

Die Geschichte wird neu geschrieben

Wie geht es weiter mit der Bergstrecke nach
der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels?
Klar ist: Auch in Zukunft werden hier Züge rollen.

*Text: Jean-Pierre Ritzler
Fotografie: Marvin Zilm*



Im Depot in Erstfeld wird historisches Rollmaterial durch SBB Historic in Schuss gehalten.

Der «Tag X» stimmt Isidor Baumann schon heute nachdenklich. Als Mitglied der NEAT-Aufsichtsdelegation – der parlamentarischen Oberaufsicht über die Neue Alpentransversale – weiss der Ständerat des Kantons Uri bestens Bescheid, was am Gotthard läuft. «2016 kommt der Tag, an dem man vor allem in Erstfeld realisieren wird, dass man hinter dem Tunnel lebt und nicht mehr direkt davor wie bis jetzt.» Eine einschneidende Veränderung: «Erstfeld hatte bis jetzt die Wahrnehmung, ein wichtiger Standort im Schweizerischen Schienennetz zu sein. Weil man den Unterhalt hatte, einen grossen Umschlagplatz, viele Dienstleistungen. Das alles verschwindet zum grössten Teil.»

SBB betreibt Bergstrecke weiter

Klar ist, dass die bautechnische Meisterleistung aus dem 19. Jahrhundert mit dem 15 003 Meter langen Gotthardtunnel als Herzstück auch nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels befahren wird. Die SBB wird einen Beitrag zur Entwicklung des Tourismus in der Gotthardregion leisten. Deshalb sollen ab Ende 2016 auf der Bergstrecke stündlich RegioExpress-

«Es wird bald die letzte Strecke sein, auf der alte Loks noch fahren können.»

JOSEF SCHMID, SBB HISTORIC

Züge sowie je nach Saison am Wochenende InterRegio-Züge verkehren. Künftig kann die Strecke auch als Ausweichmöglichkeit bei Notfällen oder Unterbrechungen im neuen Tunnel fungieren.

Die Bergstrecke werde aus raumplanerischen, regionalpolitischen und verkehrstechnischen Gründen weiterhin «eine grosse Bedeutung» behalten, hielt kürzlich der Bundesrat fest. Bis zum Auslaufen der SBB-Fernverkehrskonzession Ende 2017 wird das Angebot auf der Gotthard-Bergstrecke von der SBB erbracht. Wie das Angebot später aussieht, wird derzeit geprüft. 2025 – so will es der Bundesrat – soll die Strecke mit Blick auf das Verkehrsauf-

kommen neu bewertet werden.

Für SBB Historic hat die alte Gotthardstrecke einen hohen Stellenwert. Die Stiftung ist das «historische Gewissen» der SBB, sie sammelt und erhält bedeutende Objekte zum Schienenverkehr in der Schweiz und will die Bergstrecke einer neuen Nutzung zuführen. Josef Schmid ist seit Mai 2014 als Projektleiter für die «Bahnerlebniswelt Gotthard» tätig. Zuvor war Schmid zwölf Jahre lang als Fundraiser für ein Hilfswerktätig. «Fundraising ist ein wichtiges Element. Wir können das Projekt wohl kaum selbsttragend machen; daher brauchen wir Mittel aus anderen Quellen.»

Nicht weniger wertvoll sind seine Fähigkeiten als Kommunikator. «Involviert sind Private, Gemeinden, Kantone, die SBB. Mit allen muss man den Dialog suchen. Viele erwarten etwas: Die Kantone Uri und Tessin und die Gemeinden Erstfeld und Biasca wollen den Tourismus ankurbeln und damit Arbeitsplätze erhalten. Die SBB will mit diesem Projekt zeigen, dass man sich für die Gegend engagiert. Und für SBB Historic ist es ureigenes Interesse, weil es bald einmal die letzte Strecke sein wird, auf der man aus Sicherheitsgründen noch mit alten Loks fahren kann.»

