Tremola wird kaputtsaniert

Der Kanton Tessin saniert die berühmte «Tremola» seit einigen Jahren mit viel Beton. Er entwertet dabei ein bekanntes Kulturgut von nationaler Bedeutung. Der VCS schlägt vor, die alte Gotthardstrasse für Velos zu reservieren.

Massimo Colombo hält sich mit Kritik am Kanton Tessin nicht zurück: Es sei «ein Desaster», was die zuständigen Stellen mit der Tremolastrasse anstellten: «Für mich ist die Tremola verschwunden, ich würde sie nicht mehr als historische Strasse bezeichnen», klagt der Kunsthistoriker gegenüber dem VCS-Magazin. Er hat für das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS die alten Wege, Brücken und Strassen des Kantons Tessin inventarisiert. Darin ist die 1827 bis 1832 gebaute Tremola in die höchstmögliche Schutzstufe eingeteilt: Weil sie ausserordentlich viel historische Substanz aufweist bzw. aufwies. Solche Objekte müssen «mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden», heisst es in der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege, die die Landesregierung im April 2010 in Kraft setzte.

Substanz geht verloren

An der Tremola findet dieser Grundsatz wenig Beachtung. Der Kanton Tessin, dem die Strasse gehört, verändert sowohl die Bausubstanz wie das Aussehen mit massiven Eingriffen. Betroffen sind einerseits die oft mehrere Meter hohen Stützmauern, die das Strassenbild in hohem Mass prägen. Sie bestehen teils noch aus mörtellosen Trockenmauern. Nun werden sie nach und nach durch einen Betonkern ersetzt. Gegenwärtig ist dies bei einer Kurve im mittleren Teil der Tremola der Fall (unser Bild). Ähnlich harte Interventionen gab es schon früher. Das IVS machte bereits im Jahr 1995 vorsichtig darauf aufmerksam, dass «ein anderer Eingriff möglich wäre, der die Zerstörung verhindert.» Auch wenn die Betonmauer später mit Blendsteinen verkleidet wird, ist die historische Substanz verloren.

Betroffen sind auch die niedrigen Randmauern, die insbesondere den Verlauf der Kurven nachzeichnen. Diese sind traditionell aus Granit-Sichtsteinen gefertigt. An manchen Stellen ersetzten die Strassenbauer sie in letzter Zeit durch auffällige Betonmauern. Das beeinträchtigt den bisherigen Charakter des Bauwerks empfindlich: umso mehr, als auch die typischen konischen Kolonnensteine verschwinden, die den Strassenrand in kurzen Abständen markieren. Sie werden durch Betonpfosten ersetzt oder ganz weggelassen.

Das Amt für Kulturgüter des Kantons Tessin hat die laufenden Arbeiten bewilligt, wie es gegenüber dem VCS-Magazin bestätigt. Das «Ufficio dei Beni Culturali» beaufsichtigt auch die Ausführung der Arbeiten. Die Befestigung der jetzt betroffenen Kurve sei nötig geworden, weil es Probleme mit der Statik gegeben habe und die Kurve sonst früher oder später eingestürzt wäre. Die Betonmauer wird gemäss den Angaben des Amts für Kulturgüter anschliessend mit Sichtsteinen verkleidet. Es handle sich dabei um die dritte Intervention dieser Art in den letzten Jahren. Das Amt weist darauf hin, dass die Tremola harten klimatischen Bedingungen ausgesetzt sei, was den Aufwand für den Unterhalt erhöhe, so dass jedes Jahr etappenweise grössere Arbeiten nötig würden. Es gehe auch darum, die Sicherheit für den Motorfahrzeugverkehr zu gewährleisten. Die Randmauern erfüllen gemäss dem «Ufficio dei Beni Culturali» ebenfalls eine statische Funktion. Man habe deshalb vor einigen Jahren entschieden, sie zu betonieren.

Historisches Schlüsselobjekt

Die «Tremola», die alte Passstrasse auf der Tessiner Seite des Gotthards, ist die wohl bekannteste historische Fahrstrasse der Schweiz. Mit ihren 24 Haarnadelkurven, die über vier Kilometer geschickt ins steile Gelände des Val Tremola eingepasst sind, ist sie der Inbegriff einer

So sah die Tremola vor der Pflästerung aus: Aufnahme mit Postauto aus dem Jahr 1928.

