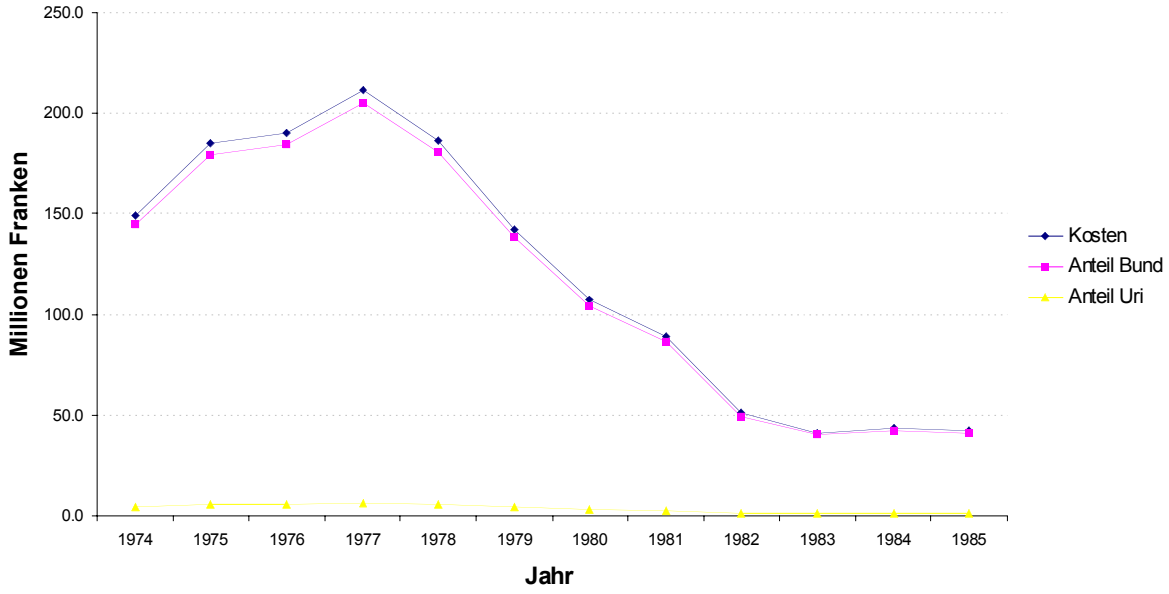
Resultat Hypothese 5 und Hauptargument 3: Die Hypothese „Die Urner Wirtschaft wird von der N2 nur sehr bedingt profitieren können“ kann verifiziert werden, dafür erwies sich das Hauptargument 3 „Die N2 soll Uri einen Wirtschaftsimpuls bringen“ als unzutreffend. Entgegen den hohen Erwartungen der Urner in die N2 sind keine Hinweise dafür zu finden, dass die Urner Wirtschaft durch den Betrieb der N2 einen Aufschwung erfuhr.

Die hohen Nationalstrassen-Ausgaben trugen nur zu einer geringen Einkommenssteigerung bei und hatten für den Kanton keinen positiven Einkommenseffekt: Bei den natürlichen und juristischen Personen besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen Steuereinnahmen und Nationalstrassen-Ausgaben. Nur bei der Quellensteuer wurden die Erträge positiv beeinflusst (Sommer 1990: 121). Die Nationalstrassen-Bautätigkeit hatte in Uri zusätzliches Einkommen geschaffen, das in erster Linie von den Saisonniers erarbeitet wurde. Die Effekte aus dem Betrieb und der Nutzung der Nationalstrassen waren hingegen so gering, dass sie statistisch nicht erfassbar sind.

In der längerfristigen Perspektive sind diese Ergebnisse für Uri besonders gravierend, da der Wirtschaftsimpuls ausgeblieben und eine Trendwende in den ausnahmslos negativen Nationalstrassen-Ergebnissen nicht in Sicht ist. Der Kanton muss somit auch in Zukunft jährlich Beträge in Millionenhöhe aufwenden, um die Kosten der Nationalstrasse decken zu können. Bei grösseren Sanierungen und einem zunehmenden Verkehrsaufkommen dürften die Kosten sogar weiter ansteigen, ganz abgesehen von den enormen Kosten, welche die schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringen werden. Somit verbleiben dem

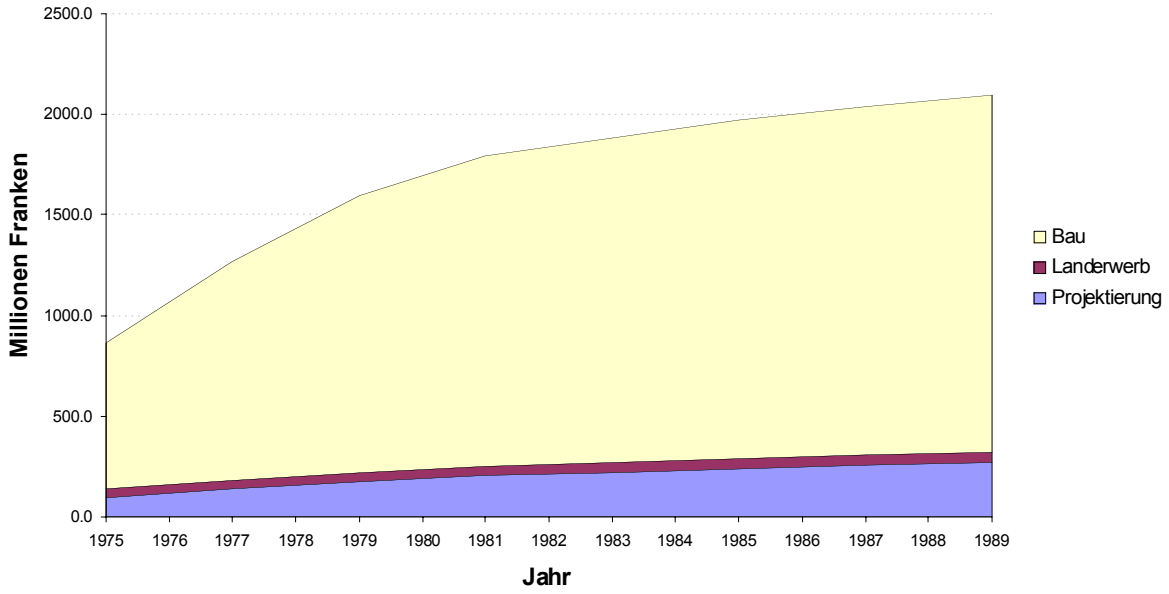
Kanton aus den Nationalstrassen längerfristig steigende Nettokosten und steigende Umweltbelastungen. Die verschiedentlich gemachte Äusserung, dass der Kanton für seine Nationalstrassen tatsächlich einen Subventionssatz von über 100 Prozent erhalten habe und dass sich die Nationalstrasse mit den Beschäftigungs- und Fördereffekten finanziell auszahle, erwies sich als unzutreffend (Sommer 1990: 161). Im Gegenteil: die Nationalstrasse wurde für den Kanton Uri zur befürchteten grossen finanziellen Belastung (Baumann und Fryberg 2002: 57). Bis Ende 1989 bezahlte der Kanton allein 63 Millionen für den Bau der N2. Bis 1975 konnten die Kosten Uris noch durch zusätzliche Erträge gedeckt werden, doch ab 1975 war ein Aufwandüberschuss zu beklagen (Sommer 1990: 209). Von 1981 bis 1990 verdoppelten sich die finanziellen Leistungen des Kantons und betrugen 1990 rund 2 Millionen Franken pro Jahr (Ambros Gisler; in: UW, 1. September 1990, Nr. 68), womit Uri pro Kopf um das Dreifache über dem schweizerischen Durchschnitt lag (Sommer 1990: 211; Herger und Walker 1985: 272). In der Zeitspanne von 1963 bis 1986 wurde der Kanton Uri trotz maximaler Beitragssätze und zweier Schuldenerlasse des Bundes in den Jahren 1971 und 1985 aus den Nationalstrassen mit Gesamtnettoausgaben von mehr als 30 Millionen Franken belastet. In dieser Zahl eingeschlossen sind die Ausgaben und Einnahmen aus dem Bau, Betrieb und Unterhalt, die Schutzmassnahmen im Umweltbereich, die Steuererträge aus Bau und Nutzung, die Treibstoffanteile, die Schuldzinsen beim Bund sowie die Schuldenerlasse des Bundes. Nicht einberechnet werden konnten die Umwelt-Folgekosten, welche Uri in Zukunft weiter erheblich belasten dürften (Sommer 1990: 208). Diese Kosten brachten dem Kanton und den Gemeinden grosse finanzielle Probleme, worunter andere Budgetposten zu leiden hatten. So konnten in einigen Dörfern die Sicherungen vor Naturgefahren nicht wunschgemäss vorgenommen werden (Weltwoche, 5. September 1985). Ambros Gisler bestätigte 1990, dass sich der Bau der N2 für den Kanton Uri negativ ausgewirkt habe: „Dies nicht wegen der Bau- und der Betriebskosten, sondern vor allem wegen jenen zusätzlichen Staatsaufwendungen, die unmittelbar und zwingend mit dem Bauwerk zusammenhängen.“ Die Nettobelastung pro Kopf liege immer noch weit über dem schweizerischen Durchschnitt (UW, 1. September 1990, Nr. 68). Die gesamten Baukosten für die N2 im Kanton Uri betrugen bis Ende 1989 über 2 Milliarden Franken, wobei die eigentlichen Bauarbeiten den grössten Kostenanteil ausmachten. Die Jahre zwischen 1975 und 1978 schlugen mit Kosten von über 200 Millionen Franken zu Buche (Diag. 23 und 24). Die Betriebs- und Unterhaltskosten betrugen Ende der siebziger Jahre zwischen einer und zwei Millionen Franken und stiegen nach 1980 auf über neun Millionen Franken pro Jahr (Diag. 25).

Diagramm 23: Baukosten N2 im Kanton Uri 1974 – 1985



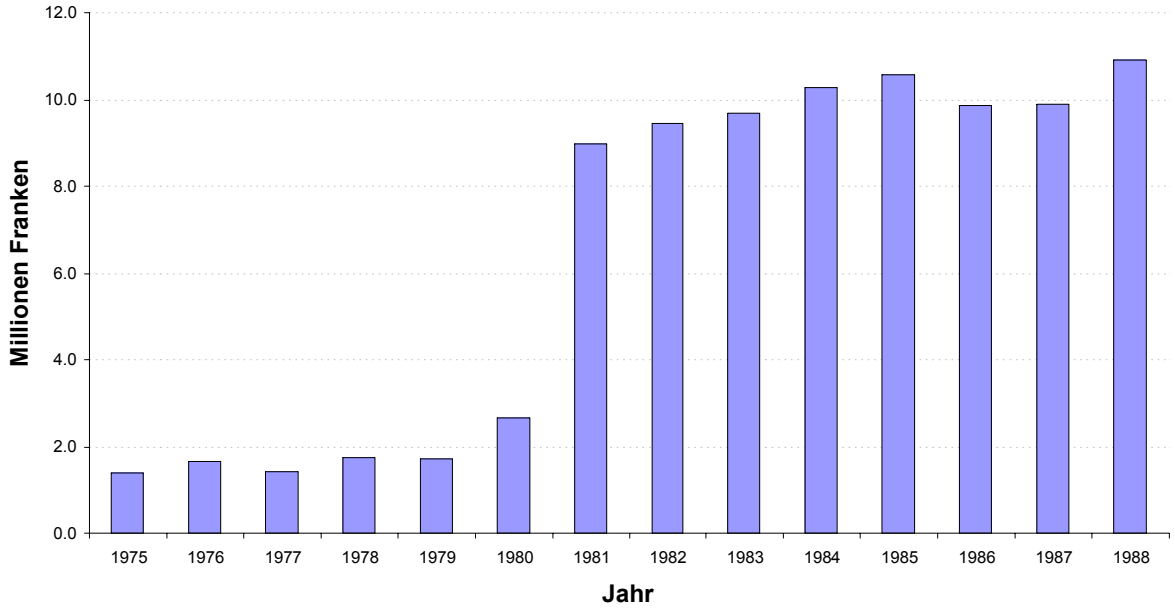
Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 24: Kumulierte Baukosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1989



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 25: Betriebs- und Unterhaltskosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1988



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Der Redaktor des Urner Wochenblattes, Kurt Zurfluh, kommentierte 1985 die Auswirkungen der N2 für Uri so: „Wer vor fünf Jahren schwarze Fahnen hisste, hat inzwischen vollauf recht bekommen“ (Weltwoche, 5. September 1985). Der Kanton musste wirtschaftliche Rückschläge hinnehmen und die Ausgaben für den Unterhalt und die Pflege der Wälder stiegen rasant. So kam die Weltwoche zum Schluss: „Uri – ein schweizerischer Problemkanton“ (Weltwoche, 5. September 1985).

Die Beschränkung der Bundes-Kostenbeteiligung auf anrechenbare Kosten und Sätze zwischen 40 und 97 Prozent erhöht die Diskrepanz zwischen der Entscheidungsbefugnis und der Übernahme der Konsequenzen. Sie vergrössert die Gefahr von nicht wohlfahrtsoptimalen Entscheiden und führt zu willkürlichen kantonalen Pro-Kopf-Belastungen, da unterschiedliche Einwohnerzahlen der Kantone nicht kompensiert werden können. So hat der Kanton Uri trotz einem Bundesanteil von 97 Prozent und trotz der beiden Schuldenerlasse allein durch seine geleisteten Rückzahlungen auf den Bauschulden beim Bund und den ebenfalls geleisteten Zinszahlungen für den Bau seiner Nationalstrassen mehr ausgegeben als der schweizerische Durchschnitt. Obwohl Uri mit seiner Finanzkraft durchwegs an letzter Stelle aller Kantone lag, wurde der Kanton durch den Bau überdurchschnittlich stark belastet und muss bezogen auf seine Bevölkerung für den Betrieb und Unterhalt seiner

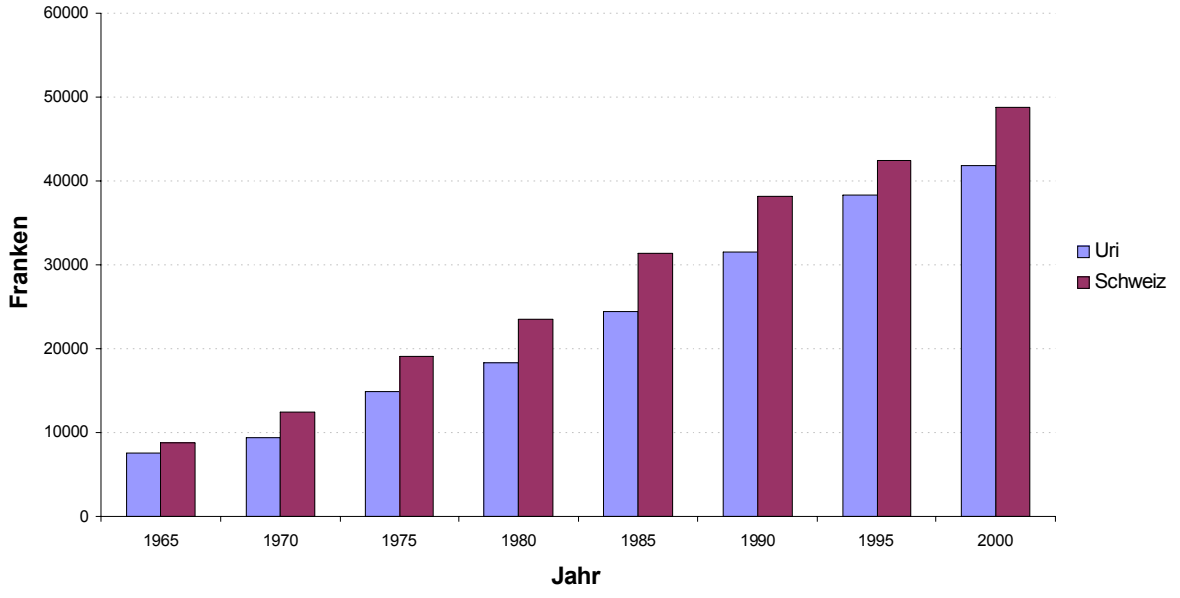
Nationalstrassen mehr als das Dreifache des schweizerischen Durchschnitts aufwenden. Eine Überprüfung dieser Relation mit vergleichbaren Daten aus den Jahren 1987 und 1988 zeigte, dass das Verhältnis konstant ist (Sommer 1990: 179, 180). Diese Belastung Uris ist weder aus föderalistischer, regionalpolitischer, umweltpolitischer noch wohlfahrtstheoretischer Sicht zu vertreten. Die Nationalstrassen werden bei den geltenden gesetzlichen Regelungen übernutzt, was zu den Umweltproblemen in Uri führt. Die Kostenverteilung belastet den Kanton Uri ausserordentlich stark, trotz Spezialvereinbarungen zwischen Bund und Kanton. Die Spezialvereinbarungen sind unbefriedigend, da sie die Grundprobleme nicht beheben und letztlich die finanzielle und politische Abhängigkeit des Kantons vergrössern. Da Nationalstrassen heute in der Schweiz ubiquitären Charakter haben, stellen sie keine weitere Qualitätssteigerung des Standorts mehr dar (Sommer 1990: 211). Die regionalpolitischen Auswirkungen dieser Entwicklung sind bedenklich. Wurden die Nationalstrassen ursprünglich sogar als Mittel zur Förderung der urnerischen Volkswirtschaft betrachtet, ist nun nicht nur festzustellen, dass der Entwicklungsimpuls für Uri ausblieb, sondern dass der Kanton durch die Nationalstrassen sogar in einem überdurchschnittlichen Ausmass belastet wird, was einer zusätzlichen regionalpolitischen Benachteiligung gleichkommt (Sommer 1990: 182). Die Finanzierung der Nationalstrassen hat Ergebnisse zur Folge, die mit üblichen Vorstellungen über regionalpolitische Förderung oder Berücksichtigung der Finanzkraft nur sehr schwer oder überhaupt nicht zu vereinbaren sind (Sommer 1990: 182, 183). Falls auch noch die Umweltfolgekosten eingerechnet werden könnten, fiele die Bilanz noch schlechter aus (Sommer 1990: 204). Somit erwies sich das Hauptargument 8 als zutreffend.
Resultat Hauptargument 8: Das Hauptargument „Die N2 bringt Uri Finanzierungs- und Finanzprobleme“ erwies sich als zutreffend. Dem Kanton Uri entstanden grosse finanzielle Probleme, deren Lösung nicht in Sicht ist. Der Kanton Uri zahlt überdurchschnittlich viel für seine Nationalstrassen und darin sind externe Kosten und Folgekosten der Umweltbelastung noch nicht einberechnet.

Die N2 hatte laut Ambros Gisler positive und negative Auswirkungen auf den Kanton: Der Bau habe sich belebend auf das Bauhaupt- und -nebengewerbe und auf dessen Zulieferbetriebe ausgewirkt. Dem einzelnen und dem Gewerbe ermögliche die N2 bessere und schnellere Verbindungen innerhalb des Kantons und zu den grossen Stadtzentren, was die Konkurrenzfähigkeit des kantonalen und ausserkantonalen Gewerbes verbesserte. Dies sei aus volkswirtschaftlicher Sicht zu begrüssen. Die Werkhöfe in Flüelen und Göschenen schufen 150 neue Arbeitsplätze und die Gotthard-Raststätte deren 160. Als negativ wertete er neben

den Sorgen des Bau- und Transportgewerbes, das sich nach der Bauphase wieder einem natürlichen Auftragsvolumen anzupassen hatte, die „Langzeitschäden“, welche der Verkehr dem Kanton bringe und die „überhaupt nicht abzusehen sind.“ Den SBB brachte die N2 gemäss Generaldirektor Benedikt Weibel im Personenverkehr einen Verlust von 30 Prozent. Abschliessend urteilte Gisler, die Nationalstrasse habe dem Kanton Uri in volkswirtschaftlicher Hinsicht Vor- und Nachteile gebracht und ihn vor neue Probleme gestellt. Uri sei bereit, diese Probleme zu bewältigen und alles zu unternehmen, um den Lebensraum Uri zu erhalten (Weltwoche, 5. September 1985; UW, 1. September 1990, Nr. 68; UT, 1. September 1990, Nr. 202).

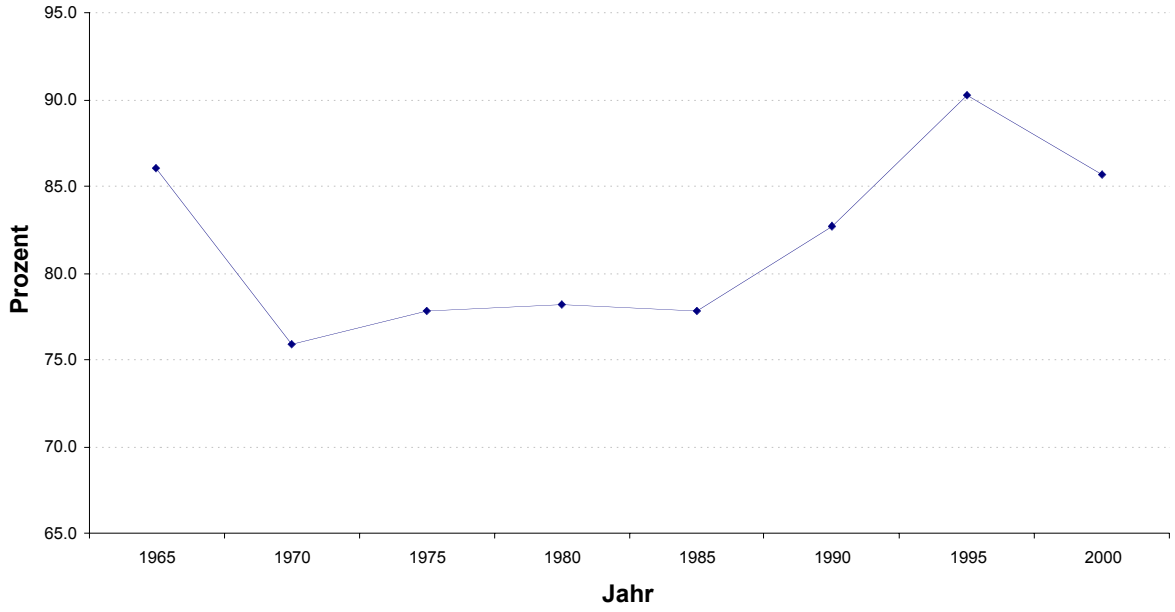
Ein Vergleich mit den Eckwerten der kantonalen Volkseinkommenszahlen zeigt, dass für Uri nach der Eröffnung des Gotthard- und des Seelisbergtunnels im Jahre 1980 keine spezielle Entwicklung festzustellen ist. Nach 1980 konnte der Kanton seinen Abstand zum schweizerischen Mittel kaum verringern und nahm 1986, wie schon 1965, in der Rangfolge der Kantone den drittletzten Rang ein. Das reale Urner Volkseinkommen stieg zwischen 1965 und 2000 um das Fünffache, doch im schweizerischen Vergleich konnte der Kanton erst ab 1990 eine Annäherung an den Schweizer Durchschnitt bewerkstelligen, bevor im Jahr 2000 ein erneuter Rückschlag hingenommen werden musste (Diag. 26 und 27).

Diagramm 26: Volkseinkommen Kanton Uri und Schweiz 1965 – 2000



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 27: Anteil Volkseinkommen Uri an Volkseinkommen Schweiz 1965 – 2000



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Arbeitsplätze

Der erhoffte Beschäftigungseffekt durch die N2 ist in Uri nicht eingetroffen. In den Jahren zwischen 1970 bis 1990 konnte nur ein leichtes Wachstum festgestellt werden. Dabei nahm die Anzahl der Arbeitsplätze im Zentrum stark zu, währenddem von den anderen Regionen nur Urseren 1990 mehr Arbeitsplätze aufwies. Urserens Wirtschaft erlitt also nicht den usprünglich befürchteten Ruin durch die Unterfahrung, wodurch sich das Hauptargument 9 als unzutreffend erwies.

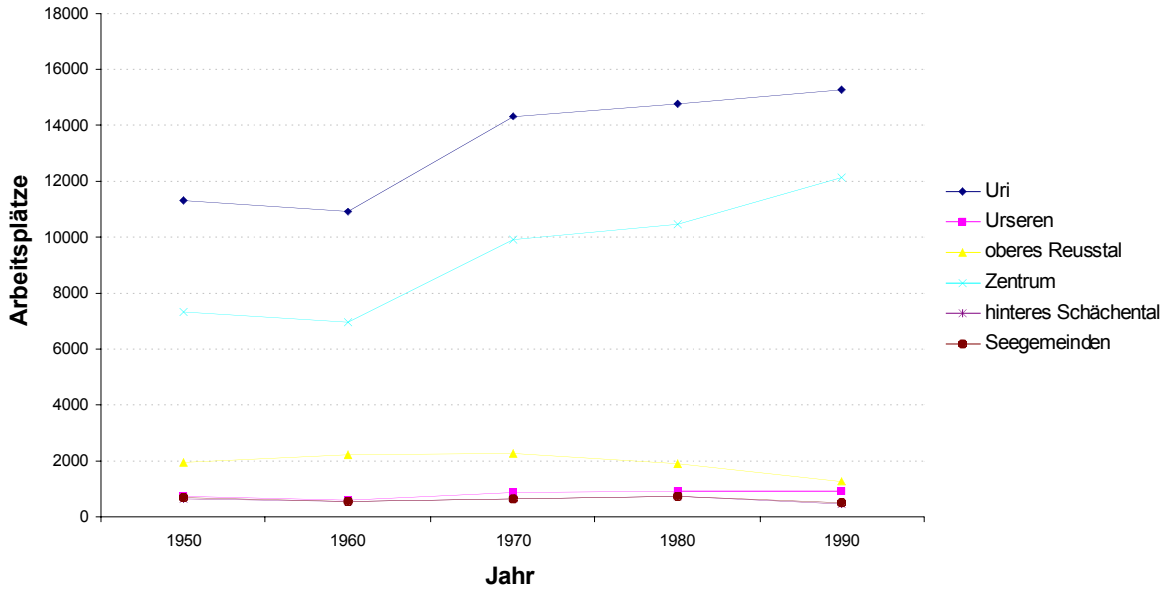
Resultat Hauptargument 9: Das Hauptargument „Urseren wird bei einem Strassentunnel ab Göschenen den wirtschaftlichen Ruin erleiden" erwies sich als unzutreffend. Urserens Wirtschaft ereilte nicht der befürchtete Ruin, sondern sie blieb zwischen 1980 und 1990 stabil. Es kann gemutmasst werden, dass sich die Urschner Situation heute mit einem Tunnelportal in Hospental um einiges schlechter darstellen würde, insbesondere was die Situation im Tourismus betrifft.

