



Im Licht des Gotthards. Bald verlassen die Züge die Landschaft – und fahren durch die Dunkelheit des Tunnels. Foto Georg Trüb

Das Erlebnisland Schweiz Eingelocht

Von Markus Wüest



Gestern ist mir auf dem Eisenbahnfan-Portal railpictures.net ein Foto des bekannten Bahnfotografen Georg Trüb ins Auge gestochen. Es zeigt einen Test-

zug auf der mittleren Meienreussbrücke bei Wassen im Kanton Uri. Irritierend mag zwar die braune Lokomotive der BLS sein, handelt es sich doch um die Stammstrecke der SBB, aber darum geht es nicht. Es geht um die elegant geschwungene Bogenbrücke, um die Granitwände, die Tannen, den Blick hinein ins Tal, wo zwei weitere Bauwerke zu erkennen sind: Die obere Meienreussbrücke und eine Galerie der Hauptstrasse. Der kurze Zug, der talwärts fährt, in Richtung Erstfeld, war noch gut anderthalb Minuten, bevor Trüb dieses Foto schoss, auf der oberen Brücke. Zwischen den beiden menschengemachten Talübergängen liegt einer der drei Kehrtunnels auf der Nordseite der Gotthardstrecke.

Es ist ein prächtiger Tag Anfang Mai, der im Bild festgehalten wird. Man meint die satten Matten zu riechen, die klare Luft in den Alpen. Man scheint das Tosen der Reuss im Tobel zu hören. Das Pfeifen der Vögel, das Quietschen

der Räder in den engen Kurven. Wäre Georg Trüb nicht an der Strecke gestanden und hätte diesen Testzug fotografiert, wäre er vielmehr im Zug gesessen und wäre damit der Blickwinkel um 180 Grad anders gewesen, man sähe auf seiner Aufnahme Berggipfel, vielleicht noch schneebedeckt. Man sähe die Felswände und die Wiesen, das Kirchli von Wassen.

Was feiern wir am Gotthard? Dass die Eiligen schneller in Mailand sind?

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember sieht der Reisende zwischen Erstfeld und Biasca während 57 Kilometern Fahrt eine Betonröhre.

«Erlebnisland Schweiz» – so werben die SBB aktuell für ihr Angebot. Welches Erlebnis könnte grösser sein, überwältigender, einmaliger, atemberaubender im Bahnland Schweiz als die Fahrt über den Gotthard? Die Reise durch das zunehmend verbaute Mittelland etwa, vorbei an Firmen und Fabriken? Die Fahrt durchs Rhonetal oder entlang des Genfersees? Vielleicht am ehesten noch.

In der Wirtschaft wird seit Jahren die «unique selling proposition» – das Alleinstellungsmerkmal – als elementa-

rer Punkt gewertet, wenn es darum geht, etwas erfolgreich zu verkaufen.

Das Alleinstellungsmerkmal der Schweiz sind die Alpen. Mit keiner anderen Eisenbahnfahrt – von Schmalspurbahnen abgesehen – lassen sich die Alpen so nah erleben wie mit der Fahrt über die Gotthardstrecke. Doch genau dieses Bijou wird also schon sehr bald achtlos geopfert. Mit einer kostspieligen Feier wird am 1. Juni dieses lange, trostlose Loch eingeweiht werden. Es ist eine Beerdigung, statt eine Auffahrtsprozession.

Was genau feiert man? Dass die Eiligen schneller in Mailand sind? (Rechnen Locarno und Lugano ernsthaft damit, sie seien dann das erstgewählte Ausflugsziel?) Dass man geradeaus fährt statt durch Kurven? (Rechnen die SBB wirklich damit, dass dies den Beruf des Lokführers attraktiver macht, dieses Loch?) Dass wir es fertiggebracht haben, ein 57 Kilometer langes Loch zu bohren? (Sobald irgendein anderes Land einen 58 Kilometer langen Tunnel eröffnet, ist es mit der dumpfen männlichen Freude – «Wir haben den längsten!» – nicht mehr weit her.)

Für die Entlastung der Strasse vom Güterverkehr ist dieser Tunnel effektiv ein Segen, dafür wurde er in erster Linie auch konzipiert, geplant und finanziert. Für den Reisenden ist er nur dann ein Segen, wenn er Zeit höher wertet als Schönheit. Hätte Goethe es

vorgezogen, durch den Basistunnel zu fahren? Oder Mark Twain?

Hannibal bestimmt und Suworow auch. Wäre beiden leichtergefallen, aber das waren Feldherrn. Was ist anderes zu erwarten?

Verwundert sieht man mich an, wenn ich sage, ich sei am 1. Juni nicht an den Feierlichkeiten dabei, habe mich nicht darum bemüht, mir einen Platz im Zug mit den Honorablen zu ergattern, die dann eingelocht werden.