© zvg

Bauarbeiten in einer Haarnadelkurve: Unsachgemässe Eingriffe zerstören ein nationales Kulturgut, das laut Gesetz «ungeschmälert erhalten werden» muss.

© Peter Krebs

«Kunststrasse», wie sie im 19. Jahrhundert über mehrere Pässe gebaut wurden. Sie ist auch Teil der schweizerischen Identität. Auf der ursprünglichen Tremola verkehrten die berühmten Gotthard-Kutschen. Die Strasse wurde später in mehreren Schritten modernisiert. Eine letzte umfassende Rekonstruktion wurde 1951 abgeschlossen. Während des Zweiten Weltkriegs erhielt sie die Bogen-Pflästerung mit Granitsteinen: «Die Tremola hat nationale Bedeutung, sie ist eines der Schlüsselobjekte des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS», sagt Hanspeter Schneider, Geschäftsführer von Viastoria, dem Zentrum für Verkehrsgeschichte in Bern.

Massimo Colombo hat die fürs IVS verantwortliche Bundesstelle, den Bereich Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen (Astra), im Oktober 2010 auf die Eingriffe aufmerksam gemacht. Wie der zuständige Mitarbeiter, Hans-Peter Kistler, dem VCS-Magazin erklärte, sind dem Bund aber die Hände gebunden. Es gebe keine Interventionsmöglichkeiten, da der Kanton Tessin die Arbeiten in eigener Regie ausführe und beim Astra kein Gesuch um finanzielle Unterstützung eingereicht habe. Allerdings bedauert auch Kistler das Vorgehen des Kantons Tessin. Dieses stehe nicht im Einklang mit den massgeblichen denkmalpflegerischen Grundsätzen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz NHG. Ebenso wenig entspreche es der technischen Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» des Astra.

Die Eingriffe sind wahrscheinlich auch gesetzeswidrig. In einem ähnlichen Fall hat das Bundesgericht entschieden, dass nebst der Eidgenossenschaft auch Kantone und Gemeinden die Schutzpflicht des NHG wahrnehmen müssen, auf das sich das IVS abstützt. Das Beispiel des San-Bernardino-Passes beweist laut Massimo Colombo, dass es auch anders geht. Der Kanton Graubünden habe diese historische Strasse fachgerecht saniert, ohne die historische Substanz zu vernichten: «Das kam nicht einmal teurer zu stehen.» Der unsensible Umgang mit der Tremola erscheint umso unbegreiflicher, als die Kantone Tessin und Uri die «Verkehrslandschaft Gotthard» inklusive Bahn und Passstrassen von der Unesco als Weltkulturerbe anerkennen lassen möchten.

Tremola nur für Velos

Die alte Gotthardstrasse, deren bekanntester Teil die Tremola ist, dient rein touristischen Zwecken. Nebst der Autobahn durch den Tunnel steht für Autos, Töffs und Camions im Sommer die «Nationalstrasse» als zweite Verbindung über den Pass offen. Die alte Gotthardstrasse kann somit ohne weiteres für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Das würde die Anforderungen an ihre Belastbarkeit herabsetzen. Sanierung und Unterhalt würden vereinfacht. Sie wären leichter mit den Grundsätzen der Denkmalpflege in Einklang zu bringen.

Der VCS ruft deshalb den Bund und den Kanton Tessin dazu auf, die Bausünden an der Tremola so weit wie möglich rückgängig zu machen und die Strasse nach denkmalpflegerischen Regeln zu sanieren. Gleichzeitig schlägt der VCS vor, alle noch bestehenden Teilstücke der alten Gotthardstrasse in den Kantonen Uri und Tessin für den Motorfahrzeugverkehr zu schliessen und allein für Fahrräder zu reservieren: vom Brüggloch über die Passhöhe bis mindestens Motto Bartola oder – mit Ausnahmen für den Lokalverkehr – sogar bis Fondo del Bosco. Der Gotthard kann so auf einer Länge von über zwölf Kilometern zur ersten autofreien Velopassstrasse der Schweiz werden: Im Sinne einer echten nachhaltigen Entwicklung dieser Region.

Peter Krebs