



90 Kilometer Bergstrecke zwischen Erstfeld und Biasca warten auf ein neues Nutzungskonzept. Ob es ein UNESCO-Weltkulturerbe, einen Bahnpark oder nur SBB-Regionalzugverbindungen gibt – die Interessenvertreter sind sich noch nicht einig.

Bergstrecke Gotthard

Ein neuer Touristikpark?

Ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 wird der neue Gotthard Basistunnel (GBT) den gesamten Reise- und Güterverkehr abwickeln. Die Gotthard-Region verliert nach 135 Jahren eine der aktivsten Bergbahnstrecken in Europa und den Anschluss an den Bahnverkehr. Findet die Schweiz auch hier eine Vision, nachdem für den GBT über 20 Milliarden Euro investiert wurden?

Für die heute stündlich verkehrenden Interregio-Züge mit Panoramawagen zwischen Zürich und Locarno wird gemäß den Plänen der SBB in Erstfeld Ende 2017 Endstation sein. Somit verlieren zwölf Orte an der alten Gotthard-Linie zwischen Zürich und Locarno eine qualitativ und touristisch attraktive Verbindung. Zukünftig sollen S-Bahnen die Bergstrecken stündlich bedienen: auf der Nordseite bis Erstfeld. Ab Erstfeld fährt dann Richtung Süden ein FLIRT-Regional-Express der SBB-Tochter TILO (ein Gemeinschaftsunternehmen mit der Trenitalia). Insbesondere für die Pendler des Kantons Uri bedeutet dies mehrmals umsteigen.

Bahn-Denkmal in Gefahr?

Im Juni 2014 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschieden, dass die Gotthard-Bergstrecke aufgrund ihrer komplexen Abhängigkeiten von angrenzenden Verkehrsangeboten für eine Wettbewerbssituation nicht geeignet ist, und lehnte somit einen

Gotthard-Konzeptvorschlag der Südostbahn ab. Dieser sah vor, moderne Züge mit Zugbegleitern, Bordverpflegung und WLAN zwischen Arth-Goldau und Lugano einzusetzen. Der negative Entscheid wurde vom BAV auch mit der bis Dezember 2017 gültigen Fernverkehrs-Konzession der SBB begründet, die die Interregio-Verbindung noch für ein Jahr sicherstellt.

Am 8. Oktober 2014 fällt der schweizerische Bundesrat einen wegweisenden Entscheid: Er unterstützt die Kandidatur der Gotthard-Bahn als UNESCO-Weltkulturerbe nicht. Er will zuerst die Verkehrsentwicklung auf der Bergstrecke beobachten. Man rechnet mit höchstens 500 bis 600 Passagieren pro Tag (heute 8000) und einem jährlichen Betriebsdefizit von 16 Millionen Franken (14,5 Millionen Euro).

Im April 2016 folgte der nächste Einschnitt, als die Lok-Werkstätte von SBB Cargo den Betrieb einstellte. Mit der Eröffnung des Gotthard Basistun-

nels braucht es die Werkstätten nicht mehr, ebenso wurde das örtliche Lokführerdepot geschlossen. Die Region an der Südrampe, die Leventina, hat schon eine De-Industrialisierung und Abwanderung der Bevölkerung erlebt. Nun droht ein ähnliches Szenario an der Nordrampe im Kanton Uri.

Vorläufig halten die SBB an der alten Gotthard-Linie fest. Die jährlichen Betriebskosten für die Bergstrecke belaufen sich auf 50 Millionen Franken (45 Millionen Euro). Als Rückfallebene bei Problemen im GBT und „Überlaufstrecke“ bei zu hohem Güterbedarf bleibt der Bergstrecke weiterhin eine, wenn auch reduzierte, Daseinsberechtigung. Eine Kostenbeteiligung durch die Region wird von den SBB zukünftig erwartet.

Region hat Potenzial

Der 1881 eröffnete Gotthard Scheiteltunnel und die Nord- und Südrampe beinhalten einmalige Tunnelbauten und teils noch im Originalzustand erhaltene Bahnbauten. Entlang der alten Gotthard-Strecke stehen auch viele denkmalgeschützte Bauten wie Kirchen und Industriewerke.

Die 1507 erschienenen Luzerner Chroniken berichten erstmals über den legendären Schweizer Freiheitskämpfer Wilhelm Tell. Das später vom Dichter

Friedrich Schiller verfasste Bühnenwerk bietet sich als Touristenattraktion an der Bahnlinie ebenso an wie der für die GBT-Eröffnung inszenierte Event-Spielfilm „Gotthard“. Die Geschichte erzählt von den Höhen, Lieben und Leiden beim spektakulären Gotthardbahnbau.