Die restlichen Regionen hingegen verloren zum Teil massiv an Arbeitsplätzen, wobei im oberen Reusstal der Rückgang nach den Bauarbeiten an der N2 auffällt (Diag. 28). Der Unterhalt und Betrieb der Nationalstrasse sichert langfristig 50 Arbeitsplätze, doch mussten gleichzeitig bei den SBB Stellen gestrichen werden (Weltwoche, 5. September 1985; Herger

und Walker 1985: 272). Die Hypothese 9, dass die N2 in Uri keinen Beschäftigungseffekt haben wird, kann daher verifiziert werden.

Resultat Hypothese 9:Die Hypothese „Die N2 wird im Kanton Uri keine Beschäftigungseffekte haben" kann verifiziert werden. Einzig während des Baus der N2 war im Baugewerbe zwischenzeitlich ein Beschäftigungseffekt festzustellen, doch der Beschäftigungseffekt durch den Betrieb der N2 blieb aus.

Diagramm 28: Arbeitsplatzentwicklung Kanton Uri 1950 – 1990

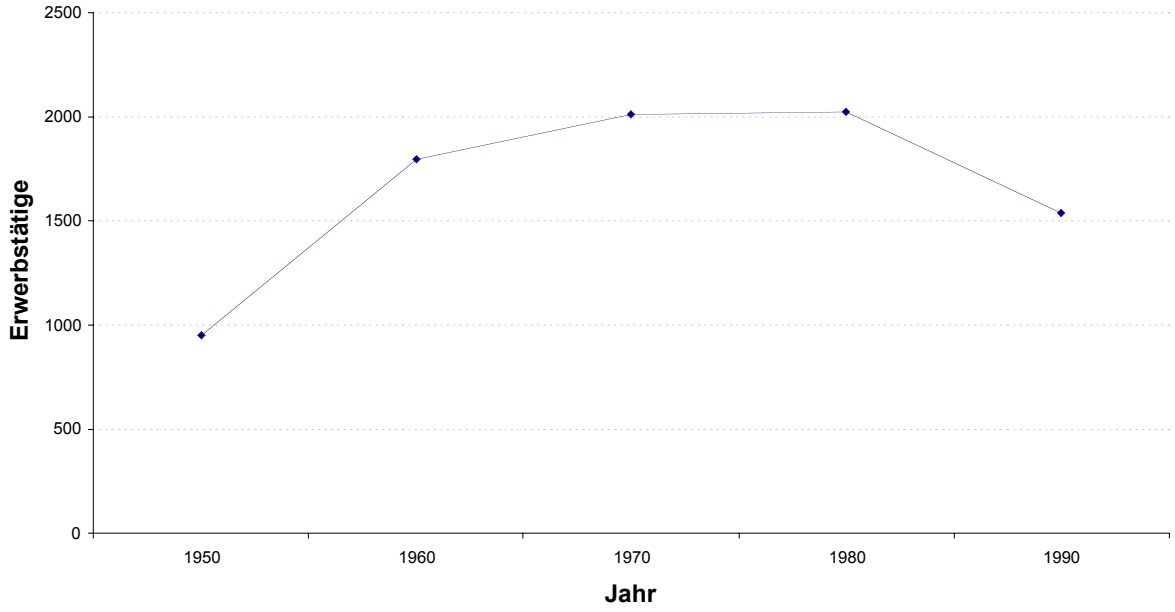


Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Baubranche

Das Grossbauwerk löste ein Nachfragevolumen aus, das der Baubranche in den „goldenen" siebziger Jahren einen Boom und insbesondere den Randregionen kurzfristig einen positiven Beschäftigungs- und Einkommenseffekt bescherte. Doch der Boom war nach der Fertigstellung vorbei und hinterliess Probleme wie Überkapazitäten oder die angesiedelte ausserkantonale Konkurrenz. Die Politik geriet unter Druck, neue Projekte durchzuführen, um die Beschäftigungslage zu sichern, was einen weiteren Druck auf den ohnehin schon stark beeinträchtigten Lebensraum mit sich gebracht hätte. Deshalb war eine markante Reduzierung der Kapazitäten unumgänglich (Sommer 1990: 25; Herger und Walker 1985: 87, 88). Die Zahl der Erwerbstätigen im Baugewerbe stieg daher in den sechziger und siebziger Jahren und fiel in den Jahren nach 1980 unter das Niveau von 1960 (Diag. 29).

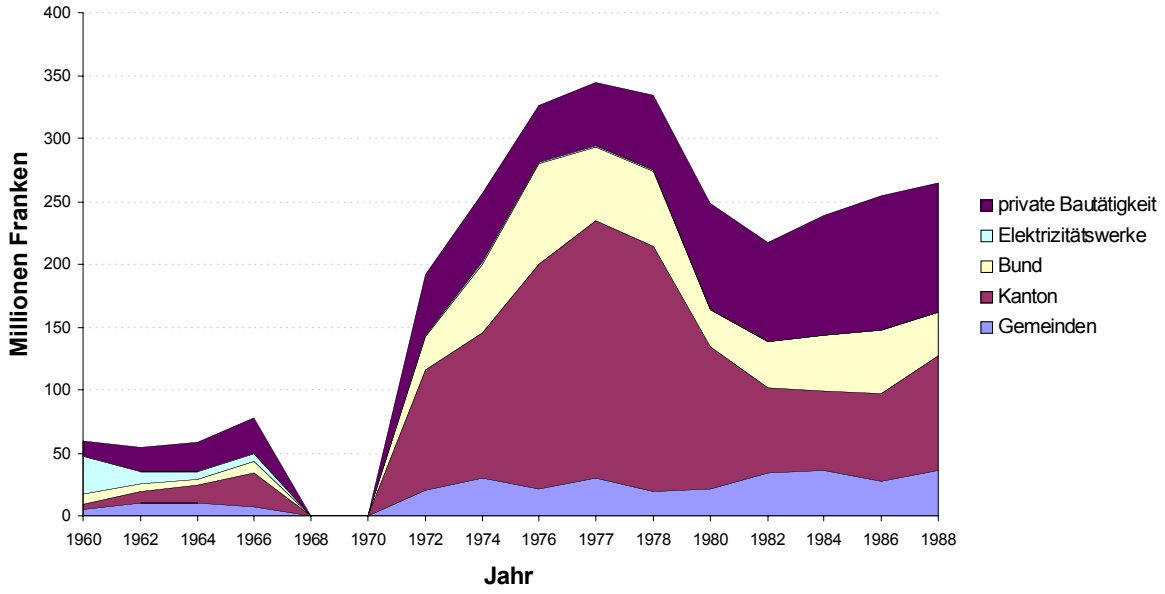
Diagramm 29: Erwerbstätige Baugewerbe Kanton Uri 1950 – 2000



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Die gesteigerte Bautätigkeit im Kanton Uri während der siebziger Jahre lässt sich mit Zahlen dokumentieren. 1966 betrug die Bautätigkeit in Uri noch weit unter 100 Millionen Franken. Insbesondere die Bautätigkeit des Kantons, unter dessen Kompetenz der Nationalstrassenbau fiel, stieg in der Folge von 27.2 Millionen Franken im Jahr 1966 auf bis zu 204 Millionen Franken im Jahr 1977. Nach der Fertigstellung der Nationalstrasse lässt sich der Rückgang der Bautätigkeit und der Zahl der Erwerbstätigen im Baugewerbe nach 1980 verfolgen. Das gesamte Bauvolumen betrug im Spitzenjahr 1977 über 370 Millionen Franken und pendelte sich nach dem Abschluss der Bauarbeiten an der N2 zwischen 200 und 250 Millionen Franken pro Jahr ein. Die private Bauwirtschaft wurde dabei zum wichtigsten Auftraggeber (Diag. 30).

Diagramm 30: Bautätigkeit Kanton Uri 1960 – 1988



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

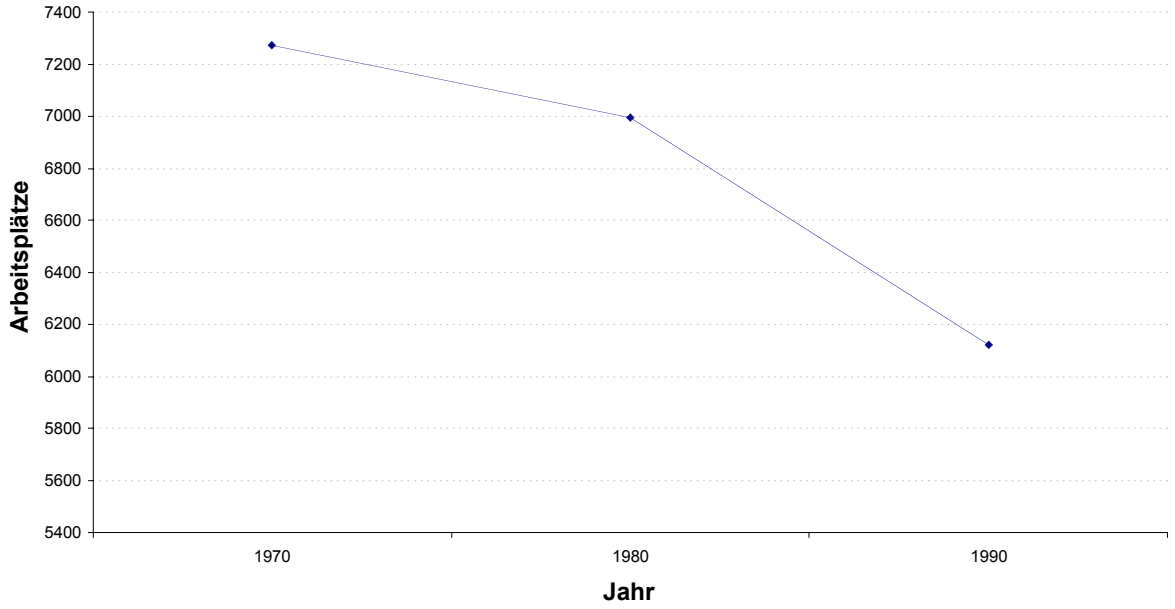
Industrie

Die Industrie erlebte nach 1970 und besonders nach 1980 einen massiven Rückgang an Arbeitsplätzen. Zwischen 1980 und 1990 gingen 12.5 Prozent aller Arbeitsplätze im 2. Sektor verloren (Diag. 31). Ähnliche Trends sind jedoch gesamtschweizerisch festzustellen. Dadurch lässt sich die Hypothese 4 verifizieren und muss das Hauptargument 5 als unzutreffend beurteilt werden.

Resultat Hypothese 4:Die Hypothese „Es werden aufgrund der N2 in Uri keine neuen Industrien angesiedelt werden" kann verifiziert werden. Die Arbeitsplätze in der Industrie wurden weniger, wodurch der Schluss gezogen werden kann, dass sich keine neuen Industrien in Uri ansiedelten.

Resultat Hauptargument 5: Das Hauptargument „Durch die N2 werden neue Märkte erschlossen und in Uri werden anspruchsvollere Arbeitsplätze angesiedelt" erwies sich als unzutreffend. In Uri wurden keine neuen Industrien angesiedelt und damit in diesem Bereich auch keine anspruchsvolleren Arbeitsplätze geschaffen.

Diagramm 31: Arbeitsplätze 2. Sektor Kanton Uri 1970 – 1990

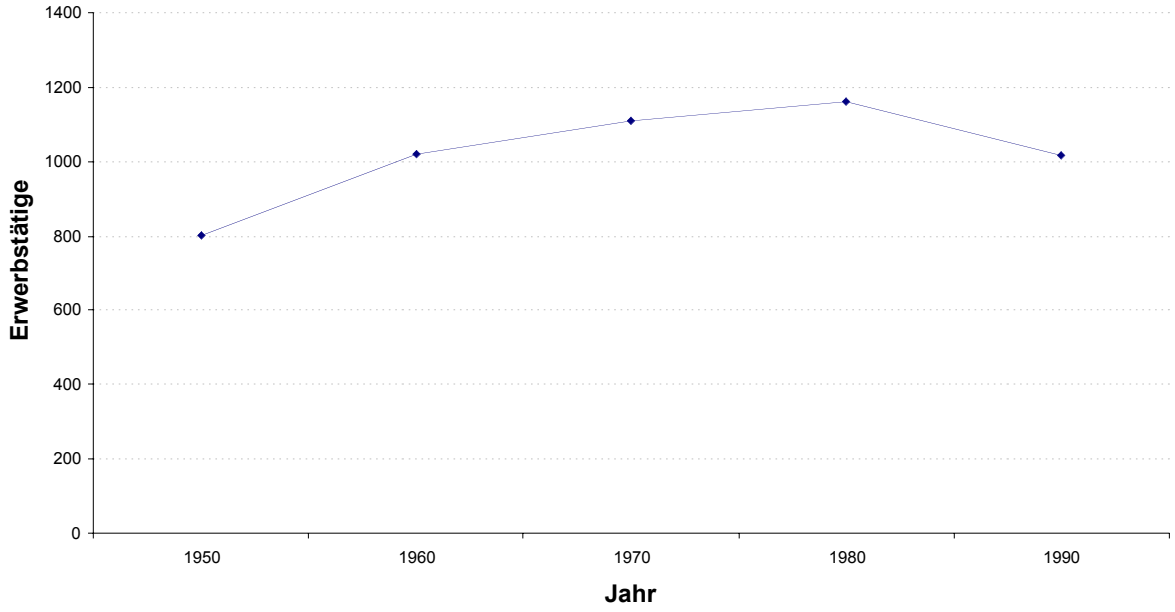


Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Verkehrsbranche

Die durch den wachsenden Verkehr entstandenen Autoreparatur- und Karosseriewerkstätten, Tankstellen und Autozubehörfirmen entlang der Gotthardstrasse bekamen die Eröffnung der N2 durch das Ausbleiben von Kundschaft zu spüren. Tankstellen, welche an Spitzentagen bis zu 10‘000 Liter Benzin verkauften, mussten froh sein, wenn es noch 1000 Liter waren: „Früher kam es vor, dass wir in der Nacht zwischen Freitag und Samstag in der Hauptferienzeit überhaupt kein Auge schliessen konnten und durchmachen mussten – heute ist bei uns die Langeweile eingekehrt“, erzählte ein Tankstellenbesitzer (GP, 28. Juli 1979, Nr. 30; in: Gisler 1994: 333). Die Tankstellen verzeichneten bereits im Jahre 1979 einen Umsatzrückgang von ungefähr fünf Prozent, wobei diejenigen Tankstellen, die von der Nationalstrasse abgeschnitten wurden, Einbussen von 60 bis 70 Prozent hinnehmen mussten (Urner Kantonalbank 1979: 19; in: Gisler 1994: 333). Die Kurve der Zahl der Erwerbstätigen in der Verkehrsbranche wiederspigelt diese Entwicklung: Bis 1980 steigt sie kontinuierlich, um in den Jahren bis 1990 auf den Stand von 1960 zu sinken (Diag. 32).

Diagramm 32: Erwerbstätige Verkehrsbranche Kanton Uri 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Auswirkungen auf die Wirtschaft einiger Dörfer

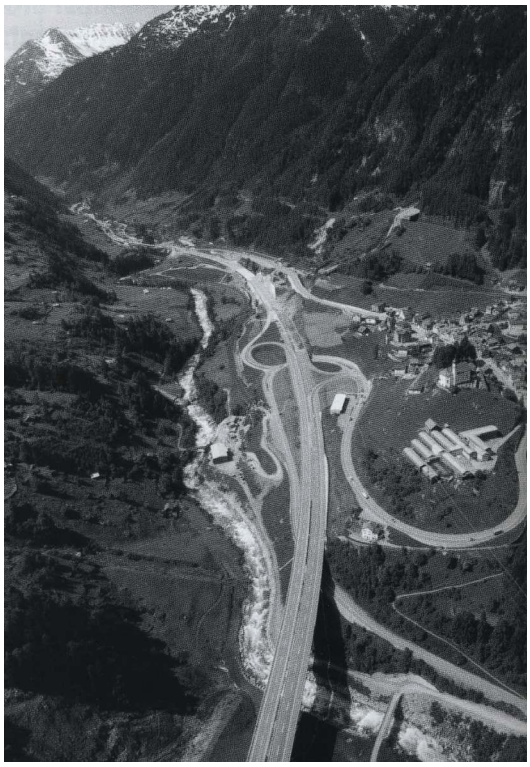
Die Gemeinden entlang der alten Gotthardstrasse hatten nach der Eröffnung der N2 alle mit ähnlichen Problemen zu kämpfen. Es werden hier vier Dörfer als Beispiele aufgeführt:

Göschenen ist gemäss Gemeindepräsident Z'graggen ein Passanten- und Durchgangsort. Nach der Eröffnung des Strassentunnels ging der Umsatz der vom Verkehr abhängigen Betriebe zurück, doch waren die Folgen weniger schlimm als befürchtet. Die Hotels verzeichneten weniger Übernachtungen, da insbesondere die Reiseunternehmungen nonstop in die Ferienorte fahren. Der Durchgangstourismus der Südlandfahrer wurde von Passfahrten-Touristen abgelöst. Dank dieser Kundschaft sollte die Gemeinde auch weiterhin keine existenziellen Probleme haben (Herger und Walker 1985: 242).

Gurtnellen hatte empfindliche finanzielle Einbussen zu beklagen. Das Dorf wird ohne Anschluss von der Nationalstrasse umfahren. Es wurde im Dorf nicht hörbar, aber spürbar ruhig: Die Stille blieb aus, da der Verkehrslärm der N2 das Dorf beschallt, doch ebenso fehlte das Geld, welches der Verkehr dem Gewerbe bis anhin brachte. Gastbetriebe, die vorher Haupterwerbsquellen waren, konnten nur noch im Nebenerwerb betrieben werden (Herger und Walker 1985: 106).

Wassen wurde laut Peter Mattli „zu einer Art N2-Raststätte“. Durch die direkte Anbindung kam regelmässige Raststättenkundschaft ins Dorf (Abb. 24). Ohne diesen Anschluss würde sich die Situation wohl um einiges schlimmer darstellen. Die interessantesten Gäste seien die Passreisenden, welche mehr Zeit und Geld mitbringen, doch generierten diese weniger Übernachtungen. Als Ausgangspunkt des Sustenpasses liege Wassen für diese Klientel ideal. Indessen sei bei den Gewerbetreibenden mangelnder Zusammenhalt festzustellen. Dieser wäre indessen nötig, um sich den neuen Anforderungen anpassen zu können (Mattli; in: Herger und Walker 1985: 112).

Abbildung 24: N2 in Wassen



Quelle: Zurfluh 1990: 308

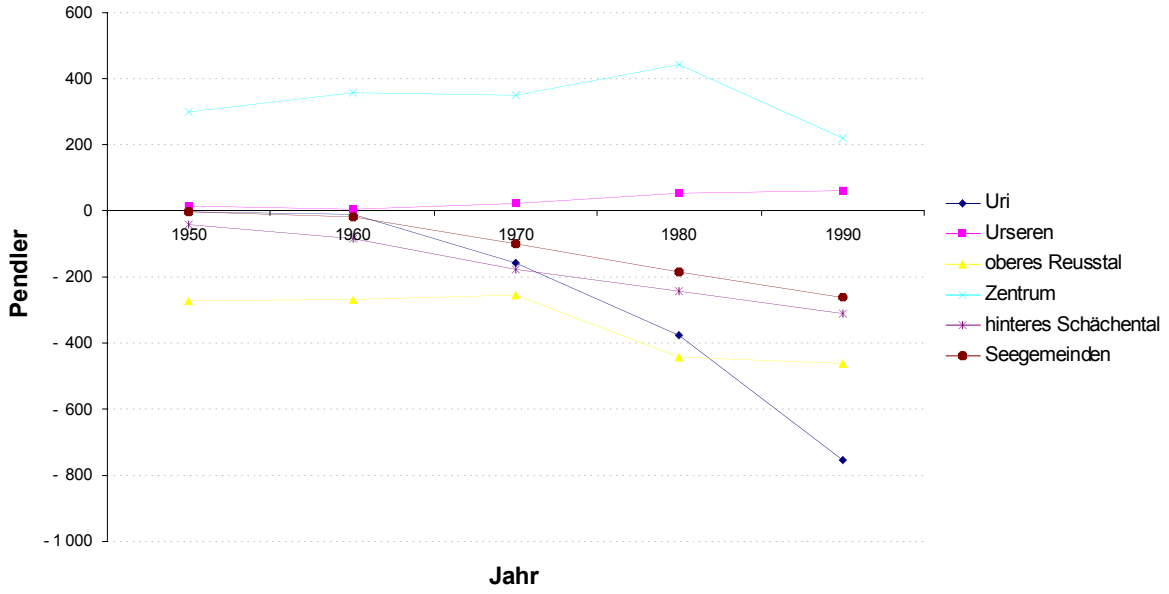
Das Eisenbahnerdorf Erstfeld lebte 90 Jahre lang vom Aufschwung, welchen die Bahn dem Dorf gebracht hatte. Die Konkurrenz durch die Nationalstrasse verschlechterte die Situation für die Eisenbahner und Erstfeld verlor Arbeitsplätze bei den SBB.

Pendeln

Die verbesserte Verkehrssituation nach der Inbetriebnahme der Nationalstrasse verkürzte die Pendelwege Urner Oberland – Urner Zentrum, Uri – Tessin und Uri – Luzern stark (Herger und Walker 1985: 272). Vor allem die Eröffnung des Seelisbergtunnels brachte bei gleichem Aufwand an Arbeitsweg ein viel grösseres Arbeitsplatzangebot. Doch durch die verbesserten Verkehrsverbindungen entstand auch auswärtige Konkurrenz. Die interkantonale Pendlerbilanz war in Uri vor und während des Zweiten Weltkriegs positiv, danach aber immer stärker negativ. Besonders nach der Eröffnung der N2 verstärkte sich diese Entwicklung. Im Jahr 1990 betrug der negative Saldo 752 Erwerbstätige bei 16‘246 im Kanton wohnhaften Erwerbstätigen, was einem Wert von 4.7 Prozent entsprach (Diag. 33). Doch nicht nur das Pendeln in andere Kantone, sondern in erster Linie das Pendeln innerhalb des Kantons wurde einfacher, was das alte Urner Problem der Landflucht etwas dämpfen konnte. Es pendeln so viele Urner wie noch nie zur Arbeit: Der gesamte Anteil der Wegpendler stieg von 23 Prozent im Jahr 1950 auf 48.5 Prozent 1990 (Diag. 34) (Weltwoche, 5. September 1985; Josef Brücker; in: NUZ, 2. September 2000, Nr. 203; Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge). Das Zentrum wies stets eine stark positive Pendlerbilanz auf und war der Hauptarbeitsplatz des Kantons. Als einzige andere Region wies Urseren stets eine positive Bilanz auf, mit einem leichten Trend nach oben ab 1970. In den Regionen hinteres Schächental, Seegemeinden und oberes Reusstal betrug die negative Pendlerbilanz bis zu 40 Prozent der erwerbstätigen Wohnbevölkerung (Diag. 35). Besonders im oberen Reusstal dürfte die verbesserte Verkehrsanbindung eine Verstärkung des Trends ermöglicht haben, wodurch die Hypothese 8 verifiziert weden kann.

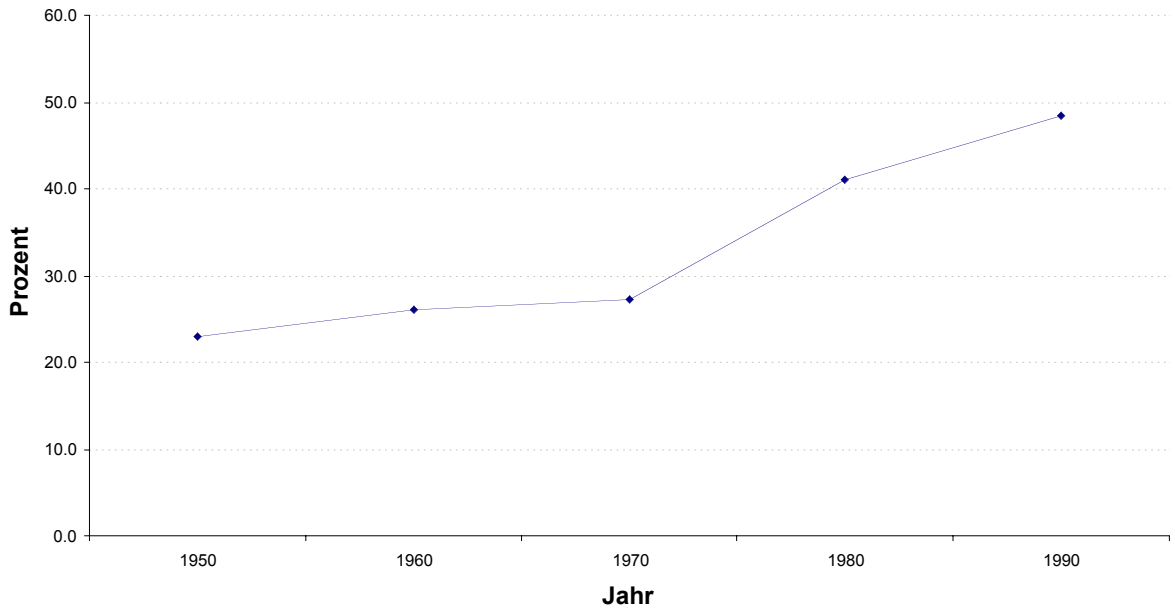
Resultat Hypothese 8:Die Hypothese „Uri wird durch die bessere Erreichbarkeit einen höheren Anteil an Wegpendlern erhalten, dafür aber die Abwanderung stoppen können“ kann verifiziert werden. Die interkantonale Pendlerbilanz wies nach der Eröffnung der N2 einen immer negativeren Saldo auf. Eine Abwanderung auf Kantonsebene fand nicht statt, der Kanton Uri verzeichnete gar ein Bevölkerungswachstum. Es sind jedoch regionale Unterschiede festzustellen. In den Randregionen konnte die Abwanderung nur bedingt oder nicht aufgehalten werden.

