



## **Gotthard-Bergstrecke: Konzept der Verlierer Wird die Strecke demoniert?**

Physisch ist es zwar noch nicht so weit, aber die SBB wie auch die betroffenen Kantone halten an ihrem Konzept fest, jegliche Nachfrage auf der Bergstrecke nach Ablauf der aktuellen Konzession auf das absolute Minimum zu reduzieren.

Obwohl der Bund, vertreten durch das BAV, eine Konzessionsänderung anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 aufgrund der ungeeigneten Alternativangebote ablehnte und die SBB damit abstrafte, noch ein weiteres Jahr eigenwirtschaftliche IRs im bisherigen Rahmen zu betreiben, ist auch ein knappes halbes Jahr später noch keinerlei Umdenken erkennbar.

So sollen weiterhin gesichtslose Tessiner S-Bahn-Fahrzeuge Erstfeld mit dem Tessin verbinden und ins dortige S-Bahn-Netz integriert werden.

Jegliche Chance, den nationalen (Stichwort: Wintersport im expandierenden Andermatt) noch den internationalen Tourismus („where is Erstfeld?“) zu fördern, wird damit eine deutliche Absage erteilt. Wird die künftige Expansion vom Skigebiet Andermatt (das mittelfristig u.a. auch eine Seilbahn vom Bahnhof Göschenen direkt ins Skigebiet Gütsch vorsieht) bewusst boykottiert? Werden aussereuropäische Touristen bewusst von einer Fahrt über die Bergstrecke abgehalten, indem man sie im namenlosen Erstfeld zu einem Umstieg zwingt? Tourismus im 21. Jahrhundert heisst, innovative Ideen umzusetzen und erst danach vom Erfolg zu profitieren!

Bedarfsverkehr, der anderen im Tourismus involvierten Bahnen während verkehrsaufkommensschwachen Zeiten (Tagesrandzeiten, tourismusarme Monate) eine Basisfrequenz ermöglicht, wird am Gotthard auf die parallele Strasse verwiesen. Göschenen, Airolo und Faido, allenfalls die vom Kanton Tessin gewünschten Halte in Ambri-Piotta und Lavorgo, werden allein den Niedergang der Bergstrecke nicht aufhalten können.

Insbesondere der Kanton Uri, der kurzsichtigerweise voll auf seine die Bergstrecke konkurrierende Buslinie nach Göschenen setzt und keinerlei erkennbares Interesse in die Gotthard-Bergstrecke zeigt, gefährdet deutlich dessen mittelfristigen Erhalt und ebenso den Erhalt der Schöllenenbahn. So verständlich die eiserne Sparpolitik von Uri ist, so unverständlich ist dessen Ausführung, die jegliche Entwicklung seiner abwanderungsgeschädigten Gemeinden im oberen Reusstal verhindert.

Ein Blick über die engen Grenzen der Gotthardregion hinaus lassen durchaus Lösungsansätze erkennen.

So fährt der sowohl für touristischen als auch für den Bedarfsverkehr durchaus erfolgreich konzipierte ‚Lötschberger‘ stündlich von frühmorgens bis spätabends im Stundentakt (letzte Ankunft in Brig: 01:20 Uhr!), wobei das Nachfragepotential südlich von Frutigen jenem der Gotthard-Bergstrecke durchaus entsprechen dürfte.

Die MOB kämpft seit einem Vierteljahrhundert dagegen an, dass ihr östlicher Endpunkt im Niemandsland (,where is Zweisimmen?') liegt. Hier werden mit grossem finanziellem Aufwand innovative Lösungen erarbeitet. Am Gotthard hingegen sollen genau solche Hindernisse neu aufgebaut werden.

Selbst die weitestgehend von den SBB abhängige Zentralbahn hat mit ihrem komfortablen Luzern-Interlaken-Express die Nachfrage deutlich stimuliert und überraschend positive Frequenzen erzielt. Was war der Weg, der aus einer ehemals maroden SBB-Nebenstrecke dieses Erfolgsmodell erschaffen liess?

Das weiterhin angedachte Konzept des Betriebs der Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels stellt sich als reines ,Konzept der Verlierer' dar.

