



Bild: Georg Trüb

Ab Dezember 2016 werden nur noch wenige Züge die Kirche von Wassen passieren.

Eine Transitbahn wird zum Denkmal

Für kurze Zeit ist sie noch eine der wichtigsten Transitachsen Europas. Mit der Neat verliert die Gotthardbergstrecke, der «Suezkanal der Alpen», ihre Bedeutung. Eine Region, die von der Bahn lebte, fürchtet, den Anschluss zu verlieren. Eine Fahrt von Bellinzona nach Erstfeld.

TOBIAS GAFAFER/ERSTFELD

Noch bleibt er gesperrt, doch die Weiche ist schon gestellt für die Fahrt durch den Gotthardbasistunnel. Vor dem Portal bei Biasca kommt die Lokomotive der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) zu stehen, es ist die letzte Verschnaufpause vor der Südrampe. Zug 43002 von Pomezia nach Duisburg muss wegen Bauarbeiten einen Gegenzug abwarten, die falsch gestellte Weiche soll eine Kollision verhindern. Im Juni weihen die

Tal wird eng. Die Lichter erhellen die Kehrtunnels nur wenig, Kurve für Kurve arbeiten sich die Lokomotiven hinauf.

Transportbranche hofft und wartet

Die Güterbahnen setzen grosse Hoffnungen auf den Basistunnel. Die Schiene hat im Alptransit einen Marktanteil von mehr als zwei Drittel, der Lötschbergbasistunnel ist bereits an seiner Kapazitätsgrenze. Der Gotthard soll den Mehrverkehr auffangen: Heute fahren pro Tag maximal 180 Güterzüge, in Zukunft sind es bis zu 260. Allein von BLS Cargo verkehrten 2015 2649 Güterzüge, eine Steigerung von 41 Prozent.

«Wir wollen verstärkt präsent sein», sagt Dirk Pfister, stellvertretender CEO. Im Güterverkehr rechnet er mittelfristig noch nicht mit grossen Verlagerungen. Die SBB sperren 2017 die Linie Bellinzona-Luino, die für den Verkehr zu Terminals in Norditalien wichtig ist, für Bauarbeiten. Vor allem aber wird die Achse für lange Güterzüge erst 2021 zur Flachbahn, wenn der Ceneribasistunnel eröffnet werden soll. Das soll laut Pfister eine effizientere Produktion ermöglichen, worauf die Bahn im Preiskampf mit der Strasse angewiesen ist.

In Airolo kehrt noch mehr Ruhe ein

Die Lokomotiven fahren an Faido mit seinen leeren Hotels vorbei, passieren Ambri-Piotta, dessen Bahnhof und Militärflugplatz längst geschlossen ist. Die wirtschaftlich gebeutelte Leventina hat viel verkraften müssen. Airolo wurde mit der Gotthardbahn gross, 1882 erlebte es mit der Eröffnung des damals längsten Bahntunnels einen Höhepunkt. Mit dem Basistunnel stellt die Schweiz wieder einen Weltrekord auf. Im Dorf hält sich die Freude in Grenzen, wenngleich künftig noch mehr Ruhe einkehrt. Franco Pedrini wurde nicht an die Eröffnungsfeier eingeladen. Airolos Bürgermeister sitzt im Restaurant gegenüber der Station vor einem Kaffee. Gleisbauarbeiter, die Pause machen, grüssen ihn, Züge brausen durch. «Frü-

her war die Bahn ein wichtiger Arbeitgeber, heute ist alles zentralisiert.»

Doch Pedrini wäre nicht Pedrini, wenn er bloss klagte würde. «Airolo hat eine Zukunft, bei uns gibt es alles.» Banken und Ärzte etwa, einen Denner und Coop, viele Restaurants, die primär von Soldaten und den Fans des Hockeyclubs Ambri-Piotta leben. Jetzt gehe es darum, aus der Eröffnung der Neat eine Chance zu machen, sagt Pedrini, zum Beispiel mit einer historischen Strecke. Die SBB planen zwar tatsächlich Fahrten mit historischen Zügen, aber vieles ist noch offen. «Was machen sie nun mit dieser tollen Strecke», fragt am Perron ein Rentner aus der Deutschschweiz.

Vorderhand aber bleibt die Strecke eine wichtige Transitachse. Um 15.50 Uhr fahren die Lokomotiven in den Gotthardtunnel, von weitem nähern sich die Lichter eines Zuges, dessen Lokführer grüsst. In Göschenen ist die Sonne schon hinter den Bergen versunken, als der Zug um 16 Uhr anhält. Das Dorf war stets auf der Schattenseite, das frühere Bahnhofbuffet erinnert noch an bessere Zeiten. «Hoffentlich haben wir nach der Neat-Eröffnung noch Anschluss», sagt eine Einheimische.