Märklin-Lok mit Uri-Stier

Was Schmid antreibt, ist das Bahnvirus. «Seit ich acht Jahre alt war, bin ich von der Eisenbahn begeistert. Damals bekam ich die Märklin-Gotthardlok Ae 6/6 mit dem Uri-Stier geschenkt.» Jetzt steht Schmid neben dem Original seines ehemaligen Spielzeugs im Depot Erstfeld, in dem historische Lokomotiven und Bahnwagen von Freiwilligen im Schuss gehalten werden. Wie zum Beispiel von Robert «Röbi» Schlatter, Ingenieur und Spezialist für die Ae 6/6. Seine Augen leuchten, wenn er von der Lok erzählt. «Wenn man sieht, was unsere Väter und Grossväter mit den >



«Die Technik ist absolut faszinierend»: Robert Schlatter, Ingenieur und Freiwilliger bei SBB Historic in Erstfeld.

damaligen Mitteln gemacht haben, ist das unglaublich. Die Technik ist absolut faszinierend. Es waren geniale Lösungen, die damals gefunden wurden.» Schlatter schraubt gerade an einer Lok, die sieben Millionen Kilometer auf dem Buckel hat. «Rein technisch gesehen könnte sie nochmals so lange fahren.»

Historische Loks sind zentral im Projekt «Bahnerlebniswelt Gotthard». Josef Schmid erklärt das Konzept: «In Erstfeld und mit einer privaten Trägerschaft vielleicht auch in Biasca sollen Besucherzentren mit Ausstellungen historischer Fahrzeuge entstehen – möglichst interaktiv, mit simulierten Fahrten, Begegnungen mit ehemaligen Lokführern. Bei regelmäßigen Fahrten über die Bergstrecke ist vieles denkbar: Themenreisen mit Reiseleiter, Gourmetreisen, Hochzeitsreisen oder Firmenanlässe.» Historisches Rollmaterial dafür ist vorhanden: SBB Historic besitzt funktionstüchtige Lokomotiven wie das berühmte Krokodil oder mehrere Exemplare der Ae 6/6 sowie einige Dampfloks.

Soll der Gotthard also eine Art Disneyland werden? «In gewisser Weise schon», sagt Schmid, «Disneyland zieht alle Arten von Menschen an, und das müssen auch wir schaffen.» Angestrebt würden 20 000 bis 30 000 Besucher pro Jahr, damit die Betriebskosten einigermaßen gedeckt werden können.

Hoffnung für die «Milchküche»

Um das Projekt zu realisieren, braucht es eine breite Allianz von Partnern. «Wir diskutieren zum Beispiel mit Andermatt Tourismus, wir könnten die Gäste via Matterhorn-Gotthard-Bahn in die Skigebiete bringen. Oder man könnte an attraktiven Orten wie Giornico Dorfführungen machen, das alte Bahnhofbuffet in Göschenen wieder aufleben lassen oder die berühmte «Milchküche» aufwerten.» Die «Milchküche» ist eine Besonderheit in Erstfeld, ein spezielles Restaurant, das ohne neues Konzept schon bald verschwinden würde. Geöffnet ist es durchgehend von Montag 5 Uhr bis Sonntag 14 Uhr. Heutiges Tagesmenü: Schweins-Cordon-Bleu mit Pommes frites und

Menüsalat für 9.90 Franken. Hier trifft sich das SBB-Personal, aber auch Auswärtige sind willkommen.

Ständerat Baumann fordert mehr Engagement von allen Seiten. «Ich glaube nicht, dass SBB Historic das alles alleine organisieren kann. Jetzt sind vor allem die beiden Kantone gefragt. Die müssen sich einbringen und auch finanziell substantiell beteiligen.» Dazu komme der lokale Tourismus mit Hotellerie, Gastronomie, Seilbahnen, Museen, Event-Organisatoren – alle seien gefordert. Darauf zählt auch SBB Historic. —



«Den Dialog suchen»: Josef Schmid, Projektleiter von SBB Historic.



«Bahnerlebniswelt Gotthard»: elektrische Streckendoppellokomotive Ae 8/14 Nr. 11801.