Ich, der Eisenbahnfan, werde dann an der Küste von Maine sein. Granitwürfe, kantig gebrochen, widerprobt Tannen darauf, dort wo sie Halt gefunden haben, das Rauschen des Meeres, der Blick hinaus auf den Ozean, die Brise im Gesicht.

Erlebnisland Schweiz! Wirklich? Wir sollten Bergdohlen sein, nicht Kellerasseln, Gämsen, nicht Maulwürfe, Schmetterlinge, nicht Holzwürmer, Steinböcke, nicht Blindschleichen.

Ich wage eine Prognose: Georg Trüb, mit seinem untrüglichen Blick für Bahnen und Berge, wird bei railpictures.net ein einziges Foto aus dem Tunnel platzieren können. Denn ganz egal, ob es nach zehn Metern geschossen wird, bei einem Kilometer, bei zehn oder bei zwanzigkomma-sieben: Es sieht immer gleich aus. Langweilig. Auf Englisch: boring. Das kommt von bohren. markus.wueest@baz.ch

Nachrichten

Gesundheitskosten steigen stark

Bern. Die Krankenkassenprämien für das kommende Jahr könnten stärker steigen als in diesem Jahr, als sie im Schnitt um rund vier Prozent zulegten. Diesen Schluss lassen die stark gestiegenen Gesundheitskosten im ersten Quartal zu, wie die *Sonntagszeitung* meldet. Das Blatt geht von einem Anstieg der Kosten im ersten Quartal von 7,7 Prozent aus. SDA

Maurers Angst vor dem Bumerang

Bern. Finanzminister Ueli Maurer warnt davor, dass die «Pro Service public»-Initiative, über die am 5. Juni abgestimmt wird, für die Bürger zum Bumerang werden könnte. Der Bundeskasse würde bei einer Annahme wegen der Gewinneinschränkung eine Milliarde Franken pro Jahr fehlen, sagte Maurer dem *Sonntagsblick*. SDA

MCG-Politiker wegen Verleumdung verurteilt

Genf. Das Genfer Polizeigericht hat am Freitag den Politiker Thierry Cerutti vom Mouvement Citoyens Genevois (MCG) wegen Verleumdung verurteilt. Er hatte in seinem Blog im Zusammenhang mit einem SP-Politiker einen Nazi-Vergleich gemacht. Der Blog sei moderater als die «grässlichen Beschimpfungen», denen der MCG jeweils ausgesetzt sei, schrieb die Partei gestern in einer Mitteilung. SDA

Zürich soll ein bisschen wie New York werden

Zürich. Die Stadt Zürich soll nach dem Willen seines Ausländerbeirats eine städtische Identitätskarte schaffen. Diese sogenannte «City ID» sollen vor allem Sans-Papiers beantragen können, die sich ansonsten mangels Pass nicht ausweisen können, wie Gesine Allemann vom Ausländerbeirat der *Schweiz am Sonntag* sagte. Vorbild für das Projekt ist eine ähnliche Identitätskarte in New York. SDA

Rat der Religionen feiert im Extrazug

Bern. Im Zug quer durch die Schweiz für einen interreligiösen Dialog: Damit feierte der Rat der Religionen gestern sein zehnjähriges Bestehen. Rund 300 Gäste reisten in dem Extrazug von der Bischofsstadt St. Gallen in die Calvinstadt Genf. Das Jubiläum falle in eine Zeit, da religiös motivierte Gewalt und Intoleranz den Dialog zwischen Religionen noch bedeutsamer machten. SDA

Was tun in der Verkehrspolitik? Wir müssen nicht neue Infrastruktur bauen, sondern alte ÖV-Trassen für modernen motorisierten Individualverkehr umnutzen

Die Zukunft gehört der Strasse

Von Reiner Eichenberger

Ob Milchkuh-Initiative, Gotthard-Strasentunnel oder Ausbau der Bahninfrastruktur: Die verkehrspolitischen Debatten greifen zu kurz. Immer geht es um Rieseninvestitionen, die wegen Planung und Bau erst ab etwa 2030 nutzbar sind. Doch bis dann wird Mobilität völlig anders stattfinden.

Heute trägt der motorisierte Individualverkehr (MIV) weder die Kosten für Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen von etwa zwei Milliarden Franken noch seine externen Kosten in Form von Luft-, Lärm- und Klimabelastung sowie die ungedeckten Unfallkosten von nach amtlichen Schätzungen rund acht Milliarden Franken jährlich.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist noch schlimmer. Er verschlingt gemäss Zahlen des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) jährlich rund acht Milliarden Franken öffentliche Mittel. Zudem verursacht er externe Kosten von richtig berechnet wohl etwa zwei Milliarden Franken. Weil der öffentliche Verkehr nur einen Bruchteil der Transportleistung des motorisierten Individualverkehrs erbringt, betragen seine gesellschaftlichen Kosten pro Personenkilometer wenigstens das Vierfache des MIV! Die heiligsten Kühe der Schweiz sind damit ÖV vor MIV.