Eine wilde Natur, viele Wander- und Skimöglichkeiten und das vom ägyptischen Großinvestor Samih Sawiris



Die Pfarrkirche St. Gallus in Wassen ist weltberühmt. Dank des Kehrtunnels kann sie gleich drei Mal aus verschiedenen Perspektiven bewundert werden.

finanzierte, im Aufbau befindliche luxuriöse Tourismuszentrum Andermatt bieten Anknüpfungspunkte für einen Touristik(bahn)park Gotthard. Doch nur mit Visionen, Inszenierungen, Investitionen und Weitsicht können die durch den GBT entstandenen Chancen genutzt und ein ROI – return on investment – touristisch wie finanziell erreicht werden (siehe Kasten Flämsbana).

Behörden sind gefordert

Im Rahmen der NRP – Neue Regionalpolitik des Bundes – arbeiten die Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden am Gemeinschaftsprojekt San Gottardo PSG 2016–2019. Es dient als politisches Instrument zur Regionalentwicklung im Gotthard-Raum seit 2007. Mit dem Fortsetzungsprogramm PSG 2020 wird im Rahmen der Neudefinition des Projektes die Aufgabe der Gesamtkoordination, auch der Bahnaspekte, übernommen. Teil dieser Aktivitäten ist das geplante Pro-

dukt „Bahnerlebniswelt Sankt Gotthard“, das auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Glacier-Express, Matternhorn-Gotthard-Bahn, Rhätische Bahn, PostAuto etc. einschließt.

Am Gotthard zeichnet SBB Historic verantwortlich für ein Angebot an historischen Erlebnisfahrten und Führerstandsfahrten ab Norden und für Depotführungen in Erstfeld. Der Club del San Gottardo wäre zuständig, um in Biasca ein Besucherzentrum zu errichten, und organisiert das Fahrtenangebot ab Süden. Jede öffentliche Fahrt soll mit einem attraktiven Erlebnisangebot in der Gotthard-Region verbunden werden. Offiziell soll der Swiss Rail Park St. Gotthard 2017 eröffnet werden.

Eine gewichtige Problematik stellt sich für das neue Vorhaben auf den Zufahrtstrecken zur Gotthard-Berglinie. Diese sind inzwischen mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 aus-



Nicht mit ETCS ausgerüstete historische Triebfahrzeuge können keine Züge aus dem Norden oder Süden auf die Gotthard-Bergstrecke führen.

gerüstet. Deshalb möchte SBB Historic den RAe TEE II 1053 mit diesem Zugsicherungssystem ausrüsten und so direkte Fahrten im historischen Erste-Klassezug aus den nördlichen und südlichen Ballungsräumen auf und über die Gotthard-Bergstrecke ermöglichen.

Quo vadis am Berg?

Das Bundesamt für Verkehr verhält sich sehr zurückhaltend und erst 2025 soll die Strecke mit Blick auf das Verkehrsaufkommen neu bewertet und

Norwegen macht es vor: Flämsbana



Die wohl größte Bahn-Touristenattraktion in Skandinavien ist die Flämsbana in der Region Bergen in Südnorwegen. Mit Anschluss an den Sognefjord, der durch Kreuzfahrtschiffe angefahren wird, und die Oslo-Bergen-Bahn in Myrdal auf 866 Metern über Meer werden pro Jahr 750.000 Besucher gezählt. Diese kommen auch in den Genuss einer Ballettvorführung zu einem Thema aus der norwegischen Mythologie am 225 Meter hohen Kjosfossen-Wasserfall. Mit 55 Promille Steigung gehört die Flämsbana zu den steilsten normalspurigen Adhäsions-Eisenbahnen. Die Bergstrecke misst 20 Kilometer und wird fast stündlich von Zügen befahren, die mit zwei E18-Lokomotiven (analog der SBB Re 460) und sechs Personenwagen bestückt sind. Zurzeit läuft eine Ausschreibung für neue Züge, um das Angebot attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten.

gegebenenfalls das UNESCO-Thema neu bearbeitet werden. Ob das reicht? Wird das Potenzial nicht oder nur zögerlich angegangen, so könnten sich die Befürchtungen des Luzerner Kurators für historische Verkehrsmittel und Eisenbahn-Historikers Kilian T. Elsassner bewahrheiten: „Es 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.“

pt