Diagramm 33: Pendlerbilanz Kanton Uri 1950 – 1990



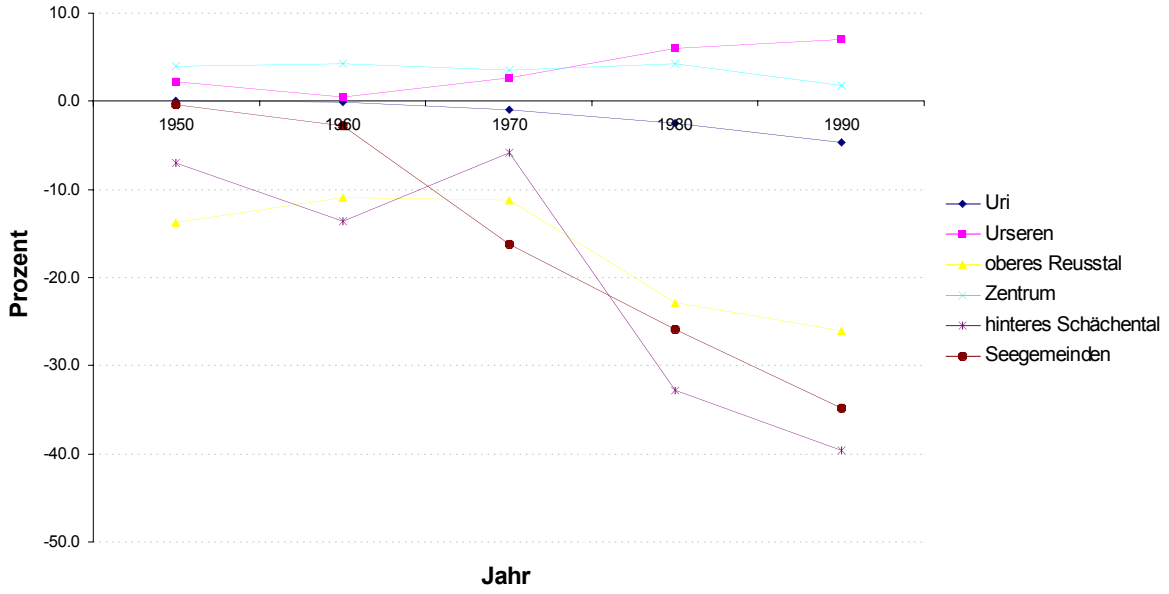
Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 34: Anteil Wegpendler Kanton Uri 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 35: Pendlerbilanz als Anteil der erwerbstätigen Wohnbevölkerung des Kantons Uri 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge; eigene Berechnungen

Die negative Bilanz in der interkantonalen Pendelwanderung und die Zunahme der Zahl der Pendler beurteilte Ambros Gisler als negative Erscheinung. Es sei jedoch tröstlich, dass sich herausgestellt habe, dass die Pendlerbewegung nicht die Vorstufe zur Abwanderung sein müsse (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Dies wurde von Rudolf Braun bekräftigt. Er das bewertete Pendeln positiv: „Die Erscheinung der Pendelwanderung wird gerne negativ, vom Gesichtspunkt der Fluktuation, des Entwurzeltwerdens usf. beurteilt. Man muss jedoch die Gegenseite sehen: die gesteigerten Möglichkeiten des Pendelns helfen sowohl der eigenen Familie wie dem ganzen Gemeinwesen, wirtschaftlichen Veränderungen zu begegnen. Sie sind eine Pufferung gegen allzu eiliges Abwandern und gegen ein Zerreissen der Familiengemeinschaft; eine Möglichkeit von der stabilisierende Wirkungen ausgehen“ (Braun 1965: 281; in: Gisler 1994: 303). Hoffnungsvolle, junge und ausgebildete Leute können im Dorf behalten werden. Der Wassener Gemeindepräsident erwähnte sein Dorf als Beispiel hierfür. Da Wassen durch die Autobahn gut angeschlossen ist, könne der Wohnort auch bei einem Arbeitsplatz im Urner Zentrum oder in Luzern beibehalten werden.

Tourismus

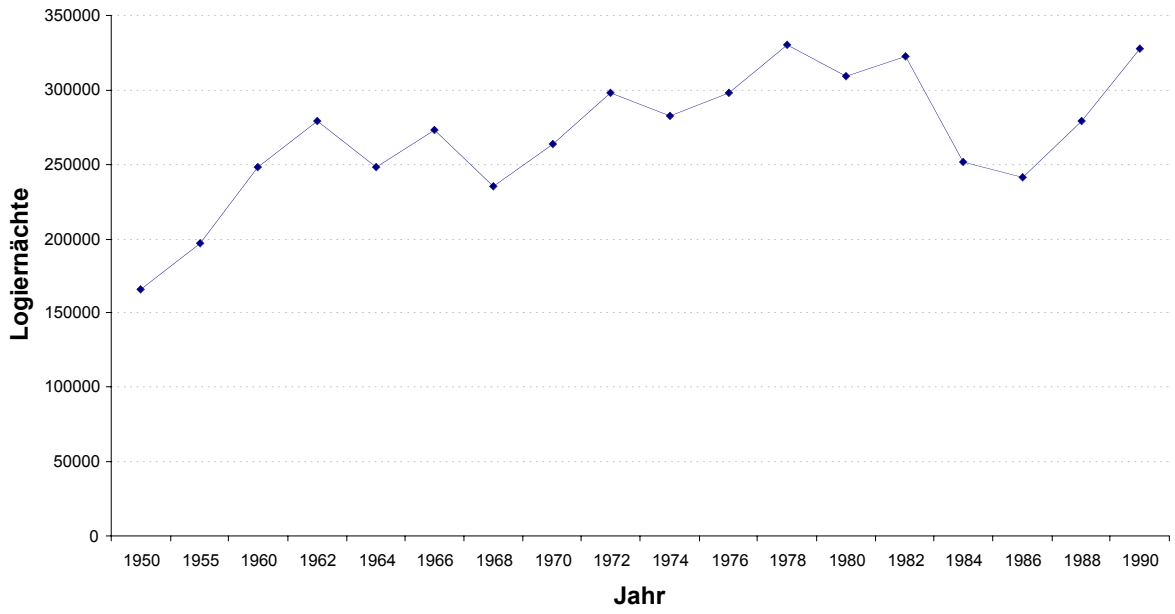
Die Inbetriebnahme der N2 hatte andere Auswirkungen auf den Tourismus als 1980 erträumt: Die Vision von Uri als „grösste Raststätte Europas“ blieb eine Illusion. Kurt Diermeier, als Direktor des Verkehrsverbandes Zentralschweiz Urheber dieser Vision, urteilte im Rückblick: „Für einen Teil des Urner Gastgewerbes gab es Rückschläge“, da sich der Trend zur Fahrt in einem Zuge auf der Autobahn durchsetzte (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Peter Schmid vom Hotel Rössli in Hospental meinte dazu: „Es war eine grosse Herausforderung, die nicht alle bestanden. Es gab Rückschläge, und überalterte Betriebe gingen ein. Die Zufallsgäste von einst blieben von einem Tag auf den andern aus. Nur wer es verstand, mit Initiative und neuen Angeboten eine eigene Kundschaft von Feriengästen zu gewinnen, überlebte. Diese Chance ist heute noch intakt“ (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Viele Gasthäuser an der alten Gotthardstrasse bekamen die Umfahrung zu spüren: Die Mittagessen und teilweise die Übernachtungen gingen zurück. „Der ‚Zufallstourist‘, der beim Anblick des Wirtshausschildes einen grossen Durst oder einen Druck in der Magengegend verspürte, und deshalb rein zufälligerweise auf den Parkplatz des erstbesten Hotels oder Gasthauses abschwenkten das an seiner Route lag“ kam weniger. Auch die „chronischen Kaffeehaltmacher“ fielen grösstenteils aus (UW, 17. Juli 1971 Nr. 55; Herger und Walker 1985: 114). Der einst so sehr herbeigesehnte und schliesslich auf der Nationalstrasse kanalisierte Autoverkehr stempelte das Urnerland zum Transitkanton. Durch die Autobahn verlor die Reise durch das Urnerland ihren Erlebniswert (Gisler 1994: 333; Herger und Walker 1985: 196). Der Andermatter Hotelier Reto Fryberg klagte: „Der Strassentunnel und die N2 haben dem Kanton eine gewaltige Zäsur gebracht. Das ist schlimmer als noch vor hundert Jahren bei der Eröffnung des Eisenbahntunnels. Die Leute fahren auch mitten im Sommer durch den Tunnel; die Passanten, von denen wird früher hier zu einem wesentlichen Teil gelebt haben, kommen von der Autobahn überhaupt nicht mehr runter“ (Weltwoche, 5. September 1985).

Die Übernachtungszahlen der Urner Hotellerie – mit der Ausnahme von Seelisberg, das durch seine Lage und durch das „Zentrum zur transzendentalen Meditation“ mit über 100‘000 Logiernächten pro Jahr und einer durchschnittlichen Aufenthaltszeit von mehr als 20 Tagen ausserhalb einer Beziehung Autobahn – Tourismus stand, aber die Gesamtentwicklung im Kanton massgeblich beeinflusste (Bürgi 1986: 109) – zeigten nach den Eröffnungen der ersten N2-Teilstücke ab 1972 eine rückläufige Tendenz. Besonders in den Gemeinden des mittleren Reusstals gingen die Übernachtungen deutlich zurück, um sich auf einem tieferen

Niveau wieder einzupendeln (Bürgi 1986: 112). Während in der übrigen Zentralschweiz steigende Übernachtungszahlen zu konstatieren waren, blieb Uri davon noch ausgeschlossen. Die Zahl der Logiernächte erholte sich erst nach 1985 wieder und erreichte 1990 wieder den Stand von 1980 (Diag. 36). Damit zeigte sich, dass sich das Hauptargument 6 höchstens bedingt bewahrheitete.

Resultat Hauptargument 6: Das Hauptargument „Verkehrsberuhigte Dörfer sind eine Chance für den Tourismus" erwies sich zumindest teilweise als unzutreffend. Die Zahlen der Logiernächte erlitten besonders in den Gemeinden entlang der N2 einen Einbruch, welcher nicht durch neue Touristen kompensiert werden konnte.

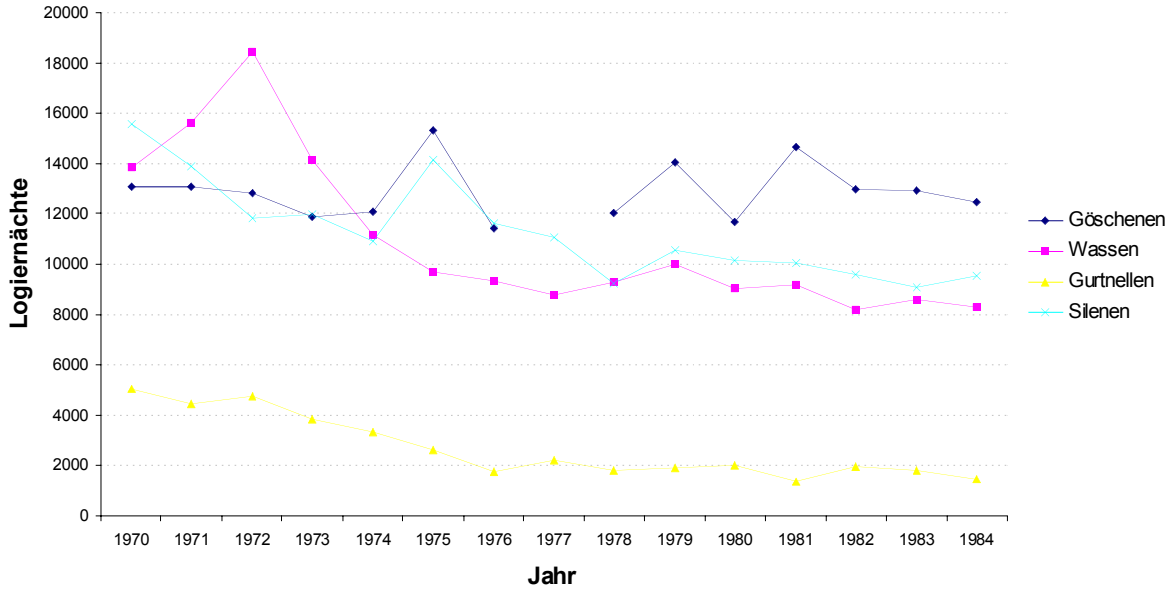
Diagramm 36: Logiernächte Kanton Uri 1950 – 1990



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Die Betrachtung der Reusstalgemeinden zeigt, dass Wassen und Gurtnellen 1972 einen ersten, 1975 einen zweiten und 1980 einen dritten Einbruch erlitten. Dies waren exakt die Jahre, in welchen neue Teilstücke in Betrieb genommen werden konnten (Bürgi 1986: 109). In Göschenen fiel der Einbruch mit der Strassentunneleröffnung zusammen. Die vier Gemeinden des oberen Reusstales hatten zwischen 1975 und 1985 eine Abnahme von rund 30 Prozent zu verzeichnen und seit 1971 sank ihr Anteil an den gesamten Logiernächten im Kanton von 16 auf 12 Prozent (Diag. 37).

Diagramm 37: Logiernächte oberes Reusstal 1970 – 1984



Quelle: Bürgi 1986

Die Strecke Basel – Chiasso wurde durch die Eröffnung der N2 räumlich von 324 auf 294 Kilometer und zeitlich von 5.4 Stunden (bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 60km/h ohne Autobahn) auf 3.7 Stunden (bei durchschnittlich 80km/h auf der Autobahn) verkürzt. In der Folge sank die Anzahl der Logiernächte ausländischer Gäste (Diag. 38) und der Anteil von Gästen aus den Nachbarländern und den Benelux-Staaten (Diag. 39 und 40), da diese Gäste nun schneller an ihr eigentliches Ferienziel im Süden gelangen konnten. Die Zahl der Schweizer Gäste blieb konstant (Bürgi 1986: 105). Der vergrösserte potentielle Einzugsbereich fand nur im verstärkten Transitverkehr ohne Beeinflussung des Ferientourismus einen Niederschlag. Beim Vorhandensein von attraktiven Ferienzielen wäre hingegen eine Zunahme des Tourismus zu erwarten gewesen. Die N2 brachte im Ausflugstourismus tatsächlich eine Vergrösserung des Einzugsbereiches und veränderte die Struktur der Touristen im positiven Sinne, doch beim Urlaubsreiseverkehr passierte das genaue Gegenteil: Die „Kanalisationswirkung“ der Autobahn begünstigte den Transitverkehr, der Passantentourismus nahm ab (Bürgi 1986: 105).

Diagramm 38: Logiernächte ausländischer Gäste Kanton Uri 1980 – 1990

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 39: Gästestruktur Urner Hotellerie 1972

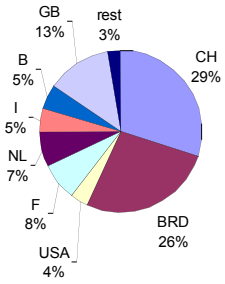
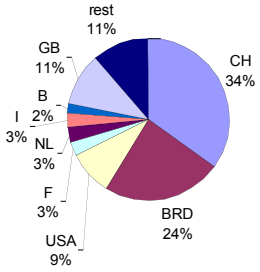


Diagramm 40: Gästestruktur Urner Hotellerie 1985



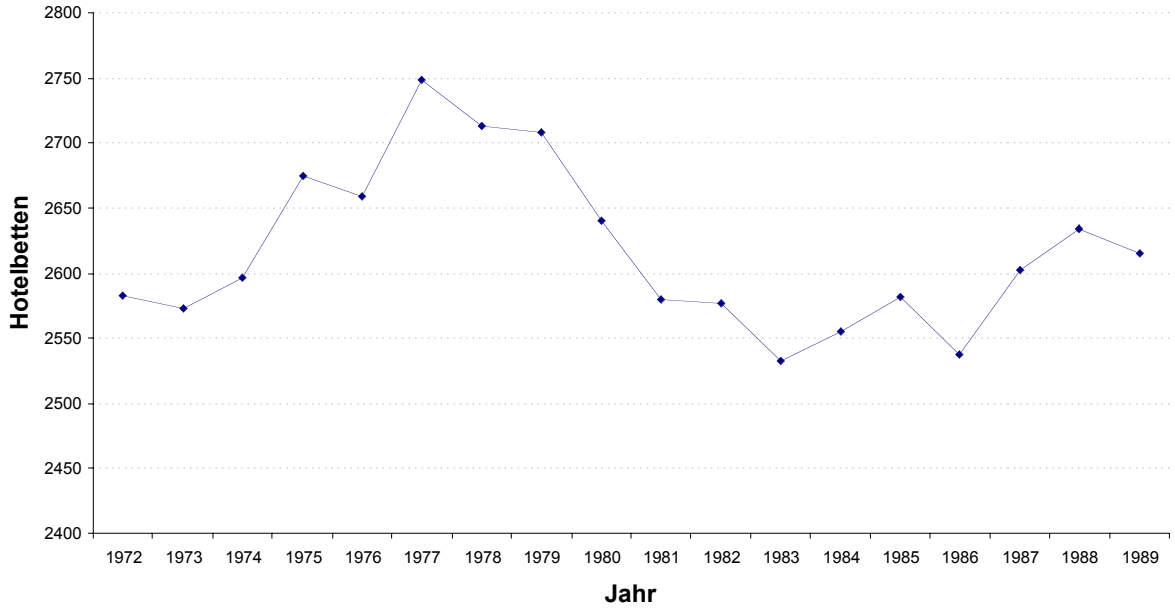
Quelle: Bürgi 1986

Die negative Entwicklung der Logiernächte hat ihren Grund sicher auch im Autobahnbau: Die Korrelation der Rückgänge mit der Eröffnung der entsprechenden Teilstücke im Reusstal, sowie ein generelles Sinken seit der Tunneleröffnung 1981 sprechen für diese Tatsache. Die Lage der einzelnen Gemeinden zur Autobahn und damit die Abhängigkeit vom Passantentourismus spielte für Entwicklung der Übernachtungszahlen eine entscheidende Rolle (Bürgi 1986: 113).

Die Zahl der Betten in der Hotellerie trug der neuen Entwicklung durch die N2 Rechnung. Sie sank nach der Eröffnung und nahm erst ab 1986 wieder zu (Diag. 41). Die Auslastung der

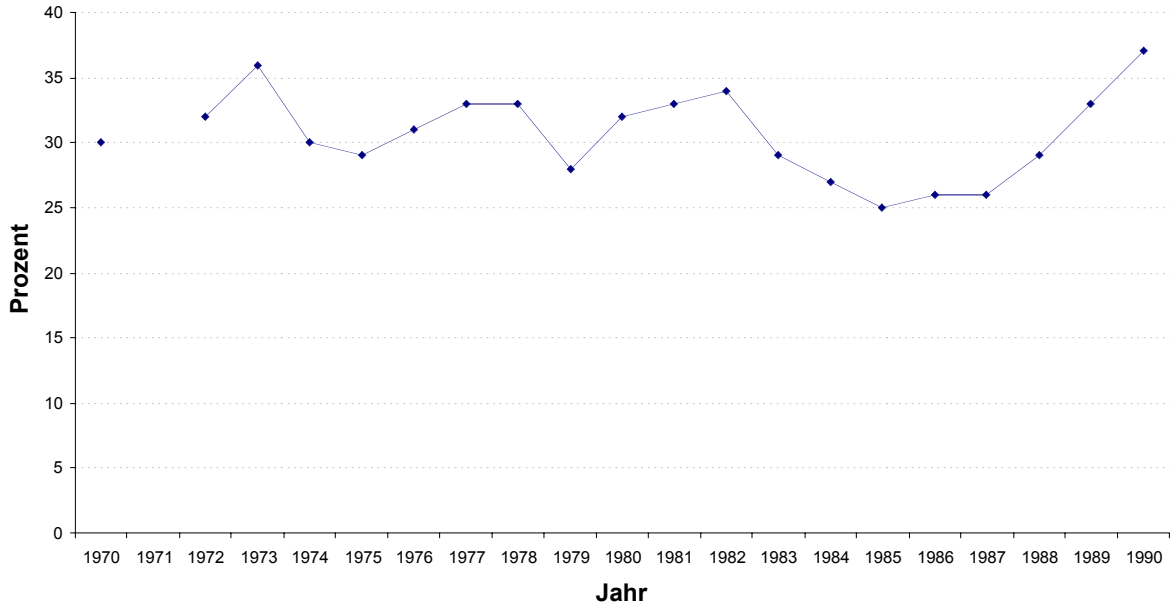
Betten betrug zwischen 1965 und 1990 jeweils um die 30 Prozent, wobei der vorübergehende Rückgang der Logiernächte Mitte der achtziger Jahre auch hier erkenntlich ist (Diag. 42).

Diagramm 41: Hotelbetten Kanton Uri 1972 – 1989



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

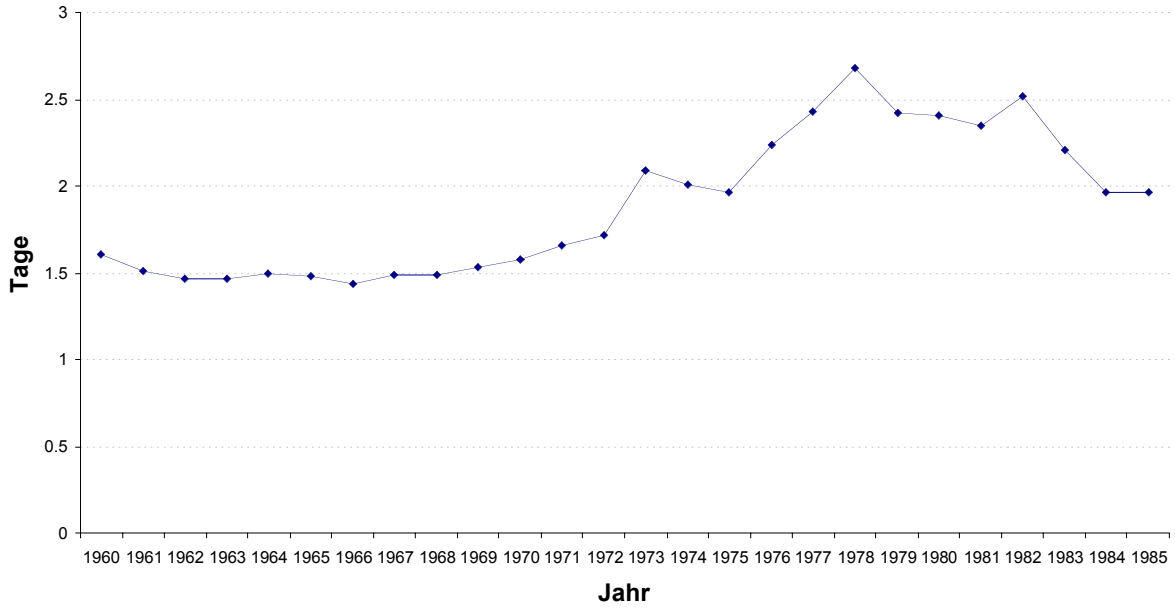
Diagramm 42: Auslastung Hotelbetten Kanton Uri 1970 – 1990



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

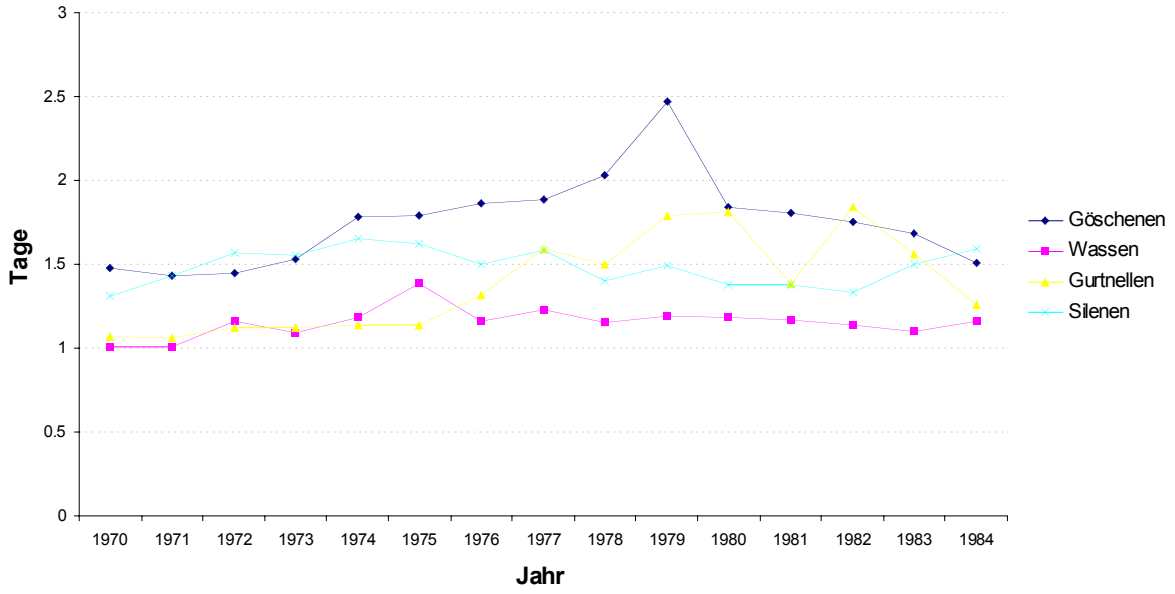
Der Kanton Uri war durch seine besondere Verkehrslage von jeher vom Passantentourismus geprägt. Der Grossteil der Gäste, welcher hier verweilte, tat es für eine Nacht auf dem Weg zu einem ferneren Reiseziel. Dies brachte besonders durch den hohen Anteil an ausländischen Gäste stärkere Schwankungen mit sich (Bürgi 1986: 90, 91). Einem Drittel Gästen aus dem Inland standen zwei Drittel Gäste aus dem Ausland gegenüber. Der Passantentourismus bringt niedrige Verweildauern mit sich, was besonders im Urserntal und im oberen Reusstal beobachtet werden kann, wo die Gäste durchschnittlich weniger als zwei Tage blieben. Die längeren Verweildauern in den Jahren nach 1980 sind mit dem erwähnten Rückgang der ausländischen Gäste – in der grossen Mehrzahl Passanten – und der stabilen Zahl der inländischen Gäste – in der Mehrzahl Feriengäste – zu erklären (Diag. 43 und 44).