Insgesamt betragen die expliziten und impliziten Subventionen der Mobilität also etwa 20 Milliarden Franken jährlich. Das bringt riesige gesellschaftliche Kosten: Umweltbelastung, Zersiedelung, hohe Einkommens- und Mehrwertsteuern et cetera. Dabei gibt es für eine allgemeine Subventionierung der Mobilität keinerlei vernünftigen Grund. Nur wenn die Verkehrsteilnehmer die von ihnen verursachten Kosten selbst tragen müssen, findet Mobilität in vernünftigem Mass und vernünftiger Form statt. Dank der Entlastung des Staates könnten dann die Steuern massiv gesenkt werden.

Road Pricing kommt demnächst

Zur Verkehrszukunft predigen viele stereotyp, die Zukunft gehöre dem ÖV. Das ist falsch. Die technische und gesellschaftliche Entwicklung läuft zugunsten des MIV. Erstens ist sein Effizienzpotenzial riesig. Sobald die externen Kosten den Verkehrsteilnehmern per elektronischem Road Pricing angelastet werden, wird sich ihr Fahrverhalten, ihre Fahrzeugwahl und die Fahrzeugtechnologie so ändern, dass die Nachteile des privaten Verkehrs stark sinken.

Zweitens wird der Anteil der Elektroautos schnell zunehmen. Weil sie die gleiche Antriebstechnologie wie der Schienenverkehr verwenden, wird

der ÖV seinen Nimbus der ökologischen Überlegenheit bald verlieren. Zugleich werden die Einnahmen aus den Treibstoffsteuern, die heute der Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastruktur dienen, einbrechen. Nur Road Pricing erlaubt es dann noch, dem MIV die Strassenkosten anzulasten. Deshalb kommt Road Pricing demnächst. Dann aber kann auch das Verursacherprinzip im MIV ernsthaft durchgesetzt werden, und dann gibt es keinerlei Grund mehr, den ÖV zu subventionieren.

Die SBB werden dann zur SSB – der Schweizerischen Strassen-Betreiberin.

Drittens werden bis 2030 viele Fahrzeuge ganz- oder teilautonom fahren. Ihre «Fahrer» können dann ausruhen, lesen und arbeiten. Der Schienenverkehr ist bestenfalls noch zwischen Hauptbahnhöfen konkurrenzfähig. Die allermeisten aber wollen nicht wirklich von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof, sondern zum Beispiel von ihrer Wohnung ins Büro – direkt und ohne Umsteigen.

Viertens werden verschiedene app- und internetbasierte Fahrgelegenheitsvermittlungssysteme entstehen, die zu

einer besseren Auslastung des MIV und einem Rückgang der ÖV-Nachfrage führen.

Fünftens schliesslich steigen im ÖV die System- und Sicherheitsrisiken exponentiell mit der Verkehrsleistung. Schienenfahrzeuge können Hindernissen kaum ausweichen. Weil Defekte an Signalen, Weichen, Fahrleitungen sowie Fahrzeugen grosse Auswirkungen auf die nachfolgenden Fahrzeuge haben, kommt es im ÖV immer öfter zu Verspätungen.

Asphaltieren oder betonieren?

Insgesamt wird also der MIV stark wachsen – zusätzlich angeheizt vom starken Bevölkerungswachstum. Trotz Kapazitätserhöhung dank autonomen Fahrzeugen und elektronischem Verkehrsmanagement wird es zu einer Verknappung des Strassenraums kommen. Was also tun?

Die Lösung haben die SBB. Die heutigen Schienentrassen bilden die ideale Basis für Strassen für autonom fahrende Fahrzeuge. Die SBB haben sich in den letzten zwanzig Jahren schon von einer Transportfirma zu einer riesigen Liegenschaftsbewirtschafterin entwickelt. Sie werden bald auch ihre Schienentrassen und Tunnel bewirtschaften, indem sie sie zu modernen Strassen umnutzen, indem sie die Tras-

sen asphaltieren oder betonieren und gegen Entgelt dem neuen MIV zur Verfügung stellen. So werden die SBB zur SSB, der Schweizerischen Strassen-Betreiberin. Die riesigen Gleiswüsten in den Städten könnten sie je zu einem Drittel für Strassen, Bauland und Renaturierung nutzen. Bei diesem neuen MIV werden alle externen Kosten durch Road beziehungsweise Mobility Pricing abgegolten, und es wird zudem ein freier Markt für Fahr- und Mitfahrgelegenheiten in den unterschiedlichsten Arten von Individual- und Kollektivfahrzeugen geschaffen.

Was bedeutet das für die heutige Verkehrspolitik? Wir müssen nicht neue Infrastruktur bauen, sondern alte ÖV-Infrastruktur für modernen MIV umnutzen, und die dank Kostenwahrheit eingesparten öffentlichen Mittel sinnvoll einsetzen, insbesondere für Steuersenkungen.



Reiner Eichenberger ist Wirtschaftsprofessor an der Universität Freiburg.