

Gotthard-Bergstrecke

# Denkmal der modernen Schweiz in Gefahr

## Gastkommentar

von KILIAN T. ELSASSER

Diesen Herbst entscheidet der Bundesrat im Rahmen der Erneuerung der Leistungsvereinbarung 2017–2021 der SBB, wie die Gotthard-Bergstrecke nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels betrieben wird. Das von den SBB 2013 in Altdorf vorgestellte Betriebskonzept verheisst wenig Kundenorientierung und Vermarktung der weltweit einzigartigen Eisenbahnlinie. Programmatisch sind Äusserungen, die der CEO der SBB, Andreas Meyer, 2011 im Schweizer Fernsehen machte. Auf einer Wanderung quer durch die Alpen hat er den Moderator Nik Hartmann auf dem Wanderweg «Gotthard» zwischen Göschenen und Erstfeld begleitet. Als Leiter eines Betriebs im Eigentum des Staats betont Meyer vor allem die hohen Kosten für die Aufrechterhaltung des Betriebs der Gotthard-Bergstrecke.

Kein Wort verliert er über die einzigartige Qualität der Bergstrecke als ausserordentliche Kulturleistung der Schweiz für Europa, die auch das Selbstverständnis unseres Landes wie kein anderes Bauwerk in den letzten 150 Jahren prägte. Die Kirche von Wassen, welche die SBB mehrere Male umfahren, ist ein Wahrzeichen, eine unbezahlbare und kaum genutzte Marke, welche dieselbe Qualität hat wie der Wasserturm in Luzern oder der Eiffelturm in Paris.

Ab Ende 2017 wollen die SBB nur noch einen stündlich verkehrenden Interregio-Zug vom Mittelland bis Erstfeld anbieten, wo die Reisenden auf einen S-Bahn-Zug umsteigen müssen, um weiter nach Göschenen/Andermatt, in die Leventina und nach Biasca zu reisen. Die Bundesbahnen begründen diesen Vorschlag mit der geringen Nachfrage, machen damit gleichzeitig aber eine sich selbst erfüllende Prophezeiung. Sie machen ein wenig kundenfreundliches Angebot, das bestätigt, dass wenig Interesse besteht, die Strecke zu benützen. Taktisch ist das Vorgehen der SBB durchaus geschickt. Der Kanton Uri erhält einen Schnellzugshalt an der Basislinie in Altdorf und eine direkte Interregio-Verbindung von Erstfeld ins schweizerische Mittelland.

Weil die Bahnhöfe im oberen Kantonsteil meistens nicht bei den Dörfern liegen, bleibt die Erschliessung mit dem Bus erhalten. Der Kanton Uri scheint nichts zu verlieren. Für den Kanton Tessin werden die Ortschaften der Leventina gemäss einem langen Wunsch wieder mit der Bahn mit den Zentren des Tessins verbunden.

Die beiden Kantone vergessen aber, dass der obere Teil des Kantons Uri und die Leventina von Norden her nur noch mit Umsteigen und in einem S-Bahn-Zug, der für kurze Strecken gebaut wurde,

erreichbar sein werden. Beim Vorschlag der SBB fehlt die Anbindung der Gotthardregion an die Zentren nördlich und südlich der Alpen. Die touristische Entwicklung braucht aber als Rückgrat eine grössere Anzahl an Personen, die das «technische Weltwunder» (Carl Spitteler) erleben wollen. Zudem braucht Andermatt eine möglichst direkte Verbindung mit den Wirtschaftszentren. Ein Erlebnisangebot, zum Beispiel ein durchgehender «Gotthard-Express» mit Panoramawagen, könnte dies bieten.

Zehntausende Gäste des «Glacier-Expresses» steigen in Andermatt ein und aus. Sie könnten ab Göschenen mit dem «Gotthard-Express» weiter nach Lugano oder Luzern fahren. Attraktionen wie das für Faïdo diskutierte Naturmuseum müssen auf auswärtige Besucher und Besucherinnen zählen können. Es ist zu hoffen, dass der Bund das von den SBB vorgeschlagene unattraktive Angebot nicht gutheisst.

Auch bei der Frage, ob die Bergstrecke Bestandteil des Unesco-Welterbes werden soll, verhalten sich die SBB als zurückhaltender, vor allem auf Kostenreduktion bedachter Monopolist und nicht als Unternehmer, der Chancen erkennt und nutzt. Seit 2006 arbeiten die SBB an einem baulichen Inventar der Strecke, das noch immer nicht abgeschlossen ist. Soll damit eine Diskussion über den Wert dieser Strecke verhindert werden? Wie Andreas Meyer im Gespräch mit Nik Hartmann gesagt hat, wollen die SBB erst in 10 bis 15 Jahren entscheiden, ob die Strecke überhaupt in Betrieb bleiben soll. Mit dem von ihnen vorgeschlagenen Betriebskonzept wird diese Antwort einfach sein.

Immerhin eine Aussage in besagtem Fernsehgespräch macht Hoffnung: Andreas Meyer erwähnte gegenüber Nik Hartmann, dass der Betrieb der Lötschberg-Bergstrecke mit direkten Zügen von Bern nach Brig ein Vorbild sein könnte. Vorbildlich ist im Berner Oberland die enge Zusammenarbeit mit den touristischen Anbietern, welche die Reise und die Angebote vor Ort in idealer Weise verbinden. Irritierend bleibt die Passivität der Kantone Uri und Tessin. Sie scheinen Mikado zu spielen. Wer sich als Erster bewegt, hat verloren. Dabei besteht die Gefahr, dass das wichtigste Denkmal der modernen Schweiz zur Ruine wird, anstatt international bekanntes Rückgrat zu werden für die touristische Entwicklung zweier abgelegener Regionen.

Kilian T. Elsasser ist Kurator für historische Verkehrsmittel in Luzern.