

## Nur eine attraktive ist auch eine lebensfähige Bergstrecke

Von Markus Stadler, Ständerat

Der Gotthard-Basistunnel wird 2016 eröffnet. Damit stellt sich auch die Frage nach der künftigen Bedeutung der Bergstrecke. Zwischen den Urner Behörden und Bern sind in diesem Zusammenhang schon in mehreren Runden Anliegen zur Funktion und Finanzierung oder auch zur Möglichkeit der Aufnahme dieser Strecke in den Katalog des UNESCO Welterbes ausgetauscht worden. Die Antworten aus Bern zum letzteren blieben bisher eher wage, jene zum Weiterbetrieb der Bergstrecke gaben eher Anlass für einen optimistischen Blick in die Zukunft. Noch im Juli dieses Jahres eröffnete das Bundesamt für Verkehr (BAV) gegenüber der SBB, dass auch nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels die Bergstrecke mit einem Fernverkehrsangebot zu bedienen sei, zumindest bis zum Ablauf der Fernverkehrskonzession im Dezember 2017.

Dabei geht es um ein grundlegendes Problem für die dezentraleren Gebiete der Schweiz, zu denen Uri wegen seiner Topographie und geringen Einwohnerzahl nun einmal gehört. Das war nicht immer so. Bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts herrschte ein anderes Grundverständnis in der Schweiz zur Ausstattung der Regionen mit Gütern und Dienstleistungen des üblichen Bedarfs. Post-, Bahn-, Strassen- und andere Infrastrukturen wurden weitgehend als flächendeckende Leistungen verstanden, die möglichst alle Regionen mit ähnlichen Angeboten versorgen sollten. Über Konzepte wie „New Public Management“ und „Auslagerung von Betrieben aus der Bundesverwaltung“ hat in der Folge eine andere Denkweise Einzug gehalten. Sie mag da und dort zu effizienteren Betriebsweisen geführt haben, sie hat aber auch jene Regionen benachteiligt, die weniger Einwohner und damit mögliche „Kunden“ zählen. Denn gemessen wurde nun weniger die flächendeckende Grundversorgung, sondern vermehrt der betriebswirtschaftliche Erfolg dieser ausgelagerten und teilverselbständigten Betriebe. Und dass diese staatlichen Betriebe dort investieren und tätig sind, wo viel Kunden mit ihren Portemonnaies winken, hat zwar eine betriebswirtschaftliche, aber keine regionalpolitische Logik.

Blosser Bestand und Unterhalt der Bergstrecke sind vor diesem Hintergrund der Erwartungen an den Kostendeckungsgrad (einer Strecke) nicht Garant genug für das längerfristige Überleben. Gewiss, es wird auch ein Mittun der einheimischen, nationalen und internationalen Kunden brauchen, ein konzeptionelles Einbinden dieser Strecke in die Tourismusangebote und eine gewisse Mitfinanzierung der Kantone Uri und Tessin. Dass das alles aber nicht genügen kann, wissen wir schon heute. Denn die Aufwändungen für eine solche Strecke sind gross, die Erträge relativ gering. Es braucht regionalpolitische Unterstützungen Berns, die die betriebswirtschaftliche Lücke füllen. So wie der Bund seine attraktivsten Betriebe (betreffend Forschung, Bildung etc.) in den Zentren oder in ihrer Nähe platziert, ist er gerade bei den Verbindungseinrichtungen aufgerufen, die dezentraleren Gebiete auf der Wanderung der Nation mitzunehmen. Für den Kanton Uri gilt diese Forderung umso mehr, als wir wirtschaftlich zwar als dezentral gelten, örtlich aber wie kaum eine andere Region zentral liegen. Und dass wir nicht bloss benutzt bzw. durchfahren werden wollen, ruft uns die Diskussion um die zweite Röhre in Erinnerung.

Vor einigen Wochen hat der Bundesrat in Beantwortung eines Postulats von Ständeratskollege Baumann „ein Bekenntnis mit Vorbehalt“ (NZZ) zur Bergstrecke abgegeben. Die Landesregierung spricht sich dort für den Weiterbestand und –betrieb der Strecke aus, sie strebt eine Reduktion der Kosten an und sie will die Entwicklung der Nachfrage nach 2025 prüfen. Zudem schreibt sie: „Eine anstehende Erneuerung bzw. Sanierung des Scheiteltunnels würde die Frage der Weiternutzung der Strecke akzentuieren.“ Vorläufig verzichtet der Bundesrat auch darauf, für die Bergstrecke eine Aufnahme in das Inventar des UNESCO-Welterbes zu beantragen. Das bedeutet somit viel Sicherheit für die nächsten Jahre, wenig Sicherheit für die weitere Zukunft. Denn es geht um die „Entwicklung der Nachfrage“ und somit um deren reelle Chancen. Zu diesen Chancen zählen nicht nur das Bestehen von Geleisen und deren Unterhalt, sondern nicht zuletzt auch das konkrete Fahrplanangebot. Ist es so gut, dass es diese Nachfrage nährt und die vorhandenen Potentiale im Gotthardraum erschliesst oder so unattraktiv, dass die Nachfrage ausbleibt und die langfristige Bedienung sich gleichsam wie von selbst in Frage stellt?

Es droht, dass die Bergstrecke nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels nur noch dem lokalen Erschliessungsverkehr und dem Tourismus dienen soll und dass der Zug in Erstfeld gewechselt werden muss. Damit würde die Strecke für viele unattraktiv. Der Zug von Norden kommend sollte unbedingt bis Göschenen fahren und dort vom TILO abgenommen werden.

Der Bundesrat weiss eigentlich, worum es geht und dass er wesentlich dazu beitragen kann, ob nach 2025 die „Entwicklung der Nachfrage“ mit der Note genügend abschneiden wird oder nicht. Er schreibt nämlich in seinem Bericht zur künftigen Nutzung der Gotthard Bergstrecke: „Da der Gotthardraum inskünftig in noch höherem Mass vom Tourismus abhängig sein wird, ist eine bequeme und schnelle Verbindung für die Besuchenden erfolgskritisch. Wirtschaftliche Entwicklungstreiber wie die neue Skigebietsverbindung Andermatt-Sedrun-Disentis oder ein nationales Schneesportzentrum (sollte der Entscheid auf Andermatt fallen) bedingen eine entsprechend gut ausbaute Verkehrsinfrastruktur und möglichst durchgehende Verbindungen in die grösseren Agglomerationen.“ Diese Erkenntnis muss nur umgesetzt werden: vom Bundesrat über das UVEK und BAV bis zur SBB.

Und es liegt viel an der gemeinsamen Vorgehensweise von Uri und Tessin, die die lebensfähige Zukunft dieser Bergstrecke wollen müssen, zum Wohl ihrer eigenen Bevölkerung.

10.11.2014