Diagramm 43: Verweildauer der Gäste Kanton Uri 1960 – 1985



Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Diagramm 44: Verweildauer der Gäste oberes Reusstal 1970 – 1984



Quelle: Bürgi 1986

Der Sommertourismus dominierte vor dem Autobahnbau klar, nur Andermatt wies im Winter mehr Logiernächte auf (Bürgi 1986: 95). Die Prägung durch den Passantentourismus hatte verschiedene Gründe: Die räumliche Lage das Kantons als Transitlage, wenige attraktive Zielgebiete wie Seelisberg oder Andermatt oder die schlechte Qualität der Beherbergungsbetriebe (Bürgi 1986: 99).

Mit dem Bau der Autobahn änderte sich die Lage für den Tourismus grundlegend. Es kamen nun wesentlich mehr Fahrzeuge durch den Kanton, doch die Möglichkeit, dass ein Reisender in den Dörfern anhielt, hatte durch die Transitfunktion der N2 wesentlich abgenommen. Die Beziehung Tourismus – Strassenverkehr war über eine lange Zeit sehr eng und zeigte eine mehr oder weniger parallele Entwicklung. Nach der Eröffnung der N2 wurde diese Entwicklung abgetrennt und mit jedem Teilstück, das eröffnet werden konnte, wurde die Schere grösser. Nach 1980 ist überhaupt kein Zusammenhang mehr erkennbar: Der Strassenverkehr erfuhr eine rasante Zunahme, währenddem die Zahl der Logiernächte sank. Der Urner Tourismus hatte seine Basis, den Passantenverkehr verloren (Bürgi 1986: 100). Doch die ausserordentlich kurze Aufenthaltsdauer in den achtziger Jahren weist in einigen Regionen auf eine immer noch bestehende Vorrangstellung des Passantentourismus hin (Bürgi 1986: 126). Daher erwies sich das Hauptargument 4 als Trugschluss.

Resultat Hauptargument 4: Das Hauptargument „Die N2 bringt mehr Verkehr; vom Mehrverkehr wird der Tourismus und das Gewerbe profitieren (Verkehr = Einkommen; mehr Verkehr = mehr Einkommen)“ erwies sich als Trugschluss. Der Bau der N2 hatte zwar massiv mehr Verkehr zur Folge, doch wurde die zuvor enge Bindung Strassenverkehr – Tourismus getrennt, da die Reisenden durch die verbesserte Verbindung schneller an ihre Zieldestination gelangen können und auf Unterbrüche der Reise verzichten.

Die neuen Voraussetzungen hatten in Uri Veränderungen in der Tourismusstruktur zur Folge. Der potentielle Einzugsbereich für den Freizeit- und Ferienverkehr vergrösserte sich durch die Autobahn und im Ausflugs- und Wochenendverkehr traten neue Quellgebiete in Erscheinung. Waren bisher nur die Kantone Uri, Schwyz, Luzern und Zug in einer Stunde oder weniger zu erreichen, so kamen neu die Kantone Zürich, Aargau, Ob- und Nidwalden sowie Teile von Solothurn, Bern und dem Tessin dazu. Besonders von den städtischen Zentren aus wurde Uri besser erreichbar. Durch die bequeme Autobahnerschliessung wurden auch längere Fahrzeiten in Kauf genommen, was das Einzugsgebiet zusätzlich – als Beispiel sei die Lombardei erwähnt – erweiterte (Bürgi 1986: 102, 103). Aufgrund dieser verbesserten Verkehrsgunst war für Uri eine Zunahme des Ausflugsverkehrs zu erwarten (Bürgi 1986: 116). Am Beispiel der Frequenzen touristischer Transportanlagen zeigte sich, dass in den Sommer- und Wintersportorten die Fahrten seit 1978 zunahmen. Andermatt wies die grösseren Schwankungen auf, da Winterdestinationen anfälliger auf die Witterungs- und Schneeverhältnisse sind, während Schattdorf und Flüelen kontinuierliche Steigerungen verzeichnen konnten (Bürgi 1986: 116). Diese Zunahmen mussten vom verstärkten Ausflugsverkehr herrühren, da die Übernachtungen im Kanton generell rückläufig waren, wie vorläufig erwähnt wurde (Bürgi 1986: 120). Durch den Bau der Autobahnen motiviert, wurden im Urserntal die Kapazitäten der Transportanlagen seit 1981 um fast 100 Prozent vergrössert (Bürgi 1986: 121). Der Kanton geriet in den Sog der Erholungssuchenden aus den Agglomerationen, was an Orten wie im Maderanertal zu Parkplatzproblemen führte und neuen Verkehr mit sich brachte, da durch die Autobahn der Individualverkehr im Vergleich mit den übrigen Verkehrsmitteln stark begünstigt wurde. Je nach Lage der Gemeinde ergaben sich mehr oder weniger Probleme und Konflikte zwischen Erholungssuchenden, die verschiedene Nutzungsansprüche an die Landschaft und die touristische Infrastruktur stellen, und den Ortsansässigen (Bürgi 1986: 122).

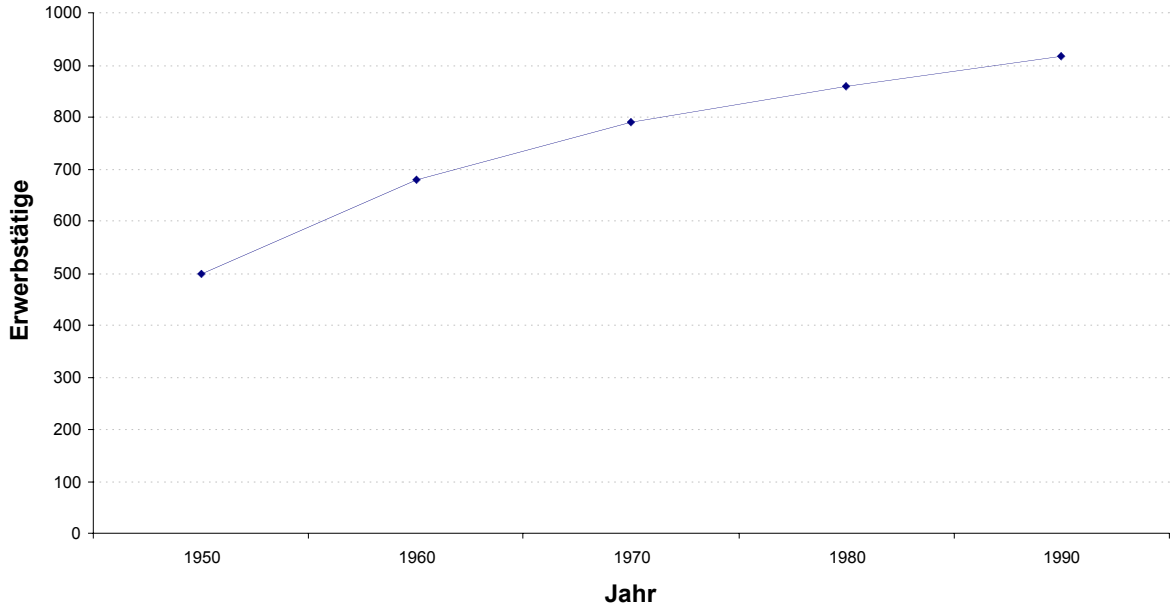
Der Aufschwung im Tagestourismus brachte zwar den Transportanstalten und Restaurationsbetrieben gute Frequenzen und Profit, nicht jedoch der Hotellerie (Urner Kantonalbank, verschiedene Jahrgänge; in: Gisler 1994: 334; Herger und Walker 1985: 272). Doch die N2 war für die Probleme der Urner Hotellerie nicht allein verantwortlich. Vor ihrer Eröffnung war das touristische Umfeld im Kanton Uri mangelhaft. Der Unterkunftskomfort und die Preisgestaltung im Unterkunfts- und Verplegungsangebot im Touristischen Leitbild des Kantons Uri wurde als „unglücklich“ beurteilt (Bürgi 1986: 97) und bei der weiteren Infrastruktur wie Hallenbädern, Minigolf, etc. offerierte Uri nur ein „sehr dürftiges Angebot“. Die einzige Ausnahme bildete das gut ausgebaute Netz der Wanderwege (Bürgi 1986: 99). Für den Wintersport war ein konkurrenzfähiges Angebot einzig in Urseren möglich, doch die langen Anfahrtswege brachten gegenüber anderen Gebieten in der Zentralschweiz einen grossen Nachteil (Bürgi 1986: 98, 99).

Andermatt als einziges touristisches Zentrum im Kanton erlebte seit 1981 ebenfalls einen Rückgang der Logiernächte. An diesem Beispiel ist jedoch auch die Verschiebung von der Hotellerie zur Parahotellerie bzw. zum Eigenheimtourismus zu beobachten. Diese Entwicklung steht in einem engem Zusammenhang mit der steigenden Mobilität der Bevölkerung (Bürgi 1986: 113). Im ganzen Kanton nahm die Parahotellerie stark zu und konnte die negative Entwicklung in der Hotellerie etwas dämpfen. Der Ferienwohnungstourismus hatte sich in zehn Jahren verdoppelt und bereits ähnliche Grössenordnungen wie die Hotellerie erreicht (Bürgi 1986: 114). In Andermatt stieg zwischen 1976 und 1984 die Zahl der Logiernächte in Ferienwohnungen um 40 Prozent. Allerdings generieren Betten in Ferienwohnungen viel weniger Arbeitsplätze, bringen aber eine hohe Belastung der Infrastruktur, deren Kosten nicht von den Verursacher getragen werden (Herger und Walker 1985: 197). Durch den Trend zur Ferienwohnung stiegen in Andermatt die Bodenpreise, was es den Einheimischen erschwerte, ein Haus zu bauen (Bürgi 1986: 74; Herger und Walker 1985: 197).

Die Zahl der im Gastgewerbe beschäftigten Personen stieg seit 1950 kontinuierlich und auch nach 1980 trotz des Einbruchs in den Übernachtungen weiter an (Diag. 45). Somit hatte die N2 keine direkten Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation im Gastgewerbe. Urseren war die am stärksten tourismusabhängige Region, deren Abhängigkeit sich ab 1970 weiter verstärkte. Von der Autobahn am stärksten tangiert wurde das obere Reusstal, welches den höchsten Anteil an Passantentouristen hatte. Hier war nach der Eröffnung der N2 auch bei den

Arbeitsplätzen ein starker Rückgang zu beobachten, während die anderen Regionen nur schwache Rückgänge oder Zuwächse zu verzeichnen hatten (Bürgi 1986: 106, 107).

Diagramm 45: Erwerbstätige Gastgewerbe Kanton Uri 1950 – 1990



Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Die Beziehung der touristischen Entwicklung des Kantons Uri im Hinblick auf Auswirkungen der N2 wird durch viele zusätzliche Faktoren beeinflusst, so wie die Autobahn in vielfacher Weise auf den Tourismus wirkt (Bürgi 1986: 125). Zusammenfassend kann geschlossen werden, dass der Tourismus, besonders die Hotellerie, nach der Eröffnung der N2 einen vorübergehenden Einbruch erlitt. Die ausländischen Gäste, welche den grösseren Teil der Gäste stellten, wurden weniger, da sie schneller an ihrem Ferienziel ankommen konnten und Übernachtungen auf der Reise einsparen konnten. Doch nach 1985 verbesserte sich die Lage wieder und die Zahl der Logiernächte erreichte wieder das Niveau von 1980. Die Struktur des Tourismus änderte sich vermehrt hin zum Massen- und Ausflugstourismus.

Raststätte

Der Betrieb der Gotthard-Raststätte (Abb. 25) war von Anfang an sehr erfolgreich: der Umsatz konnte fast synchron zum Verkehr gesteigert werden und die Raststätte entwickelte sich zu einem der grössten Arbeitgeber im Kanton, welcher bis 1990 160 Arbeitsplätze schuf. Durch Lieferungen an die Raststätte konnte zudem auch das einheimische Gewerbe profitieren (Ambros Gisler; in: UW, 1. September 1990, Nr. 68; Raststätten-Gesellschaft N2

Uri AG 1980 ff.; in: Gisler 1994: 334). Ähnlich positiv beurteilte Josef Brücker das Unternehmen: Das Projekt der Raststätte war eine „optimal wahrgenommene Chance“ und entwickelte sich zu einer „Goldgrube“ (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203).

Abbildung 25: Gotthard-Raststätte

Quelle: eigenes Foto

Der Bau der Raststätte zeigt eine Möglichkeit der Anpassung an die Autobahn (Bürgi 1986: 126). An ihr zeigt sich auch am deutlichsten der Übergang des vom im Kanton Uri ohnehin schwach entwickelten Individual- zum totalen Massentourismus. Die Qualität macht alles: „1‘000 Kilo Pommes-Frites, 200 Liter Birchermüesli, 500 Bratwürste wandern an Spitzentagen aus der Küche“ (Basler Zeitung, 5. September 1985; in: Bürgi 1986: 124). In der Hauptsaison mussten bereits 1985 täglich an die 10‘000 Personen bewirtet werden (Luzerner Tagblatt, 24. Mai 1985; in: Bürgi 1986: 124).

Obwohl sich die Trägerschaft aus Einheimischen zusammensetzt, wodurch die durch die Autobahn verlorenen Arbeitsplätze zu einem Teil kompensiert werden konnten, bot sie kaum einen Ersatz für die betroffenen Hotelbetriebe an der alten Passstrasse (Bürgi 1986: 127). Die Idee der touristischen Informationsstelle als Ort, an welchem Uri den Reisenden näher gebracht werden sollte, um sie zu einem Aufenthalt im Kanton zu gewinnen, hatte nicht funktioniert. Die Raststätte floriert als Unternehmung des Gastgewerbes aber nicht als der erhoffte Riegel im Verkehr, welcher die Reisenden in die Dörfer bringt. Die Idee, den

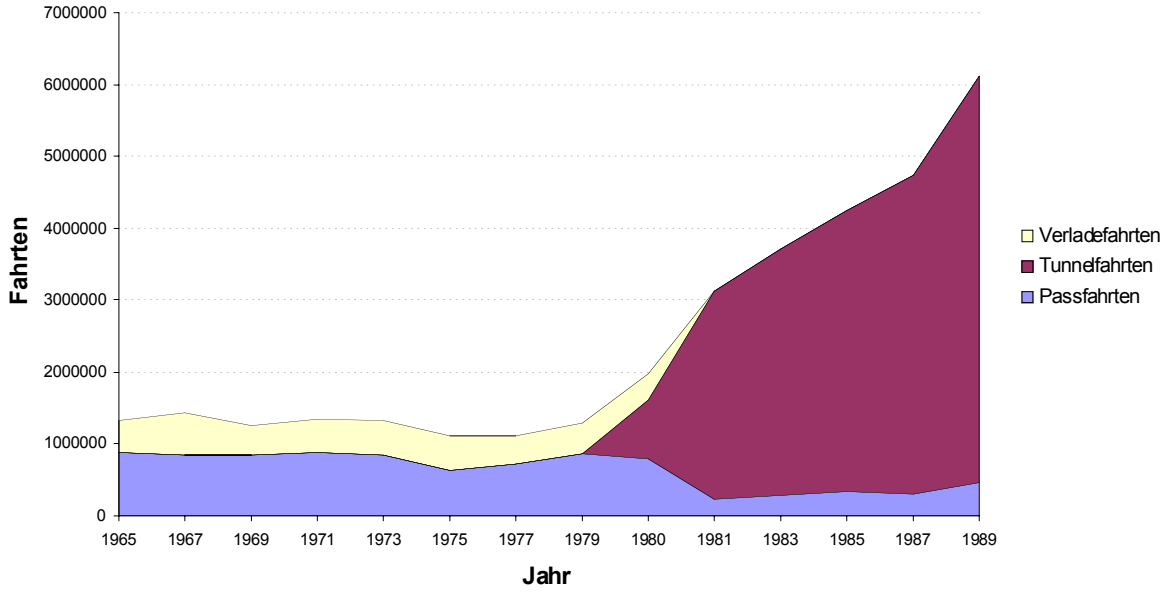
Touristenstrom anzuzapfen erwies sich als schwierig, denn der Autoreisende hat eine ausgesprochene Hemmung, die Autobahn vor dem Erreichen seines Ziels zu verlassen (Meyer 1975: 31; in: Bürgi 1986: 124). Dazu lehnte das Urner Stimmvolk die Tourismusverordnung ab, welche die Organisationsstruktur der im Tourismus tätigen Trägerschaften durch eine Stärkung des Kantonalen Verkehrsvereins zu verbessern suchte. Die Informationsstelle wurde daher 1981 vom Verkehrsverein an die Trägerschaft der Raststätte zurückgegeben (Bürgi 1986: 123). Die Anzahl der Reservationen via Raststätte hatte sich von 1982 bis 1985 mehr als verdreifacht, doch nur 29.2 Prozent der vermittelten Übernachtungen blieben in Uri. 1984 konnten somit von den 251‘336 Logiernächten im Kanton Uri nur gerade 0.26 Prozent durch die Informationsstelle vermittelt werden (Bürgi 1986: 124).

6.9.3 Auswirkungen auf den Verkehr

Der Strassentunnel ermöglichte es, mit Tempo 80 in knapp 15 Minuten unabhängig von Jahreszeiten, Wetter und Fahrplänen von der einen Seite der Alpen zur andern gelangen, was einen grossen Fortschritt darstellte und den Autofahrern, Spediteuren, Touristen und Tessinern grosse Vorteile brachte (Stalder 2003: 145) und einen entsprechenden Verkehrszuwachs zur Folge hatte.

Die Studiengruppe Gotthardtunnel ging Anfangs der sechziger Jahre von einem durchschnittlichen Tagesverkehr im Strassentunnel von 8500 Fahrzeugen aus. Darunter sollten 700 Lastwagen sein, welche einem Schwerverkehrsanteil von 9 Prozent entsprochen hätten. Ein Drittel der Autofahrer würde weiterhin den Pass befahren, während die anderen beiden Drittel den Tunnel benützten (Baumann und Fryberg 2002: 57). Im ersten Jahr nach der Eröffnung befuhren durchschnittlich 7930 Fahrzeuge pro Tag den Tunnel und im folgenden Jahr waren es 8680 Fahrzeuge, wovon gut 11 Prozent Schwerverkehr war, womit sich die Prognosen der Studiengruppe ziemlich exakt bestätigten. Einzig der Anteil des Passverkehrs entsprach nicht der Vorhersage: Dieser betrug lediglich zwischen sieben und acht Prozent anstelle der erwarteten 33 Prozent (Diag. 46). Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels führte in der Folge jedoch zu einer regelrechten Eskalation der Verkehrsmenge. Innerhalb weniger Jahre vervierfachte sich die Zahl der passierenden Fahrzeuge und stellte bald eine ernsthafte Belastung für Mensch und Natur dar (UW, 5. Mai 1990, Nr. 34).

Diagramm 46: Verteilung Gotthardpassagen 1965 – 1989



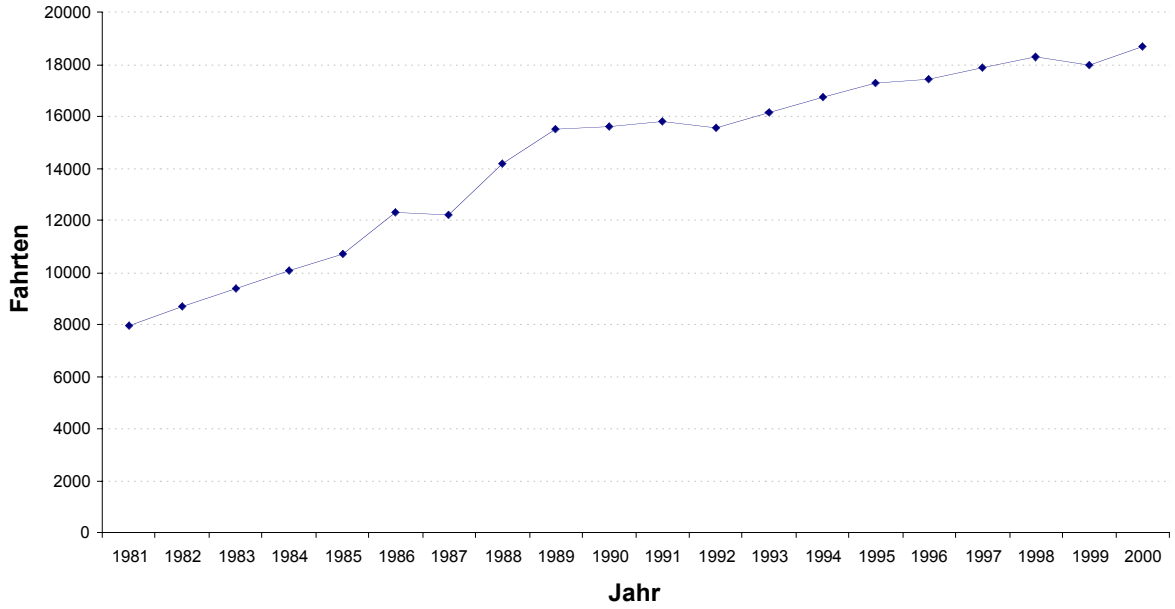
Quelle: Bauamt Uri; in: Gisler 1994

Bereits bis 1990 hatte sich der durchschnittliche Tagesverkehr auf 15‘600 Fahrzeuge verdoppelt und im Jahr 2000 waren es 18‘700 Fahrzeuge täglich (Diag. 47), womit der für eine Verkehrsmenge von jährlich 2 Millionen Fahrzeugen konstruierte Tunnel im Jahr 2000 von über 6.8 Millionen Fahrzeugen befahren wurde (Stalder 2003: 154). Eine Trendwende in dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Polizeidirektor Peter Mattli bestätigte 1990: Es ist augenfällig, dass die N2 dem Kanton mehr Verkehr gebracht hat. Dies brachte Stauprobleme während der Reisezeit und verlangte nach einer stärkeren Präsenz der Polizei. Dazu stelle der Transport gefährlicher Güter fast unlösbare Schwierigkeiten. Positiv zu erwähnen gelte, dass die Nationalstrasse für die Benützer eine grössere Sicherheit als die Kantonsstrassen bietet (UW, 1. September 1990, Nr. 68). Durch diese Zahlen lassen sich die Hauptargumente 1 und 7 als zutreffend bezeichnen.

Resultat Hauptargument 1: Das Hauptargument „Durch die N2 kann der Verkehrskollaps verhindert werden (die Gotthardstrasse und der Bahnverlad sind an der Kapazitätsgrenze)“ erwies sich als mehrheitlich zutreffend. Ohne den Bau der N2 hätte den Verkehr bestimmt der Kollaps ereilt. Trotz des Baus des Grossbauwerks der N2 ist diese mittlerweile ihrerseits zu bestimmten Zeiten an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

Resultat Hauptargument 7: Das Hauptargument „Durch die N2 kann den Bestrebungen zur Umfahrung der Region entgegengewirkt werden“ traf zu. Die Region wird seit der Eröffnung der N2 nicht umfahren, sondern erlebte einen exponentiellen Anstieg des Verkehrs.

Diagramm 47: Durchschnittlicher Tagesverkehr Gotthardtunnel 1981 – 2000



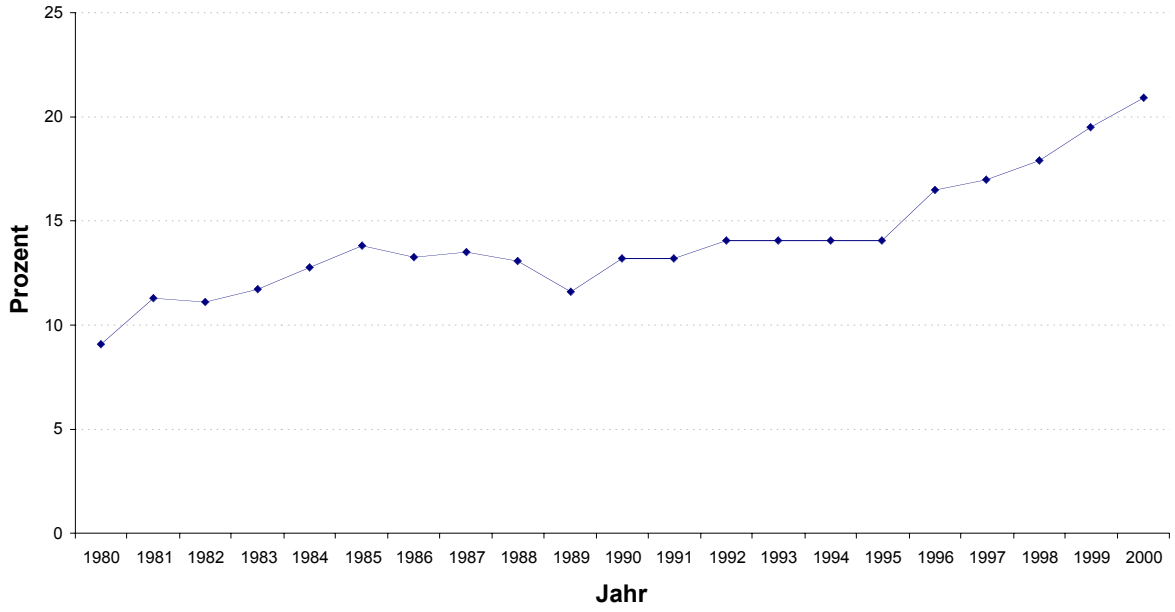
Quelle: Automatische Verkehrszählung ASTRA

Der Grossteil des Verkehr auf der Gotthardachse ist Ausflugs- und Ferienverkehr, wobei der Anteil an ausländischen Fahrzeugen bei rund 40 Prozent liegt. Die Mehrheit des Verkehrs machen aber die Schweizer Fahrzeuge aus, daher könne man nicht alles dem Transitverkehr in die Schuhe schieben, betonte Kurt Suter vom Bundesamt für Strassen 1990 (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Einheimische Automobilisten hingegen machen bloss 15 bis 18 Prozent des Verkehrs aus und der Anteil der Fahrzeuge mit Tessiner Kennzeichen liegt bei sechs bis sieben Prozent (Gisler 1994: 298; Sommer 1990: 181). Diese einheimischen Automobilisten bewirken jedoch eine Reduktion des Lokalverkehrs (Kurt Suter; in: UT, 1. September 1990, Nr. 202). Walter Jauch sah den grössten Vorteil der N2 darin, dass sich drei Viertel des gesamten Urner Strassenverkehrsvolumens darauf abspielen (UT, 1. September 1990, Nr. 202).