Verlierer werden sein:

- **Der Kanton Uri.** Mit Umsteigezwang in Erstfeld auf eine Tessiner S-Bahn wird jegliche Anbindung des oberen Reusstals ans Schweizer Bahnnetz nachhaltig beeinträchtigt. So wird die Zugänglichkeit der von starker Abwanderung betroffenen Orte oberhalb von Erstfeld weiterhin stark beeinträchtigt. Insbesondere das touristisch stark aufstrebende Andermatt wird mit einem zusätzlichen Umsteigezwang im bedeutungslosen Erstfeld deutlich schlechter erreichbar werden. 3 – 4maliges Umsteigen mit Gepäck zwischen Zürich Flughafen und Andermatt dürfte jeglichen Anreiz für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs verhindern. Zudem muss auch davon ausgegangen werden, dass der Tages-tourismus ins zu erweiternde Skigebiet Andermatt – Sedrun stark beeinträchtigt wird und auch die mittelfristig geplante Erweiterung um eine zusätzliche Gondelbahn von Göschenen direkt ins Skigebiet Güttsch verhindert werden dürfte.
- **Der Kanton Tessin.** Zwar setzt der Kanton Tessin mit zusätzlicher taktmässiger Bedienung von zwei zusätzlichen Stationen und Durchbindung der Bergstreckenzüge zumindest bis Lugano durchaus auf eine Attraktivitätssteigerung der Bergstrecke. Gleichzeitig wird jedoch die Leventina von der Deutschschweiz isoliert, was volkswirtschaftlich und staatspolitisch als mehr als problematisch angesehen werden muss. Zur Kantongrenze, Sprach- und Mentalitätsgrenze wird mit einem zusätzlichen Umsteigezwang eine weitere Barriere zwischen der Deutschschweiz und unserem südlichen Kanton geschaffen.
- **Die Matthorn-Gotthard-Bahn.** Gemäss MGB hat der Transitverkehr von Göschenen Richtung Oberwallis in den letzten Jahren überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen. Mit Schaffung eines unsinnigen zusätzlichen Umsteigezwangs werden genau jene Erfolge wieder zunichte gemacht. Dies dürfte sich nachhaltig auf die Frequenzen sowohl Richtung Goms als auch Richtung Surselva auswirken. Im Goms dürfte sich die Nachfrage dahingehend verändern, dass vermehrt via Visp/Brig angereist wird, was die Frequenzen auf der schon heute stark belasteten Lötschbergachse erhöhen, auf der Verbindung via Göschenen – Andermatt jedoch beeinträchtigen dürfte. Als einziger sinnvoller Zugang zur MGB zwischen Chur und Brig ist eine Stärkung des Zugangs in Andermatt unumgänglich.

- **Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees.** Der Zugang zur SGV in Flüelen wird aufgrund des geplanten Angebots auf der Gotthard-Bergstrecke extrem beeinträchtigt. So kann das Tessin von Flüelen aus nur mit mehrmaligem Umsteigen erreicht werden, was speziell nach Eröffnung des ‚Kantonalbahnhofs Uri‘ durchaus negative Auswirkungen auf die Frequenzen der SGV haben dürfte, besonders im aufkommensschwächeren Urnersee. Auch der Zugang aus dem Ferienresort Andermatt, das dringend auf Sommerangebote angewiesen sein wird, wird mit dreimaligem (!) Umsteigen jeglicher Akzeptanz beraubt. Mutwillig zerstört wird auch das von den SGV aufgebaute touristische Angebot des ‚Wilhelm-Tell-Express‘.
- **Das ‚Bahnnetz Schweiz‘.** Ist das gesamte Bahnnetz Schweiz hoch attraktiv und vorbildhaft in Europa, so soll gerade im historischen Herzen der Schweiz ein Flickwerk geschaffen werden, das jegliche Zukunftsaussichten vermissen lässt. Nicht nur ein völlig sinnloser Umsteigezwang im Nirgendwo, sondern auch Rollmaterial, dessen Attraktivität für eine touristisch bedeutungsvolle Strecke kaum zu unterbieten ist, werden wohl jegliche Chance auf Fahrgastzuwächse verhindern. So stimmen bei TILO-Flirts z.B. in der 1. Klasse Sitz- und Fensterteiler nicht überein, was bei landschaftlich attraktiven Strecken fatal ist. Marketingmässig werden alle Chancen vertan, Fahrgastzuwächse zu erzielen. Weder werden ‚freiwillige‘ Fahrten via Bergstrecke gefördert, noch wird (mit Ausnahmen in der Leventina) zusätzlicher Erschliessungsverkehr im Bereich der Bergstrecke geschaffen. Die Auswirkungen auf benachbarte Verkehrsträger sind grundsätzlich negativ.

Die Demontage der Gotthard-Bergstrecke schreitet voran: Morgen ist es die Nachfrage, die demontiert wird, übermorgen werden es die Gleise sein!

Es kann keine Freude mehr sein, öV-Kunde zu sein!

Frank Zimmermann