Bild: Tobias Gafar

Airolo wurde mit dem Verkehr gross.

Nicht alle sind so pessimistisch. Einer, der fürs Dorf und die Bergstrecke eine Zukunft sieht, ist Kilian Elsasser. Der Historiker hat in Göschenen ein Ferienhaus gekauft. Das Potenzial der Bahn sei gross. Elsasser denkt an die vielen Fahrgäste des Glacier-Express, die im nahen Andermatt aussteigen. Und setzt sich für eine Kandidatur der Strecke fürs Unesco-Weltkulturerbe ein. Die Gotthardbahn stehe für eine technologische Meisterleistung, sie verbinde die nostalgische Kuschweiz mit jener der Präzision, Genialität und des Wagemuts. «Die Linie ist das wichtigste Bauwerk der Schweiz der letzten 140 Jahre.»

Im Panoramazug über den Gotthard

Doch Kilian Elsasser befürchtet, die SBB wollten primär beweisen, dass die Bergstrecke nach der Eröffnung der Neat nicht mehr rentiert. Die Bahn hat versprochen, diese sicher bis 2025 zu betreiben. Ab Dezember fährt zwischen Bellinzona und Erstfeld ein Regio-Express, die meisten Direktzüge entfallen – und das, obwohl sie gerade für den Tourismus wichtig sind. Die SBB wollen die Strecke besser vermarkten und einen touristischen Zug mit den beliebten Panoramawagen anbieten.

Elsasser ist das zu wenig konkret. «Es gibt kein sichtbares Konzept, wie man die Strecke inszenieren will.» Es brauche unterwegs in Kooperation mit Touristikern Attraktionen zum Aussteigen. Eine davon ist die berühmte Kirche von Wassen, die auf der Talfahrt dreimal vor dem Fenster auftaucht. Am Bahnhof, der vorbeizieht, halten schon lange keine Züge mehr, der Bus erschliesst die Urner Dörfer besser. Der aufwendige Unterhalt der Strecke kostet die SBB pro Jahr 50 Millionen Franken. Das erklärt die Zurückhaltung der Bahn. Eine Initiative müsste wohl von der Region kommen, die aber strukturschwach ist.

Um 17.03 Uhr fährt der Zug in Erstfeld ein. Der Lokomotivführer hat Feierabend, stellt die eine Lokomotive ins Depot, die Lichter erlöschen. Ein Kol-

lege übernimmt die Weiterfahrt. «Herzlich willkommen», steht vor dem SBB-Personalrestaurant, das 24 Stunden geöffnet ist. Die Bedienung weiss noch nicht, ob es das Angebot nach der Eröffnung der Neat beibehalten wird.

In Erstfeld geht eine Epoche zu Ende

Erstfeld liegt eingezwängt zwischen Bergen, zwischen der Strasse, der Bahn und der Autobahn. Der Verkehr hat das Dorf geprägt. Es wurde mit der Gotthardstrecke gross, erhielt früh eine Se-



«Mit der Eröffnung der Neat geht der Charakter des Eisenbahnerdorfes verloren.»

Werner Zraggen
Gemeindepresident Erstfeld

kundarschule, ein Casino und ein Kino – und ist die letzte SP-Hochburg in der stramm bürgerlichen Innerschweiz.

Bald ist eine Epoche zu Ende. Die Güterzüge werden künftig vor dem Dorf in den Basistunnel fahren. Zusätzliche Lokomotiven müssen nicht mehr bereitgestellt werden, nur noch wenige Lokführer werden hier stationiert sein. «Mit der Eröffnung der Neat geht der Charakter des Eisenbahnerdorfes verloren», sagt Gemeindepresident Werner Zraggen. Erstfeld zieht zwar neue Anwohner an, im SBB-Depot soll es Führungen geben. Aber so ganz hat es sich nach 134 Jahren mit der Eisenbahn noch nicht mit der neuen Rolle abgefunden.



«Die Strecke verbindet die nostalgische Kuschweiz mit jener der Präzision und des Wagemuts.»

Kilian Elsasser
Historiker

SBB und der Bund mit grossem Pomp den Tunnel ein, Gäste wie Angela Merkel werden erwartet, die PR-Maschinerie läuft wie geschmiert. Ab Dezember benützen ihn alle Güterzüge, vorerst aber herrscht auf der Bergstrecke noch Hochbetrieb – zum letzten Mal.

Es ist ein Dienstag im März, 15 Uhr: Langsam setzen die zwei Lokomotiven den schweren Containerzug in Bewegung. Sie fahren an blühenden Wiesen vorbei, passieren die Terrassen der Sonnenstube. Die Strecke ächzt unter der Last, es quietscht. Vor dem Fenster sind der blaue Himmel und hohe Berge. Nach dem stillgelegten Stahlwerk von Monteforno beginnt die Steigung, das