Vor allem der Schwerverkehr nahm unvorstellbare Dimensionen an: Zwischen 1981 und 2000 stieg die Zahl der Schwertransporte 327‘000 auf 1‘427‘000 Fahrzeuge, was mehr als eine Vervierfachung bedeutete. Der Schwerverkehr kam und eroberte sich die Alpenroute, da nichts zur Eindämmung des Schwerverkehrs vorgekehrt worden war (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203) und so wurde der Gotthard trotz aller gegenteiligen Beteuerungen zu besagtem Korridor für den Schwerverkehr (Herger und Walker 1985: 274). Dass der Strassentunnel

nicht zur Gütertransitachse werden würde, war wohl der naivste Glaube, dem zu Beginn der Tunnelepoche gehuldigt wurde, schrieb Stadler (Stalder 2003: 146). Peter Mattli meinte dazu: „Über das Ausmass des Schwerverkehrs hat sich der Bundesrat getäuscht. Hätte er die Umlagerung auf die Bahn vorangetrieben, hätten wir manches Problem weniger. Die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels wird noch hart werden“ (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203). Im Jahr 2000 befuhren 1.43 Millionen Schwertransporter die Strecke. Das ergibt bei Berücksichtigung des Sonn- und Feiertagsverbots einen täglichen Durchschnitt von 4872 Lastfahrzeugen. Dies bedeutet, dass pro Minute durchschnittlich über 5 Schwertransporter den Tunnel durchfuhren. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr, welcher bei der Eröffnung bei 11 Prozent lag, steigerte sich bis ins Jahr 2000 auf über 20 Prozent (Diag. 48 und Abb. 26). Dieses starke Wachstum gefährdet die Zweckmässigkeit der Nationalstrasse selbst (Jeker et al. 2002: 40). Bundesrat Adolf Ogi plädierte daher 1990 dafür, dass versucht werden müsse, die ganze Entwicklung besser in den Griff zu bekommen. Die Schweiz wolle die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Es gehe dabei auch um die Glaubwürdigkeit der Schweiz. Diese bleibe jedoch nur bestehen, wenn endlich gehandelt werde, weshalb sei der Bau der NEAT unbedingt notwendig war (UT, 1. September 1990, Nr. 202). Diese soll gemäss dem Stand vom März 2004 am Lötschberg im Jahr 2007 und am Gotthard im Jahr 2013 ihren Betrieb aufnehmen können. Ob durch diese Grossbauwerke die Zahl der Schwertransporte auf der N2 verkleinert werden kann, wird die Zukunft weisen müssen (www.bls.ch; www.ur.ch/regierungsrat).

Diagramm 48: Anteil Schwerverkehr am Gotthardverkehr 1981 – 2000



Quelle: Automatische Verkehrszählung ASTRA, www.gotthardtunnel.ch

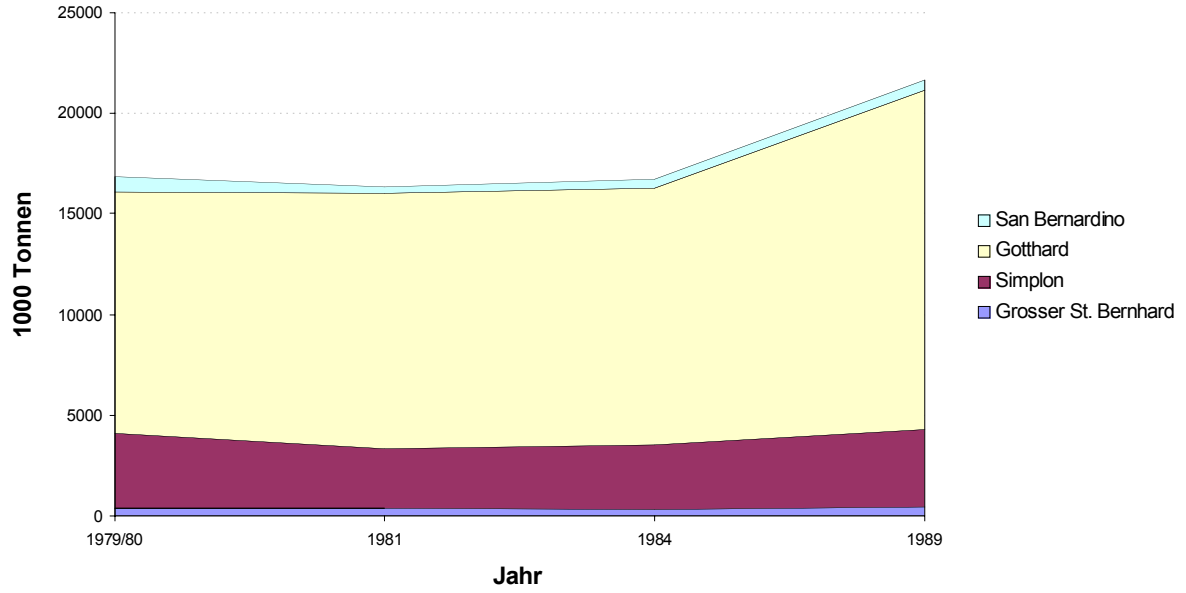
Abbildung 26: Stau der Lastwagen in der Reussebene

Quelle: eigenes Foto

Der Gotthard-Strassentunnel brachte im schweizerischen alpenquerenden Verkehr wesentliche Änderungen in der Routenwahl mit sich, währenddem eine Verlagerung von ausländischen Übergängen zum Gotthard weitgehend ausblieb (Herger und Walker 1985: 274). Der transalpine Güterverkehr durch die Schweiz erlebte seit 1984 ein starkes Wachstum, welches sich fast ausschliesslich am Gotthard abspielte (Diag. 49). Der Güterverkehr am Gotthard stieg zwischen 1979 und 1989 von 11.1 auf 14.4 Millionen Tonnen. Die transportierten Mengen auf der Schiene blieben mehr oder weniger gleich, mit einem zwischenzeitlichen Rückgang 1984, so dass das gesteigerte Volumen auf der Strasse

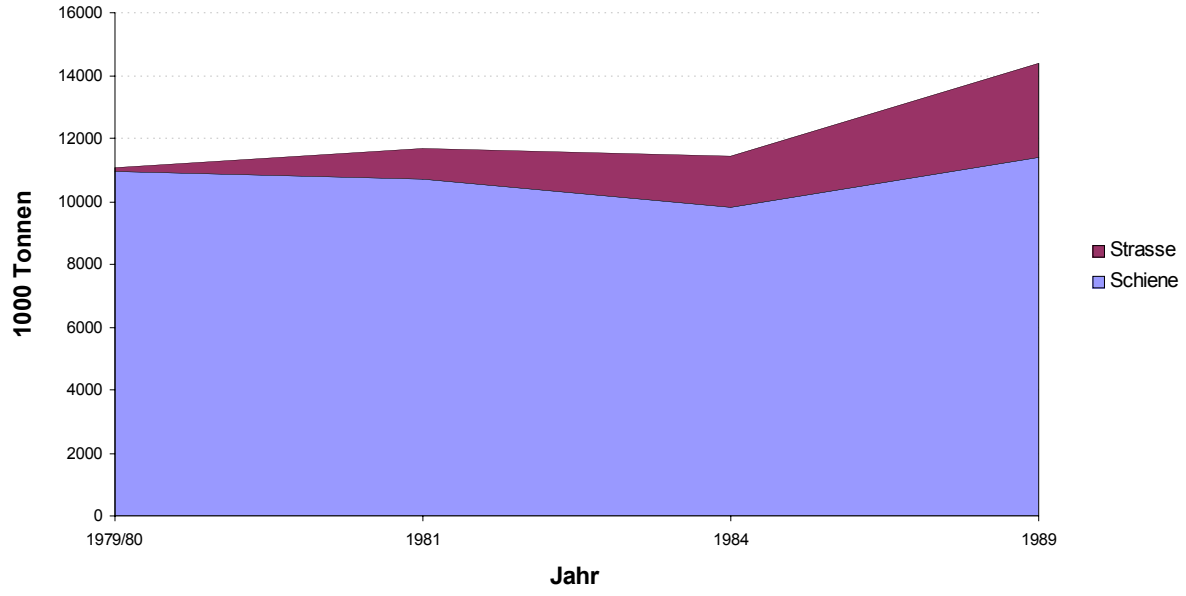
stattfand (Diag. 50). Zu dieser Entwicklung trug die gute Verbindung durch die N2 mit grosser Wahrscheinlichkeit bei.

Diagramm 49: Güterverkehr durch Schweizer Alpen nach Übergang 1979 – 1989



Quelle: Kooijman und Hitz 1991

Diagramm 50: Güterverkehr am Gotthard nach Verkehrsträgern 1979 – 1989



Quelle: Kooijman und Hitz 1991

Der Transitverkehr nahm bei den Strassengüterfahrzeugen einen immer grösseren Anteil ein: Betrug er 1981 noch 26 Prozent, stieg dieser Anteil auf 44 Prozent im Jahr 1989. Dies vor allem auf Kosten des Binnenverkehrs, dessen Anteil im selben Zeitraum von 43 auf 32 Prozent sank (Diag. 51 und 52).

Diagramm 51: Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1981

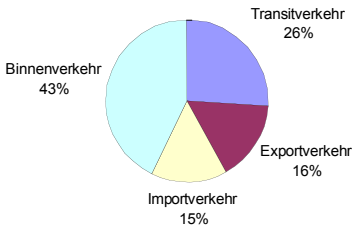
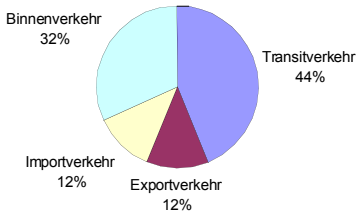


Diagramm 52: Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1989



Quelle: Kooijman und Hitz 1991

6.9.4 Auswirkungen auf das Tessin

Der Gotthard-Strassentunnel brachte dem Tessin den langersehnten ganzjährigen Strassenanschluss an die übrige Schweiz (Abb. 27).

Abbildung 27: Strassenschild entlang der Axenstrasse

Quelle: eigenes Foto

Anlässlich des zehnjährigen Jubiläums der Eröffnung des Strassentunnels zog der Tessiner Staatsrat Flavio Maspoli im Urner Tagblatt unter dem Titel „Ist das Tessin der Deutschschweiz nähergekommen?“ eine Bilanz darüber, was die neue Strassenverbindung dem Tessin brachte: „Aus Sicht der Tessiner Bevölkerung überwiegen die positiven Auswirkungen, welche die N2 der Region brachte, obwohl die Autobahn auch im Tessin grosse Umweltprobleme verursachte. Das Tessin verdankt dem Tourismus seinen wirtschaftlichen Aufschwung. Die Wirtschaft floriert da, wo die Verbindungen ideal sind und die Nationalstrasse verbesserte die Verkehrsgunst des Tessins enorm. Der Strassentunnel war darüber hinaus von grosser staatspolitischer Wichtigkeit, doch ob sich die Tessiner und die

Deutschschweizer wirklich wie erhofft nähergekommen sind, ist eine andere Frage. Der Strassentunnel war politisch betrachtet ein Akt der Gerechtigkeit für das Tessin nach einer langen Zeit der Isolation und Abhängigkeit von den SBB. So war die grosse Freude über die neue Verbindung bei der Eröffnung verständlich und gerechtfertigt. Die moralische Verbindung zwischen der Nord- und der Südschweiz durch einen Strassentunnel zu lösen, war eine ideale Lösung. Doch der grosse Verkehr schenkt den Kleinen kaum mehr Beachtung, was sich an der Leventina beispielhaft zeigen lässt: Die ganze Leventina ist zu einer grossen Durchgangsstrasse geworden. Die N2 brachte der Leventina eine Isolierung mitten im Verkehr. So sind viele Tessiner zu der Auffassung gekommen, dass der Tunnel in erster Linie die Deutschschweiz mit Italien oder gar Deutschland mit Italien verbinde, wobei der eigentliche Sinn, das Tessin der übrigen Schweiz näherzubringen etwas zu kurz gekommen ist. Das Tessin wurde für die Industrie der Restschweiz besser erschlossen, doch haben auch Spekulanten den Weg ins Tessin gefunden. Durch die gute und schnelle Anschliessung an die Deutschschweiz entstanden viele Zweitresidenzen, wodurch die Preise für Wohnungen in die Höhe getrieben wurden, so dass viele einheimische Familien in die Täler ‚auswandern' mussten. Durch die neuen Voraussetzungen änderten die Touristen ihre Gewohnheiten: Sie kommen öfter, dafür immer weniger lang. Dies hat eine grössere Belastung der Umwelt zur Folge und bringt den tessinischen Hoteliers grössere Unsicherheiten, denn auch die Heimreise ist schneller geworden, so dass viele Gäste bei schlechtem Wetter ihren Aufenthalt verkürzen" (UT, 6. September 1990, Nr. 206).

Auch der Tages-Anzeiger kommentierte die Folgen des Strassentunnels für das Tessin. An den Strassentunnel seien wie hundert Jahre zuvor bei der Gotthardbahn Hoffnungen auf eine Stärkung der Tessiner Wirtschaft geknüpft worden. Die Folge der N2 sei paradox: Die Tessiner wollten eine Öffnung ihres Kantons gegen Norden, und nun gefährde gerade diese Öffnung die soziale und kulturelle Eigenständigkeit des kleinen Südkantons auf drastische Weise (Tages-Anzeiger, 2. Juni 1982).

Ugo Sadis, der 1980 Tessiner Baudirektor war, hegte anlässlich der Eröffnung den Wunsch, möglichst bald mit dem Bau der zweiten Röhre zu beginnen. Diese hatte aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden können. Die zweite Röhre sei aber immer noch wichtig, um Staus vor dem Tunnel zu vermeiden und dadurch die Umwelt und die Nerven der Anwohner zu schonen. Der Strassentunnel war eines der grössten Werke, um die Tessiner Wirtschaft zu unterstützen und führte erfreulicherweise dazu, dass wir die anderen Schweizer kennengelernt

haben. Auch der Gemeindepräsident von Biasca bewertete die Erfahrung der letzten Jahre positiv: Die Nationalstrasse habe den Tessinern die Deutschschweiz erschlossen. Viele Nordtessiner würden regelmässig in die Zentralschweiz zum Shopping fahren. Gabriele Ceresa, der Bürgermeister von Airolo, sah Vor- und Nachteile für sein Dorf: Die wirtschaftliche Lage des Dorfes habe sich verbessert, die Luftseilbahnen hätten mehr Kundschaft und die Raststätte Stalvedro floriere, doch der Lärm sei unerträglich geworden.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die durchgehende Autobahn zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz dem Tessin sowohl wirtschaftliche und touristische Impulse als auch vermehrten Lärm und eine gestiegene Umweltbelastung brachte (UT, 6. September 1990, Nr. 206).

7 Diskussion

Für diese Arbeit wurden im Kapitel 1.1 vier Zielsetzungen definiert:. Die Arbeit wollte einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung des Verkehrs am Gotthard geben, wobei das Hauptaugenmerk auf die Grossbauwerke der Gotthardbahn und der Nationalstrasse N2 gelegt wurde. Dazu sollten die verschiedenen Motive, Hoffnungen und Befürchtungen betreffend der Bauwerke erläutert und die Auswirkungen, welche der Bau und der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur auf den Kanton Uri hatte, aufgezeigt werden, bevor die Motive und die Auswirkungen einander gegenüber gestellt und auf ihre Richtigkeit untersucht werden sollten.

Der Erfüllung dieser Zielsetzungen dienten vier Fragestellungen (vgl. Kapitel 3.1):

- Welches waren die Argumente für oder wider den Bau der Gotthardbahn / Nationalstrasse N2 im Kanton Uri?
- Welches waren die Auswirkungen des Baus und des Betriebs der Gotthardbahn / Nationalstrasse N2 im Kanton Uri?
- Wurden die Hoffnungen erfüllt oder bewahrheiteten sich die Befürchtungen?
- Welche Parallelen und Unterschiede finden sich zwischen den beiden Bauwerken?

Die Fragestellungen eins bis drei eigneten sich für die Zielsetzungen zwei bis vier. Die erste Zielsetzung schafft die Klammer, unter welcher die ganze Arbeit ablief und mit der vierten Fragestellung sollte ein Vergleich der Bauwerke und somit eine Aussage ermöglicht werden, wie sich die Motive, Hoffnungen und Befürchtungen im Untersuchungszeitraum entwickelten. Im Folgenden wird die geschichtliche Übersicht über die Entwicklung des Verkehrs gegeben (7.1 Entwicklung des Verkehrs am Gotthard zwischen 1850 und 2002), was der ersten Zielsetzung entspricht, bevor die Beantwortung der Fragestellungen mit dem Verweis auf die jeweilige Textstelle in der Untersuchung folgt, was den Zielsetzungen zwei bis vier entspricht (7.2 Beantwortung der Fragestellungen). Zum Schluss folgen die persönlichen Wertungen (7.3 Schlussfolgerungen, 7.4 Stil der Diskussion) und ein Ausblick (7.5 Ausblick).

7.1 Entwicklung des Verkehrs am Gotthard zwischen 1850 und 2004

Die Entwicklung des Verkehrs am Gotthard ging nach 1850 immer nur in eine Richtung: Es gab stetig mehr Verkehr. Nach dem Bau der Fahrstrasse folgte ein schneller Aufschwung des Verkehrs, dessen Folge der Bau der Eisenbahn war. Diese konnte die Bedürfnisse auf lange Zeit befriedigen. Die Frequenzen der Züge stiegen dauernd und mit ihnen die Zahl der beförderten Personen und Güter. Nach dem ersten Weltkrieg stieg auch die Zahl der Motorfahrzeuge, welche den Gotthard überquerten, so dass die Strassen, die noch für Kutschen gebaut worden waren, ungenügend wurden. In den dreissiger Jahren wurde somit ein Ausbau der Gotthardstrasse notwendig, welcher vom Bund mitfinanziert wurde. Als nach dem Zweiten Weltkrieg die grosse Motorisierung einsetzte, war auch die neue Gotthardstrasse nicht mehr genügend. In den fünfziger Jahren wurden daher verschiedene Pläne diskutiert, mit welchen diesem Problem Abhilfe verschafft werden sollte. Als Lösung wurden die Nationalstrassen propagiert, welche der ganzen Schweiz eine bessere Erreichbarkeit bescheren sollten. Am Gotthard war eine Autobahn bis nach Göschenen und Airolo geplant. Der Pass sollte mittels einer zweispurigen Nationalstrasse überquert werden, welche in den sechziger Jahren gebaut wurde. Doch bereits nach dieser Entscheidung wurde der Druck zum Bau eines Strassentunnels immer grösser, so dass dieser nur drei Jahre nach der Festlegung des schweizerischen Nationalstrassennetzes Aufnahme darin fand. In der Zeit des Baus der N2 drängte sich der Verkehr weiter durch die Dörfer und staute sich regelmässig während der Frühlingswochenenden vor den Verladestationen in Göschenen und Airolo. Die Eröffnung der N2 sollte die benötigten Kapazitäten für einen reibungslosen, sicheren und schnellen Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden der Alpen bereitstellen. Doch schon bald fand der Gotthard den Weg zurück in die Schlagzeilen und in die Verkehrsdiskussion, da sich nur wenige Jahre nach der Eröffnung der N2 Staus vor den Portalen des Strassentunnels bildeten. Der Bau einer zweiten Strassentunnelröhre wurde jedoch vom schweizerischen Stimmvolk abgelehnt, so dass der Status quo für die nächsten Jahre bestehen bleiben dürfte.

Die Verkehrsfrage am Gotthard kam während der letzten 150 Jahre immer wieder in die Diskussion. Nach der Bereitstellung neuer Kapazitäten durch ein neues Bauwerk verstummte diese für einige Jahre oder Jahrzehnte, bis veränderte Verhältnisse eine neuerliche Reaktion erforderten. Die Zeitspannen, in welchen der Verkehr reibungslos abgewickelt werden konnte, wurden dabei immer kürzer, so dass Reaktionen in immer kürzeren Abständen erforderlich

wurden. Durch die Verweigerung einer Anpassung durch einen zweiten Strassentunnel dürfte die Diskussion in naher Zukunft nicht verstummen.

7.2 Beantwortung der Fragestellungen

Welches waren die Argumente für und wider den Bau der Gotthardbahn im Kanton Uri?

Die Urner erhofften sich, dass der Kanton am Bau der Bahn gross wird verdienen können und die Bahn Uri ein goldenes Zeitalter mit Beschäftigung, Geschäftstätigkeit und Verdienst bringe. Sie sollte Handel und Industrie fördern, wovon alle profitieren könnten. Eine andere Alpenbahn als die Gotthardbahn würde Uri grosse Nachteile und anstatt des Aufblühens des Kantons den langsamen Ruin bringen (vgl. Kapitel 5.2.1). Doch es wurde auch befürchtet, dass der „Brotschelm“ Gotthardbahn die Urner um ihre Arbeit bringen würde (vgl. Kapitel 5.2.6).

Welches waren die Argumente für und wider den Bau der Nationalstrasse N2 im Kanton Uri?

Durch den Bau der N2 sollte der Verkehrskollaps verhindert werden, befanden sich doch sowohl die Gotthardstrasse als auch der Bahnverlad an ihrer Kapazitätsgrenze (vgl. Kapitel 6.2.1). Dazu erhofften sich die Bewohner eine merkliche Entlastung der durchfahrenen Dörfer (vgl. Kapitel 6.2.2). Viele Befürworter führten wirtschaftliche Gründe an: Die N2 bringe Uri einen Wirtschaftsimpuls, durch den Mehrverkehr würden der Tourismus und das Gewerbe gemäss der Formel „Verkehr = Einkommen; mehr Verkehr = mehr Einkommen“ profitieren können, die N2 erschliesse neue Märkte und führe zur Ansiedlung von anspruchsvolleren Arbeitsplätzen in Uri und die verkehrsberuhigten Dörfer seien eine Chance für den Tourismus (vgl. Kapitel 6.2.3). Man war überzeugt, dass durch die N2 den Bestrebungen zur Umfahrung der Region wirksam entgegengewirkt werden könnte (vgl. Kapitel 6.2.4), doch befürchtete man ob der grossen Kosten Finanzierungs- und Finanzprobleme für den kleinen Kanton Uri (vgl. Kapitel 6.4.4). In Urseren herrschte die Angst vor, bei einem Strassentunnel ab Göschenen aufgrund der Unterfahrung durch sämtlichen Verkehr den wirtschaftlichen Ruin erleiden zu müssen (vgl. Kapitel 6.2.5).

Welches waren die Auswirkungen des Baus und des Betriebes der Gotthardbahn im Kanton Uri?

Der Bahnbau brachte Uri in finanzielle Schwierigkeiten, in deren Folgen 1875 direkte Steuern eingeführt werden mussten (vgl. Kapitel 5.4.2). Mit der Inbetriebnahme der Bahn erlebte Uri den endgültigen Zusammenbruch der alten Verhältnisse. Der blühende Transitverkehr entlang dem Gotthardweg fiel dahin und das Handwerk büsste seine wirtschaftliche Existenz ein, weshalb viele Urner zur Auswanderung gezwungen waren (vgl. Kapitel 5.5.1). In den durchfahrenen Dörfern machte sich jedoch eine Anpassung durch Dienstnahme bei der Bahn bemerkbar und der Tourismus erlebte einen Aufschwung (vgl. Kapitel 5.5.2). Während des Bahnbaus nahm die Bevölkerungszahl stark zu, wobei besonders die ausländische Bevölkerung diese Zunahme verursachte. Nach der Fertigstellung ging die Zahl der Ausländer wieder stark zurück, doch auch bei der schweizerischen Wohnbevölkerung war ein Rückgang festzustellen (vgl. Kapitel 5.5.3). Die Zahl der Beschäftigten im Kanton Uri fiel nach Beendigung der Bauarbeiten unter das Niveau von 1870, doch nach 1888 setzte der Aufschwung mit steigenden Beschäftigungszahlen ein. Das Reusstal wurde durch die Bahn zum Industriestandort, obschon die Urner der Industrie nicht sehr freundlich gesinnt waren. Aus diesem Grund verlief die Industrialisierung nur langsam (vgl. Kapitel 5.5.4). Insgesamt brachte die Bahn auf Jahrzehnte sichere Arbeitsplätze und einen allgemeinen Aufschwung (vgl. Kapitel 5.5.5). Der Betrieb der Bahn entwickelte sich zu einer Erfolgsgeschichte, welche die Erwartungen bei weitem übertraf. Die Passagier- und Güterzahlen vervierfachten sich zwischen 1882 und 1908 und die Zugsfrequenzen verdoppelten sich (vgl. Kapitel 5.8).

Welches waren die Auswirkungen des Baus und des Betriebes der Nationalstrasse N2 im Kanton Uri?

Die Urner Wohnbevölkerung nahm von 28‘556 im Jahr 1950 auf 34‘777 im Jahr 2000 zu, wobei das hauptsächliche Wachstum zwischen 1950 und 1970 stattfand. Die Bevölkerungszahl stieg dabei im Zentrum, währenddem die Rangregionen die Abwanderung nicht aufhalten konnten. Das Urner Reusstal verlor gar einen Viertel seiner Einwohner. Urseren erlebte zu Beginn eine Bevölkerungszunahme, welche sich aber bis ins Jahr 2000 wieder ausglich. Die N2 trug zu einer wesentlichen Beruhigung des Verkehrs in allen Dörfern entlang der Gotthardroute bei und verbesserte so die Lebensqualität der Einwohner. Die Zahl

der Betriebe im Detailhandel ging nach der Eröffnung der N2 stark zurück, worunter besonders der weniger mobile Teil der Bevölkerung zu leiden hat (vgl. Kapitel 6.9.1).

Durch die Verkehrszunahme wurde der Lebensraum der Anwohner zum Durchgangsraum und zum zugigen Korridor voll Gestank, Russ und Lärm. Die N2 brachte einen starken Anstieg des Lärms und der ausgestossenen Schadstoffe und führt in der Reussebene über wertvollen Boden und bestes Kulturland. Das ganze Ökosystem Uri leidet unter verschiedenen Immissionen, welche durch die geographische Lage die ganze Talschaft belasten. Durch den rasant wachsenden Verkehr dürfte sich die Situation in Zukunft weiter verschlechtern. Die Stimmung der Bevölkerung änderte sich in den ersten Jahren nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und der durchgehenden Nationalstrasse im Kanton Uri merklich. Der Verkehr wurde nicht mehr als erstrebenswert, sondern als Gefahr betrachtet (vgl. Kapitel 6.9.1).

Die Urner Wirtschaft entwickelte sich ab 1975 negativ. Ein Wirtschaftsimpuls blieb aus und die Nationalstrassenergebnisse waren ausnahmslos negativ, wobei eine Trendwende nicht in Sicht ist. Der Kanton wird durch die Nationalstrasse in einem überdurchschnittlichen Ausmass belastet, was einer regionalpolitischen Benachteiligung gleichkommt. Das reale Urner Volkseinkommen stieg zwischen 1965 und 2000 um das Fünffache, doch im schweizerischen Vergleich konnte der Kanton erst ab 1990 eine Annäherung an den Schweizer Durchschnitt bewerkstelligen, bevor im Jahr 2000 ein erneuter Rückschlag hingenommen werden musste. Die N2 brachte einzig dem Baugewerbe während des Baus zwischenzeitlich einen Beschäftigungseffekt, ansonsten blieb ein solcher Effekt aus. Das Zentrum konnte zwischen 1960 und 1990 einen Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnen, derweil die anderen Regionen mit Ausnahme von Urseren alle einen Rückgang erlitten. Die Arbeitsplätze in der Industrie und in der Verkehrsbranche wurden nach 1980 weniger (vgl. Kapitel 6.9.2).

Die N2 vereinfachte durch die bessere Anschliessung das Pendeln. Seit 1980 weist die interkantonale Pendlerbilanz Uris einen immer negativeren Saldo aus. Im Tourismus gab es für einen grossen Teil des Urner Gastgewerbes Rückschläge zu verzeichnen. Die Kanalisationswirkung der Autobahn begünstigte den Transitverkehr und der Passantentourismus nahm ab. Wassen und Gurtnellen erlitten 1972, 1975 und 1980 einen

Einbruch in den Übernachtungen. In diesen Jahren konnte jeweils ein neues Teilstück der N2 in Betrieb genommen werden (vgl. Kapitel 6.9.2).

Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels führte zu einer Eskalation der Verkehrsmenge. Innerhalb weniger Jahre vervielfachte sich die Zahl der passierenden Fahrzeuge. Der durchschnittliche Tagesverkehr verdoppelte sich zwischen 1981 und 1990 und nahm in den Jahren bis 2000 um weitere 20 Prozent zu. Der Schwerverkehr vervierfachte sich im Zeitraum zwischen 1980 und 2000 und steigerte seinen Anteil am Gesamtverkehr von 12 auf knapp 21 Prozent (vgl. Kapitel 6.9.3).

Wurden bei der Gotthardbahn in Uri die Hoffnungen erfüllt oder bewahrheiteten sich die Befürchtungen?

Die grossen Erwartungen in den Bau der Bahn erfüllten sich nicht. Die Bahn bot vielen Personen die Möglichkeit für einen Verdienst, doch wurde nur ein Teil davon in Uri wirksam (vgl. Kapitel 5.4.3). Auch das erhoffte goldene Zeitalter durch den Betrieb der Bahn erwies sich als Fata Morgana. Im Gegenteil brachte die Eröffnung der Bahn wie beschrieben den Kollaps der alten wirtschaftlichen Verhältnisse in Uri, wodurch viele Urner ihre Arbeit verloren und auswandern mussten und sich die Angst vor dem „Brotschelm“ als berechtigt erwies (vgl. Kapitel 5.5.1). Durch die Bahn nahmen jedoch der Verkehr und der Handel wie erwartet kontinuierlich zu, so dass sie auch neuen Verdienst ins Land brachte und zu einer wichtigen Arbeitgeberin wurde. Dazu schuf sie die Voraussetzungen für die Industrialisierung des Kantons und für den wirtschaftlichen Aufschwung, welcher nach einigen Jahren des Betriebs nachhaltig einsetzte (vgl. Kapitel 5.5.4). Eine andere Alpenbahn als am Gotthard hätte Uri in der Tat grosse Nachteile gebracht. Die negativen Folgen des Zusammenbruchs der alten Verhältnisse wären nicht ausgeblieben, doch wäre die positive Entwicklung in der Folge nicht eingetreten (vgl. Kapitel 5.5.2).

Wurden bei der Nationalstrasse N2 in Uri die Hoffnungen erfüllt oder bewahrheiteten sich die Befürchtungen?

Die erhoffte Entlastung der Urner Dörfer durch die N2 trat ein. Die N2 brachte eine grosse und spürbare Verminderung des Durchgangsverkehrs und steigerte so die Lebensqualität. Es wäre unvorstellbar, heute in diesen Dörfern zu leben, wenn die N2 nicht gebaut worden wäre (vgl. Kapitel 6.9.1). Ohne den Bau der N2 hätte den Verkehr am Gotthard bestimmt der befürchtete Kollaps ereilt. Trotz des Grossbauwerks der N2 ist diese mittlerweile ihrerseits zu bestimmten Zeiten an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, da die Region seit der Eröffnung der N2 nicht umfahren wird, sondern einen exponentiellen Anstieg des Verkehrs erlebte (vgl. Kapitel 6.9.3).

Entgegen den hohen Erwartungen der Urner sind keine Hinweise dafür zu finden, dass die Urner Wirtschaft durch den Betrieb der N2 einen Aufschwung erfuhr. Dem Kanton Uri entstanden hingegen die befürchteten grossen finanziellen Probleme, deren Lösung nicht in Sicht ist. Der Kanton zahlt überdurchschnittlich viel für seine Nationalstrasse, wobei externe Folgekosten der Umweltbelastung noch nicht einberechnet sind. Urserens Wirtschaft ereilte hingegen nicht der befürchtete Ruin. Sie blieb zwischen 1980 und 1990 stabil. Es kann gemutmasst werden, dass sich die Urschner Situation heute mit einem Tunnelportal in Hospental um einiges schlechter darstellen würde, insbesondere was die Situation im Tourismus betrifft. In Uri wurden entgegen den Hoffnungen keine neuen Industrien angesiedelt und auch keine anspruchsvollen Arbeitsplätze geschaffen und im Tourismus blieb die Vision von Uri als grösster Raststätte Europas eine Illusion. Die Zahlen der Logiernächte erlitten besonders in den Gemeinden entlang der N2 einen Einbruch, welcher nicht durch neue Touristen kompensiert werden konnte. Seit Mitte der achtziger Jahre zeigt der Trend im Kanton Uri wieder nach oben, wozu eventuell die gesteigerte Lebensqualität in den Dörfern einen Anteil beiträgt. Der Bau der N2 hatte zwar mehr Verkehr zur Folge, doch wurde die zuvor enge Bindung Strassenverkehr – Tourismus getrennt, da die Reisenden durch die verbesserte Verbindung schneller an ihre Zieldestination gelangen können und auf Unterbrüche der Reise verzichten, wodurch das Gewerbe und der Tourismus aus dem gesteigerten Verkehrsaufkommen keinen Profit schlagen konnten (vgl. Kapitel 6.9.2).

Welche Parallelen und Unterschiede finden sich zwischen den beiden Bauwerken?

Zwischen dem Bau der Gotthardbahn und der Nationalstrasse am Gotthard liegen hundert Jahre, in welchen sich die Welt, die Technik und auch der Kanton Uri grundlegend verändert haben. Daher ist es erstaunlich, dass sich verschiedene Parallelen zwischen den beiden Bauwerken finden, sowohl was die Argumente, die Hoffnungen und Ängste als auch die Auswirkungen betrifft. Sogar in den Diskussionen um die NEAT und den zweiten Strassentunnel finden sich sehr ähnliche Argumentationen wieder wie vor über hundertzwanzig, respektive vierzig Jahren. Daraus kann geschlossen werden, dass die Mechanismen in Verkehrsfragen in Transitregionen stabil sind, was sich für zukünftige Debatten als wertvoll erweisen könnte.

Die Angst vor einer Umfahrung der Region und der Schweiz war eines der wichtigsten Argumente sowohl für den Bau der Bahn als auch der N2. Eine Umfahrung hätte eine markante Abnahme des Verkehrs zur Folge gehabt, mit wirtschaftlich schwerwiegenden Nachteilen, da die Einnahmequelle Verkehr zu einem grossen Teil versiegt wäre. In der Debatte um die NEAT äusserte sich der Gemeinderat von Erstfeld 1982 erneut dahingehend: „Wenn schon, nur Gotthard!“ Er stellte fest, dass Erstfeld seit hundert Jahren weitgehend von der Gotthardbahn lebe und von ihr beeinflusst worden sei. Sollte die NEAT durch den Splügen führen und Uri umfahren werden, würden die Interessen der Gemeinde sehr negativ beeinflusst (GP, 15. Mai 1982, Nr. 19). Dieselbe Ansicht vertrat die Studienkommission für Wirtschafts- und Verkehrsfragen des Kantons Uri 1979. Sie schrieb: „Gotthardbasistunnel: Irgendwo im Alpenraum wird eine Basislinie mit Tunnel in Richtung Nord-Süd gebaut werden. Wenn ein anderes Gebiet als der Gotthard gewählt wird, dann verliert Uri und vor allem Erstfeld seine Bedeutung. (...) Eine Basislinie bringt für Uri u.a. Arbeit und Arbeitsplätze“ (WIKO 1979: 33). Damit wurde ein weiteres Kernargument erwähnt, welches bereits bei früheren Bauwerken sehr wichtig war. Man versprach sich von der Bahn und der N2 einen wirtschaftlichen Aufschwung – gar ein goldenes Zeitalter – mit neuen Arbeitsplätzen und Verdienstmöglichkeiten für Uri. Daher genossen beide Bauwerke die Unterstützung der Urner Bevölkerung, welche sich zum grössten Teil mit den Projekten identifizierte. Jedoch waren die Befürchtungen eines Arbeitsplatzverlustes entlang des alten Weges bei beiden Bauwerken ebenso aktuell, insbesondere im doppelt unterfahrenen Urserntal.

Auf nationaler Ebene wurde in beiden Jahrhunderten mit der zentralen Lage des Gotthards als natürlichem Übergang geworben, welcher dem anbrechenden Verkehr geöffnet werden sollte, um Konkurrenzlinien auszustechen. Auch die bessere Anbindung des Tessins an die restliche Schweiz war von grosser politischer Bedeutung, insbesondere für das Tessin selbst. Die Tessiner Regierung befürwortete auch den Bau einer zweiten Strassenröhre, um diese Anbindung weiter zu verbessern, da diese sowohl wirtschaftlich als auch politisch eminent wichtig sei. Durch den regelmässigen Stau vor dem Gotthardtunnel erleide das Tessin einen Standortnachteil, welcher durch den vierspurigen Tunnel wettgemacht werden könnte (Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino 2002). Die Argumente in der Erklärung der Regierung glichen denjenigen bei der Diskussion um den Gotthard-Strassentunnel vierzig Jahre zuvor in vielerlei Hinsicht. Doch auch die Tessiner Stimmberechtigten lehnten am 8. Februar 2004 den Avanti-Gegenvorschlag mit über 55 Prozent Nein-Stimmen ab.

Beide Projekte schürten in Uri überhöhte Erwartungen, welche bereits bei der Eröffnung des Bauwerks teilweise enttäuscht worden waren. Die Euphorie war jeweils gewichen und Befürchtungen über negative Auswirkungen wurden lauter, doch die Stimmung war immer noch mehrheitlich positiv. Doch auch nachdem die Bauwerke in Betrieb genommen werden konnten, stellte sich der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung nicht ein. Erfuhr die Urner Volkswirtschaft durch den Betrieb der Bahn nach einigen Jahren die erhofften Vorteile, blieben diese bei der N2 fast komplett aus. An beide Projekte mussten die Kantone nach Finanzkraft und Interesse bezahlen, mit der Folge, dass Uri zweimal die mit Abstand höchsten Beträge pro Kopf der Bevölkerung zu leisten hatte, was den Kanton vor grosse finanzielle Probleme stellte. Das Urner Begehren um finanzielle Schonung fand in den anderen Kantonen kein Verständnis, da der Kanton die grössten Vorteile aus dem Bau ziehen würde, was jedoch nicht zutraf. Im Gegenteil, die Auswirkungen, insbesondere auf die Finanzen und die wirtschaftlichen Verhältnisse des Kantons Uri, waren gravierend. Bundesrat Bavier brachte dies mit dem Satz „Es hat mich diese Urner Misere immer mehr in der Überzeugung gestärkt, dass bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen“ zum Ausdruck. Der Bündner Nationalrat Andrea Hämmerle kommentierte knapp 120 Jahre später: „Dieser Satz ist heute noch zutreffend. Er gilt aber für internationale Strassenverbindungen in noch höherem Masse“ (NUZ, 30. August 2000, Nr. 200). So zahlte der Kanton Uri in beiden Fällen die grössten Beiträge und verlor als Zugabe einen Teil der Verdienstmöglichkeiten.

Nach Inbetriebnahme beider Infrastruktureinrichtungen stieg der Verkehr über Erwarten an und vervielfachte sich innerhalb weniger Jahre, was dem Kanton bei der Nationalstrasse keinen Nutzen brachte, währenddem mit der Bahn neue Feriengäste in Uri eintrafen. Durch die verbesserten Verkehrseinrichtungen wurde Uri zu einem reinen Durchgangskanton, so dass die Zeitung Gotthard-Post schloss, dass es irgendwie als Uris Schicksal erscheine, immer wieder einfach durchfahren und bloss als Durchgangsstation wahrgenommen zu werden (GP, 29. Mai 1982, Nr. 21). Durch den Bau der NEAT wird dieses Zitat ein weiteres Mal bestätigt werden, wobei der Kanton nur noch zur Hälfte durchfahren werden wird, währenddem der Rest des Kantons unterfahren wird.

Der Bau der Bahn und der N2 waren Anpassungen an die veränderten Ansprüche des Verkehrs. Wären diese unterlassen worden, hätte sich die Situation schlimmer gestaltet als mit der Anpassung. Diese Entwicklung war bereits zu Beginn der 19. Jahrhunderts zu beobachten. Nachdem sich Uri aufgrund der Befürchtung, die Säumer würden ihre Arbeit verlieren, lange gegen den Bau einer Fahrstrasse am Gotthard gewehrt hatte, musste der Kanton reagieren, als am Simplon eine Strasse gebaut wurde und auch an den Bündner Pässen Fahrstrassen in Planung waren. Wäre die Reaktion ausgeblieben, hätte Uri den Transitverkehr verloren, welcher über andere Routen abgewickelt worden wäre. In der Folge litt der Kanton unter der finanziellen Belastung, welche der Strassenbau dem Kanton brachte und erlebte einen Anpassungsprozess im Güterverkehr vom nebenerwerblichen Säumerwesen zum hauptberuflichen Fuhrhalterwesen. Eine sehr ähnliche Situation stellte sich beim Bau der Gotthardbahn dar. Konkurrenzlinien am Mont-Cénis und am Brenner waren bereits im Bau und die Semmeringbahn in Betrieb, so dass Uri die Wahl hatte, die Bahn zu bauen und den neuerlichen Anpassungsprozess auf sich zu nehmen, oder künftig vom grossen Verkehr umfahren zu werden. So brach zwar die Wirtschaftsstruktur zusammen, aber der Verkehr blieb dem Tal erhalten und bot neue Arbeitsmöglichkeiten. Nachdem der motorisierte Individualverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg einen rasanten Aufschwung erlebte, wiederholte sich die Geschichte ein weiteres Mal. Die N2 musste gebaut werden, um nicht umfahren zu werden, da der Verkehr die aktuelle Verkehrsinfrastruktur überforderte und so nachteilige Auswirkungen für Uri zu erwarten waren, sollte der Verkehr verlustig gehen. Die Anpassung der Urner an die neuen Verhältnisse war daher eine Notwendigkeit, um zu überleben.

7.3 Schlussfolgerungen

7.3.1 Schlussfolgerungen Gotthardbahn

Eine direkte Folge der Inbetriebnahme der Gotthardbahn war die Auswanderung vieler Urner. Doch bei dieser Aussage darf nicht aus den Augen verloren werden, dass bereits vor 1880 immer wieder eine grosse Zahl Urnerinnen und Urner auswandern musste, da im Kanton nicht genügend Nahrung und Arbeitsplätze vorhanden waren. Infolge der Konkurrenz anderer Alpenübergänge oder Wirtschaftskrisen war der Verdienst am Passverkehr nicht gesichert. In der Vergangenheit zogen viele Urner in die Fremden Dienste, um ihren Lebensunterhalt bestreiten zu können. Danach versuchten viele ihr Glück in der Auswanderung. Diese Phänomene waren jedoch nicht auf Uri beschränkt, sondern im ganzen Alpenraum verbreitet. Die Eröffnung der Bahn schien das Tal nach 1882 tatsächlich in eine Krise zu stürzen, doch bereits nach einigen Jahren zahlte das Werk Zinsen. Nach der Volkszählung 1888 weisen alle Zahlen auf den erhofften Aufschwung hin, welcher bis zum Ersten Weltkrieg anhalten sollte. Die Einwohner, welche die ersten Jahre der Krise überstanden hatten, konnten nachher die Vorteile ausnützen, welche gesamthaft um einiges zahlreicher ausfielen als die Nachteile. Die Bahn wirkte sich daher anfänglich zwar brutal aus, sollte sich aber in der Folge als Glücksfall erweisen. Daraus könnte geschlossen werden, dass sich der Mut der Urner zum Fortschritt bezahlt gemacht hat. Dabei würde verkannt, dass die Urner nicht die wirkliche Wahl hatten. Der Bau einer Alpenbahn über den Lukmanier hätte für Uri doppelt negative Folgen gebracht. Der Verkehr wäre von der Gotthardstrasse an die Bahn verloren gegangen, ohne dass die Bahn als Arbeitgeberin Ersatz dafür hätte bieten können. Daher war die Gotthardbahn auch für die Gegner einer Alpenbahn das kleinere von zwei Übeln.

Der durch den Betrieb der Bahn erhoffte, viel zitierte anbrechende Völkerfrühling der drei Subventionsstaaten und aller Nationen in Europa, sollte leider eine schöne Illusion bleiben. Bereits 30 Jahre nach der Jungfernfahrt der Gotthardbahn brach der Erste Weltkrieg aus, in welchem sich unter anderem Deutschland und Italien auf den europäischen Schlachtfeldern bekämpften.

Die Probleme, welche sich beim Bau der Gotthardbahn ergaben, sollten im folgenden Jahrhundert immer wieder aktuell werden. Bei Ausbauprojekten der Infrastruktur wie dem Nationalstrassennetz, der Bahn2000 oder der NEAT, um nur einige zu nennen, bekämpften sich die Regionen und Kantone immer wieder aufs Neue, in der Hoffnung, sich ein möglichst

grosses Stück vom Kuchen abschneiden zu können. Doch auch die Finanzierungsprobleme, welche sich bei der Gotthardbahn ergaben, sollten kein Einzelfall bleiben. Im Februar 2004 wurden neue Finanzierungsprobleme der NEAT publik, auf welche ähnlich reagiert wurde wie beim Bau der Alpenbahn. Favre hatte sich auf den gewagten Vertrag eingelassen, im Wissen, dass der im Bau befindliche Tunnel auch beim Auftauchen von Problemen nicht mehr gestoppt würde. Ebenso sollen nun die Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard weitergebaut werden, da schon grosse Summen investiert worden sind. Dafür werden die Zufahrten eingeschränkt. Der Betrieb der Gotthardbahn wurde zu einer Erfolgsgeschichte, so dass die finanzbedingten Versäumnisse und Anpassungen nur wenige Jahre nach der Eröffnung realisiert werden konnten und die Bahn trotzdem hohe Gewinne auswies. Die zukünftige finanzielle Situation der NEAT ist zur Zeit noch Objekt verschiedenster Spekulationen (vgl. 7.5 Ausblick).

7.3.2 Schlussfolgerungen Nationalstrasse am Gotthard

Die Nationalstrasse konnte die Erwartungen der Bevölkerung im Kanton Uri nicht erfüllen. Der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung blieb aus und die Dörfer, insbesondere im oberen Reusstal, wurden zu Strassendörfern ohne grosses Leben. So erwies sich der Tunnel, der ein Segen für die Menschheit sein sollte, für viele Urner und auch Leventiner als Fluch. Wenn man betrachtet, mit welcher Einigkeit die Bevölkerung dem Bau der N2 entgegenfieberte, stellt sich die Frage, ob die Urner schlecht informiert waren oder ob Vergleichswerte von anderen Autobahnen fehlten. Die kritischen Stimmen folgten erst, nachdem das Bauwerk bereits im Bau war, aber die Optimisten blieben deutlich in der Überzahl. Früher war der Gotthardweg ein Weg von Austausch und Kommunikation, der die Ansässigen einbezog und die Täler bereicherte (Stalder 2003: 146), doch die Nationalstrasse unterbrach durch ihre Kanal-Wirkung, bedingt durch die limitierten Ein- und Ausfahrten, den Kontakt zwischen den Reisenden und den Bewohnern der Täler. Der Mehrverkehr brachte den Urnern keine Vorteile mehr, da die Autofahrer auf ihrem Weg in den Süden nur noch selten Umwege in Kauf nehmen. Für die Urner Dörfer waren daher die Folgen der N2 ambivalent. Es kehrte zumindest teilweise Ruhe ein, obwohl einige Dörfer durch die durchfahrenden Fahrzeuge weiterhin beschallt werden, aber auch die erwünschten Gäste blieben aus. Die Nationalstrasse brachte den Urnern dazu Finanzprobleme, eine verbaute Landschaft und die Emissionen des Verkehrs, obwohl der Urner Forderungskatalog der sechziger Jahre – aus der heutigen Sicht der Dinge zum Glück – längst nicht in allen Teilen umgesetzt wurde. Ständerat Hans Danioth

bestätigte, dass die Urschner heute nicht traurig wären, dass der Tunnel in Göschenen und nicht in Urseren beginne (UW, 1. September 1990, Nr. 68). Der Verkehr, welcher über Jahrhunderte durch bessere Strassen und bessere Transportinfrastruktur angezogen werden sollte, um den Bewohnern ein Einkommen zu bringen, wurde zu einer Bedrohung der Grundlagen des Lebens im Kanton, so dass die Aussicht auf ein weiteres Verkehrswachstum zur Schreckensvision wurde.

Über lange Zeit galten Strassen als geeignetes Mittel der Regionalpolitik und der Regionalförderung. Noch heute werden Strassen als Mittel gegen die Abwanderung in Randregionen propagiert, doch genügt eine Strasse offensichtlich nicht für den Aufschwung einer Region, wie dies im Theorieteil dieser Arbeit ausführlich beschrieben ist. Der Satz, dass Wechselwirkungen zwischen einem Infrastrukturausbau und dem Wirtschaftswachstum intuitiv leicht verständlich sind, darf dabei nicht unterschätzt werden. Auch beim Bau der Nationalstrassen waren regionalwirtschaftliche Aspekte von grosser Bedeutung. Sie sollten wirtschaftlich wenig entwickelten Regionen einen Aufschwung im Sinne des „Abbaus der regionalen Disparitäten“ bringen, was ein wichtiges Ziel der schweizerischen Regionalpolitik ist (Bürgi 1986: 68). Das Beispiel Uri zeigt aber, dass neue Strassen einer Region nicht nur Vorteile bringen, sondern auch massive Nachteile zur Folge haben können. Wurde die Nationalstrasse als Mittel zur Förderung der urnerischen Volkswirtschaft betrachtet, ist nun nicht nur festzustellen, dass der Entwicklungsimpuls ausblieb, sondern dass der Kanton sogar überdurchschnittlich belastet wird (vgl. Welches waren die Auswirkungen des Baus und des Betriebes der Gotthardbahn im Kanton Uri?). Die N2 hat direkte negative Folgen auf den Urner Staatshaushalt, wobei die unerwünschten Nebenwirkungen wie Umweltverschmutzung oder Landschaftszerstörung nicht eingerechnet sind. Das Problem beim Infrastrukturausbau besteht somit nicht nur in unerfüllten Erwartungen, sondern auch in den immensen finanziellen Aufwendungen, welche ein Projekt von der erschlossenen Region bedingt. In Uri rissen die Zahlungen an den Nationalstrassenbau und –unterhalt ein grosses Loch in die Staatskasse. Da der wirtschaftliche Aufschwung ausblieb, konnte dieses Loch nicht durch höhere Steuereinnahmen als Folge des Bauwerks kompensiert werden. So kann die erhoffte finanzielle Wirkung ins Gegenteil umschlagen, da höhere Steuern erhoben werden müssen, um die Ausfälle zu decken, oder das Geld andernorts fehlt, was den Abbau von öffentlichen Leistungen zur Folge hat. Aus diesen Gründen dürfen neue Strassen für die Regionalförderung nicht überbewertet werden. Hinzu kommt, dass je mehr Verkehrswege bereits bestehen, sich desto weniger mit einer neuen Strasse auslösen lässt. Die Gotthardbahn

war zu Beginn ein konkurrenzloses Werk, was den beispiellosen Erfolg der Bahn erklärt. Die Urner Resultate lassen sich nicht tel quel auf andere Regionen zu übernehmen, da es sich beim Gotthard um einen internationalen Transitkorridor handelt. Dennoch kann Uri als warnendes Beispiel stehen, dass neue Strassen nicht alles halten können, was man sich von ihnen verspricht, und darüber hinaus grosse und unerwartete Nachteile mit sich bringen können.

Im Kanton Glarus, welcher als einer von nur zwei Kantonen zwischen 1990 und 2000 eine Abwanderung zu verzeichnen hatte, wurde vor einigen Jahren über das Projekt einer neuen Schnellstrasse abgestimmt. Diese sollte die wirtschaftliche Entwicklung anheizen und so die Abwanderung aus dem Hinterland stoppen. Das Projekt wurde wegen der hohen Kosten und der unsicheren Auswirkungen abgelehnt. Damit wurde auf ähnliche Projekte, wie zum Beispiel den Nationalstrassenbau in Uri, reagiert. Die wirtschaftliche Entwicklung und ein Aufhalten der Abwanderung kann durch eine Schnellstrasse nicht garantiert werden. Die finanzielle Belastung für den Kanton wäre hingegen unzweifelhaft gewesen. Wäre der erhoffte finanzielle Aufschwung ausgeblieben, wären den Glarnern bei kleiner werdender Bevölkerung die Ausgaben für die Strasse geblieben, was unter dem Strich einer Verschlechterung der regionalen Standortbedingungen gleichgekommen wäre.

Die Eröffnung der N2 verminderte die Lebensqualität der Bewohner einschneidend und nachhaltig, weshalb das Urteil „Der längste Strassentunnel der Welt, den die Schweizer bezahlten, und die Italiener bauten, damit die Deutschen durchrasen können“ (NUZ, 2. September 2000, Nr. 203) nicht erstaunen kann. Vor diesem Hintergrund ist gut zu verstehen, wenn sich die Bewohner des Lebensraumes Reusstal vehement gegen jede weitere Verkehrsachse wehren, die in ihren Lebensraum gelegt werden soll und weitere negative Wirkungen mit sich bringen würde. Nachdem sich Generationen von Menschen an der Tektonik und der Geologie des Gotthards abgemüht hatten und die Frage dabei immer lautete, wie die nächste Verkehrserschliessung zu bewerkstelligen sei, änderte sich daher die Ausgangslage nach 1980 (Stalder 2003: 186). Der zweite Strassentunnel könnte technisch ohne grössere Probleme gebaut werden, doch lehnt die Schweizer – und insbesondere die Urner – Bevölkerung diesen Bau ab. Die zunehmend ablehnende Haltung der Urner Bevölkerung, welche sich bei den Volksabstimmungen zur Alpeninitiative und dem Avanti-Gegenvorschlag explizit ausdrückte, könnte mit der Tatsache zusammenhängen, dass bei allen Verkehrsinfrastrukturprojekten vor der Nationalstrasse die Kosten und die Nutzen zumindest

teilweise am selben Ort anfielen. Der Bau der Nationalstrasse trennte jedoch diesen Zusammenhang. Die Kosten fallen in den durchfahrenen Regionen in Form von finanziellen Aufwendungen und Belastungen durch Immissionen an, währenddem diese Regionen vom zusätzlichen Verkehr nur sehr bedingt profitieren können, da die grössten Nutzniesser die grossen Zentren sind.

Mutmassungen, welche Entwicklung der Kanton Uri genommen hätte, wenn die Autobahn durch die Alpen einen anderen Weg genommen hätte, sind sehr schwierig aufzustellen. Die Urner Dörfer hätten ebenfalls von einer starken Verkehrsberuhigung profitieren können, da der Verkehr einen anderen Weg nach Süden eingeschlagen hätte. Einige Touristen hätten den Gotthard weiterhin gewählt, doch die Überflutung durch Lärm und Gestank wäre den Urnern erspart geblieben. Über die heutige wirtschaftliche Lage Uris bei einem solchen Szenario kann nur spekuliert werden. Bereits mit dem Bau der N2 und trotz der wichtigen Position der Bundesbetriebe in Uri steht es um die Urner Wirtschaft nicht zum Besten. Es muss daher angenommen werden, dass besonders aus den Randgebieten eine stärkere Abwanderung stattgefunden hätte, vergleichbar mit anderen Alpenregionen. Die Problematik hätte sich bei dieser Annahme jedoch nicht gelöst, sondern eine andere Alpenregion erfasst, welche sich heute anstelle von Uri mit den negativen Folgen der Nationalstrasse zu arrangieren hätte. Wäre gar keine Autobahn über die Alpen gebaut worden, wäre die Lebensqualität in den Urner Dörfern wohl miserabel. Der Verkehrskollaps wäre eingetroffen, was auch dem Tourismus Schaden zugefügt hätte. Die Situation würde sich wohl schlechter präsentieren als heute.

Die N2 und der Strassentunnel konnten jedoch neben den Erwartungen der Urner auch die Hoffnungen der Reisenden nicht erfüllen. Statt die individuelle Freiheit der Mobilität zu geniessen, erdulden sie immer öfter die kollektive Unfreiheit in kilometerlangen Staus. Der Traum von der freien Fahrt durch die Alpen für alle, ist durch die Masse, die ihn verwirklichen will, zum Alptraum geworden. Der Fortschritt des Tunnels hat sich selbst ad absurdum geführt und zeigt „das Doppelgesicht des technischen Fortschritts in aller Schärfe“, wie es Stalder nannte (Stalder 2003: 146). Als Lösung der Verkehrsprobleme wird die zweite Strassenröhre von ihren Befürwortern gern als die Aufgabe dargestellt, die von der heutigen Generation abverlangt werde, damit die ohnehin unaufhaltbare Globalisierung ungehindert und staufrei ihren Lauf nehmen könne. Doch lässt sich aus der Geschichte des Gotthards ein Grundmechanismus des Verkehrs ablesen, welcher dieser Hoffnung einer ungehinderten

Zirkulation des Verkehrs den Boden entzieht. Alle neuen Verbindungen befriedigten nicht nur bestehende Verkehrsbedürfnisse, sondern zogen auch Verkehr an, der zuvor anderswo durchging. Bis ins 20. Jahrhundert war diese Wirkung das erklärte Ziel aller neuen Wegbauten. Daneben schufen neue Wege auch neue Verkehrsbedürfnisse. Je leichter das Reisen ist, desto mehr Menschen und Güter setzen sich in Bewegung und je leichter die Route ist, desto mehr wählen sie. Die Reservoirs, die im Norden und im Süden die Verkehrsströme ausschicken sind im Zeitalter der fortgeschrittenen Arbeitsteilung unerschöpflich, womit klar ist, dass auch eine zweite Strassenröhre den Gotthardstau niemals dauerhaft besiegen könnte. Sie würde den Andrang eine zeitlang bewältigen können. Da sie den kontinentalen Güteraustausch auf der Strasse aber noch attraktiver machen würde, wäre sie zwangsläufig wieder verstopft (Stalder 2003: 152). Dieser Argumentation folgten auch die Stimmberechtigten im Februar 2004.

7.3.3 Schlussfolgerungen allgemein

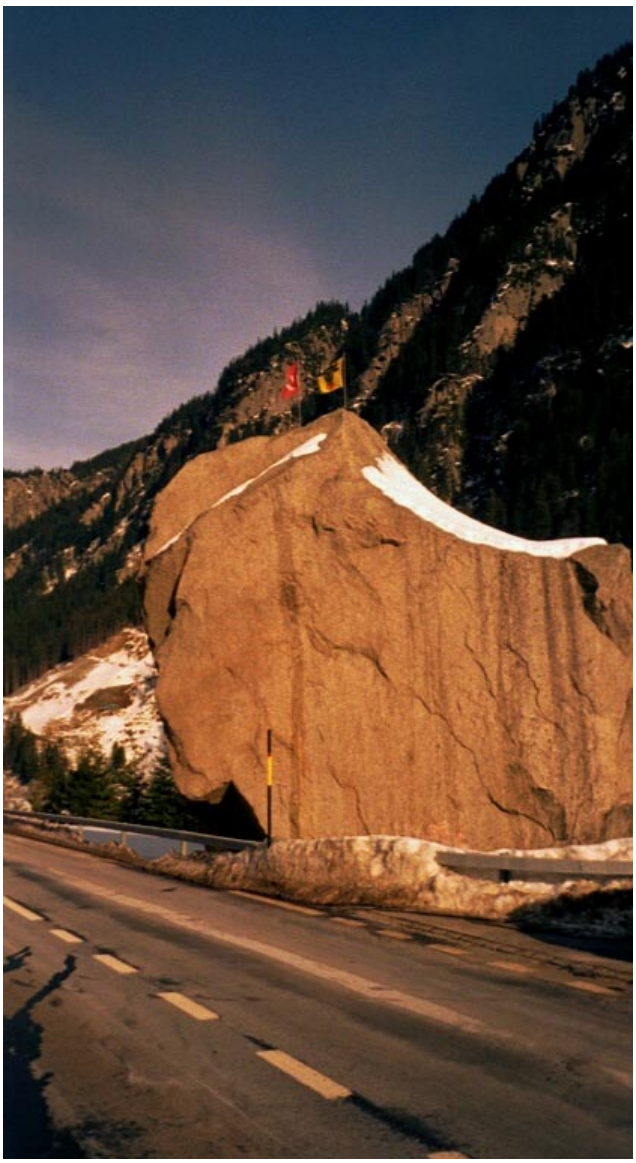
Es kann nicht schlüssig beurteilt werden, ob den Urnern die nationale und internationale Skalierung der Bauwerke nicht bewusst war, aufgrund derer die wichtigsten Auswirkungen nicht in Uri, sondern auf nationaler oder internationaler Ebene anfielen, oder ob sie trotzdem davon ausgingen, dass auch für sie die Bauten wichtige Vorteile bringen würden. Die Diskussion wurde dahingehend geführt, dass Uri zumeist im Zentrum stand. Ich denke, dass das Verständnis der Urner für die Andersartigkeit der Autobahn nicht gegeben war, da bis anhin der Verkehr immer positive Auswirkungen wie mehr Arbeits- oder Verdienstmöglichkeiten brachte. Deshalb war die Infrastrukturverbesserung immer das oberste Ziel, um immer neuen Verkehr an den Gotthard zu binden. Die nationalen und internationalen Argumente wurden in Uri auch vernommen und vorgebracht, doch war eine Lösung der Verbindung Verkehr – Einkommen in den Gedankenspielen der Urner inexistent. Der Gotthard stellt insbesondere in Uri neben dem Übergang auch einen Mythos dar. Durch die Fahrbarmachung der Schöllenen machten die Urner den Pass dem Verkehr dienstbar. Diese Mystifizierung kann unter Umständen dafür verantwortlich sein, dass drohende reale Probleme weniger erkannt wurden.

7.3.4 Sage des Teufels, zweiter Teil

Stalder schrieb in seinem Buch „Mythos Gotthard“ aufgrund der Entwicklungen seit 1980 die Sage des Teufels zu Ende (Stalder 2003: 191, 192):

„Die Urner hatten den Teufel mit dem Ziegenbock überlistet. Das alte Mütterchen hatte das Kreuz gegen den Stein geschlagen [Abb. 28], mit dem der Teufel die Brücke zerschmettern wollte. Der Stein liess sich nicht mehr bewegen. Der Teufel verschwand. Glücklich trieben die Menschen fortan ihr Vieh über die Brücke auf die Märkte im Lande Italien und brachten in dicken Schläuchen so viel von dem süssen Wein in ihr rauhes Bergtal, dass es eine Freude war.

Abbildung 28: Teufelsstein



Quelle: eigenes Foto

Nach vielen, vielen Jahren aber genügte ihnen das nicht mehr. Sie wollten schneller ins Südland gelangen, als sie zu Fuss vermochten, und sie wollten mehr von den schönen Dingen holen, als ihre Maultiere tragen konnten. Bald waren sie sich einig. Schon einmal hatten sie den Teufel eingelassen und ihn überlistet. Das würde auch beim zweiten Mal gelingen, dachten sie und riefen: ‚Da soll uns der Teufel helfen!' Kaum hatten sie es ausgesprochen, da stand der Leibhaftige vor ihnen. Er sprach: ‚Ich baue euch einen Weg, auf dem ihr schnell wie der Wind nach Italien kommt.' Die Urner waren darob erfreut und wollten wissen, was der Teufel dafür verlange. ‚Niemand darf meinen Stein berühren. Sonst seid ihr alle mein!', rief dieser mit rollenden Augen. Das kam den Urnern seltsam vor, aber es schreckte sie nicht und sie schlugen ein. Aus den Tiefen der Erde schaffte Luzifer nun Kohle und Erz herbei. Er lehrte die Menschen, wie man Eisen härtet zu Stahl, wie man Schienen legt und Maschinen baut, die die Last von tausend Pferden ziehen. Dann holte er Säuren und Schwefel und Salpeter, Glycerin und Kieselgut und mischte einen Stoff, der mächtiger war als der Granit. ‚Kommt in drei Tagen herauf nach Göschenen, da werdet ihr euren Weg finden', sagte er.

Drei Tage lang hörten die Urner schreckliche Donnerschläge vom Tor der Schöllenen und fürchteten sich sehr. Am Abend des dritten Tages stieg die ganze Landsgemeinde hinauf. Auf seinem grossen Stein am Dorfrand hockte der Teufel. ‚Seht dort drüben, das ist euer Weg', rief er hinab zu der Schar, die sich in sicherem Abstand um den Brocken versammelt hatte. Die Urner machten grosse Augen, als sie am Fusse der Fluh ob Göschenen ein Loch erblickten, durch das man fast ans andere Ende des Berges sag. Sie brachen in grossen Jubel aus und tanzten um den Stein. ‚Will niemand meinen Fels berühren?', fragte der Teufel scheinheilig. Da lachten die Urner und riefen: ‚He, Bocksfuss! Du weisst doch, dass wir schlauer sind als Du!' Wütend verzog sich Luzifer, und die Menschen freuten sich über den wohlfeilen Handel. Nun fuhren sie mit ihren Maschinen durch den Berg und brachten so viele Dinge aus Italien, dass sich alle satt essen konnten. Auch von weit her kamen Menschen, um durch den Berg zu fahren. Das Tal blühte und gedieh.

Nach einiger Zeit jedoch wurden die Urner übermütig. Zweimal hatten sie mit dem Teufel gehandelt, ohne dass sie ihre Seele verloren. So sollte es auch ein drittes Mal sein. Wieder riefen sie den Bösen. Fuhrwerke wollten sie, mit denen jeder für sich nach Italien fahren könne, so oft und mit so grosser Last wie ihm beliebe. Und ein zweites Loch für die Fuhrwerke wollten sie auch. Der Teufel schöpfte Steinöl aus dem Erdinnern und lehrte die Menschen, Maschinen zu bauen, die damit fahren können. Dann bezeichnete er die Stelle, wo

die Menschen nun selbst ein Loch graben sollten. ‚Was willst du für deine Hilfe?', fragten sie misstrauisch. ‚Nichts!', entgegnete der Teufel, grinste nur und verschwand. Die Menschen gingen ans Werk. Doch da merkten sie, dass das Loch genau dort vorgezeichnet war, wo der Brocken von Göschenen lag. Eine alte Urnerin erinnerte sich an das Tabu, den Stein zu berühren, aber sie warnte vergeblich. ‚Dumme Abergloibä', sagten die Baumeister, ‚nit derglychä tuä.' Sie packten den Stein an, schoben ihn mit der Kraft ihrer Maschinen beiseite und bohrten das Loch durch den Berg.

Alles war gut und die Urner freuten sich. Doch dann brachen drei Plagen über sie hinein: Höllenlärm, Pechruss und Schwefelgestank erfüllen seither das Tal. In ihrer Not begannen die Menschen, ein drittes Loch zu graben, ein ganz langes, tief im Fels. Sie hoffen, sich so der Übels zu erwehren. Bis zum heutigen Tag bohren sie verzweifelt und wissen nicht, ob es je gelingt.

Zieht ein Gewitter über Uri, ducken sich die Talleute in ihren Häusern und halten sich Augen und Ohren zu. Der Donner kracht, es zuckt der Blitz. Und da steht auf seinem Stein Luzifer, die Arme ausgebreitet, den Kopf in den Nacken geworfen. Geifer tropft aus seinem Mund. Sein fürchterliches Gelächter schallt durch das Tal. Er grölt, dass Sankt Gotthard erbebt: ‚Grabt Löcher, so viele ihr wollt! Es hilft euch nichts! Den ihre dreimal habt gerufen, werdet ihr nun nicht los! In alle Ewigkeit!' Und schaurig hallt das Echo in der Schöllenen: ‚In drei Teufels Namen: Eure Seele ist mein! – mein! – mein!' "

7.4 Stil der Diskussionen

Die Art und Weise der politischen Diskussionen betreffend des Verkehrs verliefen im Vorfeld der Abstimmung über den Avanti-Gegenvorschlag ähnlich wie vor vierzig Jahren während der Aufnahme der N2 und des Gotthard-Strassentunnels ins Nationalstrassennetz. Lief die Debatte um die Nationalstrasse im Kanton Uri angesichts der grossen Übereinstimmung fast aller Urner noch ohne grosse Misstöne, änderte sich dies bei den Diskussionen um den Strassentunnel schlagartig. Diese wurden von Behauptungen und Anschuldigungen dominiert, ohne dass diese mit Fakten unterlegt werden konnten. Dazu sollten sich alle Verkehrsberechnungen immer wieder als Trugschlüsse erweisen, da die Entwicklung des Verkehrs von verschiedenen Faktoren abhängt.

7.5 Ausblick

Die Verkehrsproblematik wird in den nächsten Jahren und wohl Jahrzehnten ein dominierendes Thema in der Politik und im öffentlichen Diskurs bleiben. Durch die Erweiterung der EU und den immer noch ständig wachsenden Handel und die fortgeschrittene Arbeitsteilung werden in Zukunft immer grössere Güterströme Europa durchqueren, was unzweifelhaft Auswirkungen auf die Gotthardroute haben wird. Es wird spannend sein, diese weitere Entwicklung des Verkehrs am Gotthard zu beobachten, mitsamt seinen Wechselwirkungen auf das durchfahrene Uri. Das Nein zum Avanti-Gegenvorschlag könnte die Chance für die NEAT sein, tatsächlich einen Schritt in Richtung Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene zu machen. Dieses Ziel wurde in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Mitteln verfolgt, bisher allerdings nur mit bescheidenem Erfolg. Der Trend zum Güterverkehr auf der Strasse ist trotz der LSVA ungebremst und die Zahl der Lastwagen, welche sich durch die Schweiz und im Besonderen über den Gotthard zwängen, nimmt jedes Jahr zu. Wenn im Jahr 2007 der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb genommen werden kann, wird sich herausstellen, was diese Aufwertung des Schienenverkehrs bewirken kann. In der Region Uri ist die Linienführung der NEAT zum 2013 zu eröffnenden Gotthard-Basistunnel immer noch unklar. Die Urner wollen die Zufahrt grösstenteils im Berg verlaufen lassen, damit ihr schon arg strapazierter Lebensraum nicht weiter belastet wird. Die weitere Entwicklung dieses Lebensraums wird davon abhängen, wie der Verkehr in Zukunft bewältigt wird. Es ist Uri, aber auch der ganzen Schweiz und Europa zu wünschen, dass das Ziel der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene, wie es die Konzepte der Schweiz und der EU vorsehen, durch die NEAT gelingt, so dass in hundert Jahren wie bei der Gotthardbahn rückblickend gesagt werden kann: „Vor 100 Jahren wurde richtig entschieden!“

8 Literatur

allgemeine Literatur

Abay & Meier (2002) Auswirkungen des Ausbaus der A2 zwischen Erstfeld und Airolo auf die Verkehrsnachfrage, Zürich

Ackermann, M. (1992) Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961, Peter Lang Verlag, Bern

Balzari & Schudel AG (1990) Luftreinhalteprobleme im Kanton Uri, Bern/Zürich, in: Gisler 1994

Baumann, H. und F. Fryberg (2001) Verkehrswege in Uri - Der Gotthardpass: Das Säumerwesen, Verlag Gisler AG, Altdorf

Baumann, H. und F. Fryberg (2002) Verkehrswege in Uri - Der Gotthardpass: Von der Fahrstrasse zur Autobahn, Verlag Gisler AG, Altdorf

Becker, C. et al. (1978) Raumwirksame Instrumente des Bundes im Bereich der Freizeit, Schriftenreihe „Raumordnung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 06.028, Bonn, in Hanser et al. 1980

Bertolosi, O. (1990) 10 Jahre Strassentunnel – Gotthard sei Dank, in „Alternative“, Nr. 153, September 1990, in Gisler 1994

Biucchi, B. M., J.-L. Biermann und B. Legobbe (1959) San Gottardo strada d‘Europa, Nuova Società Elvetica, Bellinzona

Bossart, S. (2003) Regenwaldschutz in den Medien, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich, Zürich

Braun, R. (1965) Sozialer und kultureller Wandel in einem ländlichen Industriegebiet im 19. und 20. Jahrhundert, Zürich, in Gisler 1994

Brechbühl, U. und L. Rey (1998) Natur als kulturelle Leistung. Zur Entstehung des modernen Umweltdiskurses in der mehrsprachigen Schweiz, Seismo Verlag, Zürich, in Bossart 2003

Brücker, J. (1988) Werte und Wandel – Reden eines Urner Landammans, Altdorf, in Gisler 1994

Bürgi, A. (1986) Struktur und Bedeutung des Autoreiseverkehrs auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz und seine Auswirkungen auf den Tourismus, am Beispiel des Kantons Uri, Diplomarbeit Bereich Geographie, Universität Basel, Basel

Deussner, R., E. Lichtenberger, U. Mollay, W. Neugebauer und H. Seelmann (1999) Transeuropäische Netze und regionale Auswirkungen auf Österreich, Gutachten des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR), Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Schriftenreihte Nr. 147, Wien

Eckey, H.-F. und K. Horn (1992) Lagegunst- und Verkehrsanalysen für die Kreise des vereinigten Deutschlands im Strassen- und Schienenverkehr, in Materialien zur Raumentwicklung: Erreichbarkeit und Raumordnung, 1-69, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn

Eggermann, A., K. J. Lanfranconi, P. Winter, R. Kalt und W. Trüb (1981) Die Bahn durch den Gotthard, Orell Füssli Verlag, Zürich

Eisner, M., N. Graf und P. Moser (2003) Risikodiskurse – Die Dynamik öffentlicher Debatten über Umwelt- und Risikoprobleme in der Schweiz, Seismo Verlag, Sozialwissenschaften und Gesellschaftsfragen, Zürich

Fischer, G. (1979) Erfolgskontrolle als mögliches methodisches Konzept zur Evaluation strukturpolitischer Eingriffe, in Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Heft 3, in Hanser et al. 1980

Freund, U. und G. Zabel (1978) Regionale Wirkungen der Wirtschaftsstrukturförderung, Schritenreihe „Raumordnung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 06.023, Bonn

Frey, R. L. (1979) Die Infrastruktur als Mittel der Regionalpolitik, Publikationen des Schweizerischen Nationalfonds aus den Nationalen Forschungsprogrammen Band 1, Verlag Paul Haupt, Bern und Stuttgart

Frey, R. L. und E. A. Brugger (1984) Thema: Infrastruktur, Spillovers und Regionalpolitik, Verlag Rüegger, Diessenhofen

Früh, W. (1998) Inhaltsanalyse, UVK Medien, Konstanz, in www.inhaltsanalyse.de

Fürst, D., P. Klemmer und K. Zimmermann (1976) Regionale Wirtschaftspolitik, wisu-Texte, Tübingen, in Hanser et al. 1980

Gasche, P. (1978) Aktualgeographische Studien über die Auswirkungen des Nationalstrassenbaus im Bipperamt und Gäu, in Basler Beiträge zur Geographie, Basel, in Bürgi 1986

Gerheuser, F. W. (1986) Nationalstrassen und regionale Entwicklung, VCS Schweiz, Zürich, in Bürgi 1986

Gisler, R. (1994) Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache?, Verlag Gisler, Altdorf

Grieder, K. (1981) 100 Jahre Gotthardbahn, Verlag Meier, Schaffhausen

Groupement C.T.G.R.E.F. de Grenoble (1976) Impact du stations touristique sur la société locale – les alpes du sud – , Rapport principal, Grenoble, in Hanser et al. 1980

Hanser, C., E. Bühler und T. Keller (1980) Methodische Ansätze zur Wirkungskontrolle der Infrastrukturpolitik, Geographisches Institut der Universität Zürich, Zürich

Heinze, G. W. (1975) Raum und Verkehr, CEMT, Paris

Heinze, G. W. (1977) Disparitätenabbau und Verkehrspolitik, Gesellschaft für wirtschafts- und verkehrswissenschaftliche Forschung, Bonn

Herger, E. und H. Walker (1985) Uri im Gespräch: seine Wirtschaft und seine Gemeinden, Wäüti-Verlag, Altdorf

Höschen, M. (2001) Die politische Geschichte des Schweizer Alpentransits im späten 20. Jahrhundert, Diplomarbeit, Bereich Geschichte, Universität Paderborn, Paderborn

Iten, K. (1980) Der Gotthard-Strassentunnel, Bellinzona, Eidgenössisches Departement des Innern (EDI), Baudirektion des Kantons Uri, Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino, Bern

Jeker, R. E. et al. (2002) Gotthard-Basistunnel, Der längste Tunnel der Welt, Band 1: Die Zukunft beginnt, Werd-Verlag, Zürich

Häsler A. A. (2000) Gotthard – Als die Technik Weltgeschichte schrieb, sia, Zürich

Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino (2002) Iniziativa parlamentare „Galleria autostradale del San Gotthardo – Radoppio della galleria (Giezendanner)“, Procedura di consultazione, Bellinzona

Kesselring, H. C., P. Halbherr und R. Maggi (1982) Strassennetzbau und raumwirtschaftliche Entwicklung, NFP Regionalprobleme, Bern, in Bürgi 1986

Kohler, H. und L. Reyher (1975) Zu den Auswirkungen von Fördermassnahmen auf regionale Arbeitsmärkte, in Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Nr. 1, in Hanser et al. 1980

Koller, G., W. Schmidlin und G. Stoll (1864) Die Gotthardbahn in kommerzieller Hinsicht, J.J. Ulrich, Zürich

Kooijman, G. und P. Hitz (1991) Auswirkungen des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr Band 7: Schlussbericht über die Entwicklung 1980-1989, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), Bern

Krippendorf, J. und K. Annasohn (1976) Grundlagen zu den Leitlinien für die Berggebietsförderung, Ergänzungen 2: Anleitung zur Erarbeitung eines regionalen touristischen Teilkonzeptes, Bern, in Hanser et al. 1980

Lauschmann, E. (1973) Grundlagen einer Theorie der Regionalpolitik, Hannover, in Hanser et al. 1980

Logan, J. R. and H. L. Molotch (1987) Urban Fortunes – The political economy of place, Universitiy of california press, Berkeley, Los Angeles, London

Lutter, H. (1980) Raumwirksamkeit von Fernstrassen, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn

Lutter, H. und T. Pütz (1993) Erreichbarkeit und Raumentwicklung der Regionen in Europa, in Informationen zur Raumentwicklung, 619-637, Heft 9/10, 20. Jahrgang, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Lutter, H. und T. Pütz (1998) Strategie für einen raum- und umweltverträglichen Personenfernverkehr, in Informationen zur Raumentwicklung, 385-398, Heft 6, 25. Jahrgang, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Lutter, H., T. Pütz und K. Schliebe (1992) Erreichbarkeit und Raumordnung – Ein Ansatz zur raumplanerischen Beurteilung von Verkehrsmassnahmen, in Materialien zur Raumentwicklung: Erreichbarkeit und Raumordnung, 71-79, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn

Meyer,G (1975) Autotourismus: Einstellungen und Gewohnheiten deutscher Auto-Urlaubsreisender, Studienkreis für Tourismus e.V., Starnberg, in Bürgi 1986

Nething, H. (1990) Gotthard, Eine Pass- und Verkehrsgeschichte, Ott Verlag, Thun

Prétat, C. (1972) Anleitung zur Formulierung regionaler Entwicklungsziele, in: P. Stocker (Präs.): Grundlagen zu den Leitlinien für die Berggebietsförderung, EVD, Bern, in Hanser et al. 1980

Raststätten-Gesellschaft N2 Uri AG (1980 ff.) Geschäftsberichte, Erstfeld, in Gisler 1994

Schiedt, H.-U. (2002) Die Alpenstrassenfrage oder „Die prinzipielle Figur des Kreuzes“, in Wege und Geschichte, Zeitschrift des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, 34-39, Nr. 1

Schliebe, K. und G. Würdemann (1990) Peripherie und Zentren rücken näher zusammen – wie das Grossprojekt „Schienenschnellverkehr“ die Lageverhältnisse im Bundesgebiet ändert, in Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4/5, in Deussner et al. 1999

Siedentop, I. (1971) Problematik der Gotthardbahn, in Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 215-219, Heft 7, 15. Jahrgang, Hagen/Westfalen

Sommer, H., R. Neuenschwander und F. Walter (1993) Externe Nutzen des Verkehrs: wissenschaftliche Grundlagen, Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, Zürich

Sommer, H. (1990) Kantonale Nationalstrassen-Rechnung, Haupt-Verlag, Bern

Spehl, H, K. Töpfer und P. Töpfer (1975) Folgewirkungen von Industrieansiedlungen, Schriftenreihe der Gesellschaft für Regionale Strukturpolitik Bd. 3, Bonn, in Hanser et al. 1980

Stadler-Planzer, H. (1999) Karl Emanuel Müller 1804-1869, Uranos Verlag, Schattdorf

Stalder, H. (2003) Mythos Gotthard - Was der Pass bedeutet, Verlag Orell Füssli, Zürich

Studer, S. (1985) Nationalstrasse: Nationalstrafe oder Die Demokratie bleibt auf der Strecke, rotpunktverlag, Zürich

Studiengruppe Gotthardtunnel (1963) Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard, EDI, Bern

Vereinigung Pro Gottardo (1960) Zur Frage des Gotthard-Strassentunnels, Andermatt

Urner Kantonalbank (1979) 65. Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank, Altdorf, in Gisler 1994

Urner Kantonalbank (verschiedene Jahrgänge) Geschäftsberichte der Urner Kantonalbank, Altdorf, in Gisler 1994

Vickermann, R. (1996) Restructuring of Transport Networks, in EUREG 3/96, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, Association de Science Régionale de Langue Francaise, Paris, gekürzt in Raum 21, Standort Österreich, Wien, in Deussner et al. 1999

Voss, G. (1973) Erfolgskontrolle regionaler Strukturpolitik, Diss. Köln, in Hanser et al. 1980

Zurfluh, K. (1990) Steinige Pfade, Urner Kantonalbank, Altdorf

Zurfluh, P. (1950) Die industrielle Entwicklung des Kantons Uri, Bern 1950, in Zurfluh 1990

Internet

www.aagu.ch

www.admin.ch/ch/d/pore/va/index.html

www.afd.admin.ch/d/medien/zahlen_fakten/minolst.php

www.bls.ch/medien/s_vortrag_gv2003_kvanhoeck.pdf

www.brockhaus.ch

www.inhaltsanalyse.de

www.ur.ch/regierungsrat/vd/neat/URI_BAVJuli2003.pdf

www.ur.ch/wfu/wirtschaftsraum_infrastruktur.asp?nav_oben=wirtschaftsraum&nav_left=4

www.urnerwochenblatt.ch

www.zischnews.ch (Online-Portal der Neuen Luzerner Zeitung)

Zeitungen und Zeitschriften

Gotthard-Post (GP) verschiedene Jahrgänge

Urner Tagblatt (UT) verschiedene Jahrgänge (vormals GP)

Neue Urner Zeitung (NUZ) verschiedene Jahrgänge (vormals GP und UT)

Urner Wochenblatt (UW) verschiedene Jahrgänge

Weltwoche, ausgewählte Exemplare

Tages-Anzeiger, ausgewählte Exemplare

Neue Zürcher Zeitung (NZZ), ausgewählte Exemplare

Luzerner Neuste Nachrichten (LNN), ausgewählte Exemplare

Natur und Mensch, September/Oktober 1980, Nr. 5, 22. Jg.

Vaterländische Rundschau über die Landesgemeinde 1870

amtliche Quellen

Zirkular zur ausserordentlichen Landsgemeinde 1865

Zirkular zur Landesgemeinde 1870

Bundesgesetz über die Nationalstrassen 725.11

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 30. Juni 1870

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Gotthardbahnunternehmen, vom 25. Juni 1878

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes, vom 5. Februar 1960

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard, vom 22. Dezember 1964

Bundesblatt 1870

Bundesblatt 1878

Bundesblatt 1960

Bundesblatt 1964

Studienkommission für Wirtschafts- und Verkehrsfragen WIKO (1979) Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Nationalstrasse nach ihrer Fertigstellung, StaUR R-330-12/Finanzverwaltung/123-202

Bemerkungen zum Schlussbericht der WIKO betreffend „Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Nationalstrasse nach ihrer Fertigstellung“, Gewerbedirektion Uri 1980, StaUR R-330-12/Finanzverwaltung/123-202

Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Amtsblatt des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Nachschlagewerke

Lexikon der Schweiz, Band 5

Anhang

Tabelle 1: Wohnbevölkerung Göschenen 1880 – 1910

	1880	1888	1900	1910
Schweizer	552	622	634	747
Ausländer	2440	81	139	114
Total	2992	703	773	861

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 2: Wohnbevölkerung Wassen 1860 – 1910

	1860	1870	1880	1888	1900	1910
Schweizer	1298	1308	1154	882	835	890
Ausländer	7	4	1572	53	155	138
Total	1305	1312	2726	935	990	1028

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 3: Auswanderer nach Übersee aus dem Kanton Uri 1886 – 1900

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
58	108	78	73	35	72	85	46	24	29	22	12	18	6	34

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1860 – 1910

	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Urseren	1326	1416	1371	1235	1316	1483
oberes Reusstal	3478	3694	9344	4193	4767	4972
Zentrum	7230	7949	9112	8531	10382	12335
hinteres Schächental	1283	1450	1569	1549	1564	1648
Seegemeinden	1424	1586	2348	1741	1671	1675
Kanton Uri	**14741**	**16095**	**23744**	**17249**	**19700**	**22113**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung ausländische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910

	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Urseren	4	7	17	48	58	64
oberes Reusstal	7	17	5006	199	646	521
Zentrum	73	68	725	274	639	815
hinteres Schächental	1	1	1	0	8	101
Seegemeinden	4	21	569	12	82	47
Kanton Uri	**89**	**114**	**6318**	**533**	**1433**	**1548**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1860 – 1910

	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Urseren	1322	1409	1354	1187	1258	1419
oberes Reusstal	3471	3677	4338	3994	4121	4451
Zentrum	7157	7881	8387	8257	9743	11520
hinteres Schächental	1282	1449	1568	1549	1556	1547
Seegemeinden	1420	1565	1779	1729	1589	1628
Kanton Uri	**14652**	**15981**	**17426**	**16716**	**18267**	**20565**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 7: Beschäftigte Kanton Uri 1860 – 1910

1860	1870	1880	1888	1900	1910
4606	7103	12182	6782	8260	9028

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 8: Beschäftigte Verkehrsbereich Kanton Uri 1860 – 1910

1860	1870	1880	1888	1900	1910
87	215	4820	601	804	1112

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 9: Personalbestand Gotthardbahn 1883 – 1908

1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
2062	1788	1857	1836	1823	1919	2017	2091	2299	2465	1600	2704	3008

1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
3002	3320	3324	3358	3435	3468	3435	3649	3914	4085	4539	5179	5564

Quelle: Schweizerische Eisenbahnstatistik; in: Eggermann et al. 1981

Tabelle 10: Beschäftigte Industrie Kanton Uri 1860 – 1910

1860	1870	1880	1888	1900	1910
988	1597	1688	1264	2242	2695

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 11: Beschäftigte nach Beschäftigungsarten Kanton Uri 1860 – 1910 in Prozent

	1860	1870	1880	1888	1900	1910
Urproduktion	46.8	63.8	37.5	59.8	48.7	40.1
Industrie	21.5	22.5	13.9	18.6	27.1	29.9
Handel	3.6	6.7	6.1	7.3	8.9	10.1
Verkehr	1.9	3.0	39.6	8.9	9.7	12.3
öffentliche Verwaltung	5.9	4.0	2.4	3.3	4.8	6.0
Pers. Dienstleistungen	20.5	0.0	0.6	2.0	0.8	1.7

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 12 und 13: Reiseverkehr und Güterverkehr Gotthardbahn 1883 – 1908

Jahr	Reisende	Gütertonnen
1883	1056000	470000
1884	933000	517000
1885	983000	556000
1886	994000	533000
1887	1046000	687000
1888	1097000	673000
1889	1188000	732000
1890	1297000	708000
1891	1389000	723000
1892	1453000	785000
1893	1492000	806000
1894	1588000	843000
1895	1624000	852000
1896	1709000	895000
1897	2044000	933000
1898	2361000	980000
1899	2465000	1032000
1900	2636000	1005000
1901	2627000	1011000
1902	2773000	1090000
1903	2950000	1170000
1904	3106000	1191000
1905	3333000	1276000
1906	3683000	1501000
1907	3706000	1764000
1908	3860000	1615000

Quelle: Schweizerische Eisenbahnstatistik; in: Eggermann et al. 1981

Tabelle 14: Zugsfrequenzen Gotthardbahn 1882 – 1908

	Züge pro Tag	Reisezüge	Güterzüge
1882	22	12	10
1883	29	19	10
1908	45	25	20

Quelle: Grieder 1981

Tabelle 15: Entwicklung Bahnverlad am Gotthard 1937 – 1979

1937	10000
1951	50000
1959	133432
1961	210197
1963	320975
1965	432832
1967	574772
1969	416082
1971	451312
1973	478987
1975	470531
1977	397330
1979	419874

Quelle: Bauamt Uri; in: Gisler 1994

Tabelle 16: Motorfahrzeugbestand Schweiz 1955 – 2000

1955	**1960**	**1965**	**1970**	**1975**	**1980**	**1985**	**1990**	**1995**	**2000**
544331	865106	1216473	1666143	2064051	2702266	3306090	3776951	4120906	4808916

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 17: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri 1950 – 2000

	1950	**1960**	**1970**	**1980**	**1990**	**2000**
Urseren	1699	2080	2079	1925	1702	1634
oberes Reusstal	4911	5472	5038	4307	3872	3675
Zentrum	18543	21209	23777	24500	25427	26032
hinteres Schächental	1677	1623	1611	1595	1610	1727
Seegemeinden	1726	1637	1586	1556	1597	1709
Uri	**28556**	**32021**	**34091**	**33883**	**34208**	**34777**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 18: Bevölkerungsentwicklung Kanton Uri – indexiert 1950 – 2000

	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Urseren	1.00	1.12	1.19	1.19	1.20	1.22
oberes Reusstal	1.00	1.22	1.22	1.13	1.00	0.96
Zentrum	1.00	1.11	1.03	0.88	0.79	0.75
hinteres Schächental	1.00	1.14	1.28	1.32	1.37	1.40
Seegemeinden	1.00	0.97	0.96	0.95	0.96	1.03
Uri	**1.00**	**0.95**	**0.92**	**0.90**	**0.93**	**0.99**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 19: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri 1950 – 1990

	1950	1960	1970	1980	1990
Urseren	1669	1910	1963	1768	1514
oberes Reusstal	4753	4917	4521	4122	3642
Zentrum	17941	20269	21735	22651	22882
hinteres Schächental	1675	1591	1604	1593	1578
Seegemeinden	1705	1615	1570	1537	1486
Uri	**27743**	**30302**	**31393**	**31671**	**31102**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 20: Bevölkerungsentwicklung schweizerische Wohnbevölkerung Kanton Uri – indexiert 1950 – 1990

	1950	1960	1970	1980	1990
Urseren	1.00	1.14	1.18	1.06	0.91
oberes Reusstal	1.00	1.03	0.95	0.87	0.77
Zentrum	1.00	1.13	1.21	1.26	1.28
hinteres Schächental	1.00	0.95	0.96	0.95	0.94
Seegemeinden	1.00	0.95	0.92	0.90	0.87
Uri	**1.00**	**1.09**	**1.13**	**1.14**	**1.12**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 21: Wohnbevölkerung Göschenen 1950 – 1990

	1950	1960	1970	1980	1990
Schweizer	667	878	745	654	526
Ausländer	31	406	143	54	59
Total	**698**	**1284**	**888**	**708**	**585**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 22: Arbeitsstätten Detailhandel Kanton Uri 1955 – 1985

	1955	1965	1975	1985
Bäckereien	40	33	29	30
Verkaufsläden von Milchprodukten	14		11	10
Metzgereien	28	22	20	16
Lebensmittelläden	119	107	54	33

Quelle: Eidgenössische Betriebszählungen, verschiedene Jahrgänge; in: Gisler 1994

Tabelle 23: Baukosten N2 im Kanton Uri 1974 – 1985 in Mio. Franken

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Bund (97%)	144.6	179.2	184.4	204.9	180.7	138.0	104.0	86.7	49.3	40.1	42.4	41.3
Uri (3%)	4.5	5.5	5.7	6.3	5.6	4.3	3.2	2.7	1.5	1.2	1.3	1.3
Total	**149.1**	**184.8**	**190.1**	**211.2**	**186.3**	**142.3**	**107.2**	**89.3**	**50.9**	**41.3**	**43.8**	**42.6**

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 24: Kumulierte Baukosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1989 in Mio. Franken

Total bis	31.12.75	31.12.77	31.12.79	31.12.81
Projektierung Bauleitung	97.6	139.4	176.1	206.3
Landerwerb	40.8	44.1	45.2	47.5
Bau	726.2	1082.4	1373.3	1537.3
Total	**864.5**	**1265.9**	**1594.5**	**1791.1**
Anteil Bund	838.6	1227.9	1546.7	1737.3
Anteil Uri	25.9	38.0	47.8	53.7

Total bis	31.12.83	31.12.85	31.12.87	31.12.89
Projektierung Bauleitung	223.5	242.2	259.2	268.9
Landerwerb	48.7	49.4	49.9	50.7
Bau	1611.0	1678.2	1732.3	1777.6
Total	**1883.3**	**1969.6**	**2041.4**	**2097.2**
Anteil Bund	1826.8	1910.5	1980.2	2032.6
Anteil Uri	56.5	59.1	61.2	62.9

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 25: Betriebs- und Unterhaltskosten N2 im Kanton Uri 1975 – 1988 in Mio. Franken

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1.4	1.7	1.4	1.7	1.7	2.7	9.0	9.5	9.7	10.3	10.6	9.9	9.9	10.9

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 26: Volkseinkommen Kanton Uri und Schweiz 1965 – 2000

	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Uri	7501	9386	14812	18328	24454	31571	38354	41854
Schweiz	8720	12374	19039	23449	31427	38170	42483	48840

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 27: Anteil Volkseinkommen Uri an Volkseinkommen Schweiz 1965 – 2000 in Prozent

1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
86.0	75.9	77.8	78.2	77.8	82.7	90.3	85.7

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 28: Arbeitsplatzentwicklung Kanton Uri 1950 – 1990

	1950	1960	1970	1980	1990
Urseren	734	602	871	915	897
oberes Reusstal	1972	2221	2266	1929	1287
Zentrum	7317	6953	9913	10476	12125
hinteres Schächental	615	563	659	735	465
Seegemeinden	690	550	618	709	482
Uri	**11328**	**10889**	**14327**	**14764**	**15256**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 29: Erwerbstätige Baugewerbe Kanton Uri 1950 – 2000

1950	1960	1970	1980	1990
950	1797	2011	2027	1536

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 30: Bautätigkeit Kanton Uri 1960 – 1988 in Mio. Franken

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Gemeinden	2.7	4.6	...	9.7	...	10	...	7.2	...	...
Kanton	4.4	4.2	...	9.9	...	14.5	...	27.2	...	...
Bund	9.5	8.5	...	6	...	4.7	...	9.5	...	...
Privatbahnen	...	...	...		...	...	...	...	...	...
Elektrizitätswerke	37.4	30.5	...	10.2	...	6.2	...	5.7	...	...
private Bautätigkeit	8.9	11.3	...	19.2	...	23.4	...	27.9	...	...
Total	**62.9**	**59.1**	**...**	**55**	**...**	**58.8**	**...**	**77.5**	**...**	**...**

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Gemeinden	...	...	9.4	19.7	30.2	29.8	23.6	21.3	29.8	19
Kanton	...	...	75.6	96.1	126.1	115.6	171.5	179.2	204.1	195.5
Bund	...	...	15.3	26.3	36.7	54.2	47.4	79.6	58.9	59.5
Privatbahnen	...	...	1.7	0.2	7.7	9.9	9.9	7.2	28.4	13.4
Elektrizitätswerke	...	...	1	1.2	2	2.3	0.9	0.5	0.7	1.1
private Bautätigkeit	...	...	40.5	48.7	61.7	54.3	65.5	45.7	50.9	59.4
Total	**...**	**124.4**	**143.5**	**192.2**	**264.4**	**266.1**	**318.8**	**333.5**	**372.8**	**347.9**

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Gemeinden	...	21	...	34	29	36	18	27	28	36
Kanton	...	113	...	68	64	63	65	70	73	91
Bund	...	30	...	36	40	44	45	50	38	35
Privatbahnen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Elektrizitätswerke	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
private Bautätigkeit	...	84	...	79	89	95	92	108	98	103
Total	**...**	**248**	**...**	**217**	**222**	**238**	**220**	**255**	**237**	**265**

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 31: Arbeitsplätze 2. Sektor Kanton Uri 1970 – 1990

1970	1980	1990
7270	6997	6123

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 32: Erwerbstätige Verkehrsbranche Kanton Uri 1950 – 1990

1950	1960	1970	1980	1990
803	1019	1110	1162	1018

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 33: Pendlerbilanz Kanton Uri 1950 – 1990

	1950	1960	1970	1980	1990
Urseren	16	5	23	54	62
oberes Reusstal	-273	-270	-254	-443	-460
Zentrum	301	358	349	443	218
hinteres Schächental	-43	-86	-175	-244	-310
Seegemeinden	-3	-18	-99	-185	-262
Uri	**-2**	**-11**	**-156**	**-375**	**-752**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 34: Anteil Wegpendler Kanton Uri 1950 – 1990

1950	1960	1970	1980	1990
23.0	26.1	27.2	41.1	48.5

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 35: Pendlerbilanz als Anteil der erwerbstätigen Wohnbevölkerung des Kantons Uri 1950 – 1990 in Prozent

	1950	1960	1970	1980	1990
Urseren	2.2	0.5	2.6	5.9	6.9
oberes Reusstal	-13.8	-10.9	-11.2	-22.9	-26.1
Zentrum	4.0	4.3	3.5	4.2	1.8
hinteres Schächental	-7.0	-13.7	-5.9	-32.9	-39.6
Seegemeinden	-0.4	-2.9	-16.2	-25.9	-34.8
Kanton Uri	**0.0**	**-0.1**	**-0.9**	**-2.5**	**-4.7**

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 36: Logiernächte Kanton Uri 1950 – 1990

1950	1955	1960	1962	1964	1966	1968	1970	1972
165768	196848	248327	279338	247925	273046	235018	263678	298316

1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990
282459	298521	329959	309093	322501	251336	240743	278812	327811

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 37: Logiernächte oberes Reusstal 1970 – 1984

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Göschenen	13095	13065	12845	11862	12087	15313	11435	
Wassen	13843	15595	18429	14146	11165	9708	9345	8801
Gurtnellen	5036	4441	4734	3860	3325	2618	1772	2219
Silenen	15573	13872	11793	11980	10933	14146	11641	11064
oberes Reusstal	**47547**	**46973**	**47801**	**41848**	**37510**	**41785**	**34193**	

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Göschenen	12012	14034	11642	14637	12991	12907	12476
Wassen	9304	10018	9047	9174	8196	8577	8282
Gurtnellen	1801	1911	1998	1346	1977	1798	1458
Silenen	9243	10576	10132	10056	9593	9116	9555
oberes Reusstal	**32360**	**36539**	**32819**	**35213**	**32757**	**32398**	**31771**

Quelle: Bürgi 1986

Tabelle 38: Logiernächte ausländischer Gäste Kanton Uri 1980 – 1990

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
223279	214500	219041	176580	163726	155034	153401	164100	190710	226600	235298

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 39: Gästestruktur Urner Hotellerie 1972 in Prozent

CH	BRD	USA	F	NL	I	B	GB	Rest
30.0	26.4	3.8	7.5	6.7	4.8	5.0	12.9	2.6

Quelle: Bürgi 1986

Tabelle 40: Gästestruktur Urner Hotellerie 1985

CH	BRD	USA	F	NL	I	B	GB	Rest
34.9	23.6	9.0	2.8	3.1	2.7	2.0	10.5	11.4

Quelle: Bürgi 1986

Tabelle 41: Hotelbetten Kanton Uri 1972 – 1989

1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
2583	2573	2597	2675	2659	2749	2713	2708	2640

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
2580	2577	2532	2555	2582	2537	2602	2634	2615

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 42: Auslastung Hotelbetten Kanton Uri 1970 – 1990 in Prozent

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
30		32	36	30	29	31	33	33	28	32

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
33	34	29	27	25	26	26	29	33	37

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 43: Verweildauer der Gäste Kanton Uri 1960 – 1985 in Tagen

1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
1.61	1.51	1.47	1.47	1.50	1.48	1.44	1.49	1.49	1.53	1.58	1.66	1.72

1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
2.09	2.01	1.96	2.24	2.43	2.68	2.42	2.41	2.35	2.52	2.21	1.96	1.96

Quelle: Rechenschaftsbericht über die Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 44: Verweildauer der Gäste oberes Reusstal 1970 – 1984 in Tagen

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Göschenen	1.48	1.43	1.45	1.53	1.78	1.79	1.86	1.89
Wassen	1.01	1.01	1.16	1.09	1.18	1.39	1.16	1.23
Gurtnellen	1.07	1.06	1.12	1.12	1.14	1.14	1.32	1.59
Silenen	1.31	1.43	1.57	1.55	1.65	1.62	1.5	1.58

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Göschenen	2.03	2.47	1.84	1.8	1.75	1.68	1.51
Wassen	1.15	1.19	1.18	1.17	1.14	1.1	1.16
Gurtnellen	1.5	1.79	1.81	1.39	1.84	1.56	1.26
Silenen	1.4	1.49	1.38	1.38	1.33	1.5	1.59

Quelle: Bürgi 1986

Tabelle 45: Erwerbstätige Gastgewerbe Kanton Uri 1950 – 1990

1950	1960	1970	1980	1990
499	679	791	860	917

Quelle: Volkszählung der Schweiz, verschiedene Jahrgänge

Tabelle 46: Verteilung Gotthardpassagen 1965 – 1989

	Passverkehr	Tunnel	Verlad
1965	885501		432832
1967	854376		574772
1969	846138		416082
1971	891164		451312
1973	851503		478987
1975	640751		470531
1977	720294		397330
1979	864651		419874
1980	788899	823000	360988
1981	234416	2894546	
1983	291000	3426086	
1985	327834	3906333	
1987	292186	4449607	
1989	457076	5660347	

Quelle: Bauamt Uri; in: Gisler 1994

Tabelle 47 und 48: Durchschnittlicher Tagesverkehr Gotthardtunnel 1981 – 2000 und Anteil Schwerverkehr am Gotthardverkehr 1981 – 2000 in Prozent

Jahr	Durchschnittlicher Tagesverkehr	Anteil Schwerverkehr
1980		9.1
1981	7930	11.3
1982	8680	11.1
1983	9386	11.7
1984	10066	12.8
1985	10702	13.8
1986	12310	13.3
1987	12190	13.5
1988	14151	13.1
1989	15508	11.6
1990	15592	13.2
1991	15803	13.2
1992	15573	14.1
1993	16163	14.1
1994	16761	14.1
1995	17260	14.1
1996	17440	16.5
1997	17900	17.0
1998	18255	17.9
1999	17975	19.5
2000	18681	20.9

Quelle: Automatische Verkehrszählung ASTRA; www.gotthardtunnel.ch

Tabelle 49: Güterverkehr durch Schweizer Alpen nach Übergang 1979 – 1989 in 1000 Tonnen

Alpenübergänge	1979/80	1981	1984	1989
Gr. St. Bernhard	387	353	311	441
Simplon	3'715	3'007	3'215	3'833
Gotthard	12'023	12'645	12'781	16'887
San Bernardino	717	364	395	465
Total	**16'842**	**16'370**	**16'702**	**21'625**

Quelle: Kooijman und Hitz 1991

Tabelle 50: Güterverkehr am Gotthard nach Verkehrsträgern 1979 – 1989 in 1000 Tonnen

	1979/80	1981	1984	1989
Schiene	10953	10703	9806	11377
Strasse	119	984	1624	2987
Total	**11072**	**11687**	**11430**	**14364**

Quelle: Kooijman und Hitz 1991

Tabelle 51: Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1981 in Prozent

Transitverkehr	Exportverkehr	Importverkehr	Binnenverkehr
26	16	15	43

Quelle: Kooijman und Hitz 1991

Tabelle 52: Strassengüterfahrzeuge nach Verkehrsart 1989 in Prozent

Transitverkehr	Exportverkehr	Importverkehr	Binnenverkehr
44	12	12	32

Quelle: Kooijman und Hitz 1991