

Der Stolz einer ganzen Nation

NEAT Wohl kaum ein anderes Bauwerk in der Schweiz hat in jüngster Vergangenheit bereits vor Eröffnung derart hohe Wellen geschlagen wie der Bau des Gotthard-Basistunnels. Während mehr als einem Jahrzehnt wurde am «Jahrhundertbauwerk» gearbeitet. Nun steht am 1. Juni die feierliche Eröffnung bevor. Und (fast) alle freuen sich.

VON FRANCO BRUNNER*

«Ein Meilenstein der Verkehrspolitik.» «Ein Jahrhundertwerk.» «Ein europahistorisches Ereignis.» «Ein epochaler Schritt.» «Ein Bauwerk, das für die Innovationskraft, die Präzision und die Zuverlässigkeit der Schweiz steht.» «Darauf dürfen wir stolz sein.» Wenn es um die Erstellung des Gotthard-Basistunnels geht, wird – ganz unschweizerisch – mit Superlativen nicht gegeizt. Weder von politischer, wirtschaftlicher noch von Bevölkerungsseite. Der Grundtenor gegenüber dem Mammutprojekt ist grösstenteils bewundernd und positiv. Natürlich gibt es auch kritische Stimmen. Stimmen wie jene des Ex-SP-Präsidenten und Walliser Hoteliers Peter Bodenmann, der im Gotthardtunnel eine mögliche Investitionsruine sieht. So oder so: Kalt lässt das «historische Bauwerk» kaum jemanden. Schon gar nicht so kurz vor der grossen Eröffnung am ersten Juni. Und auch da gibt man sich für einmal unschweizerisch unbescheiden und rührt für die Eröffnungsfeier mit der ganz grossen Kelle an. Rund 1200 Personen sind für den offiziellen Teil der Feierlichkeiten eingeladen. Darunter Schweizer Parlamentarier, ausländische Minister – unter anderem Deutschlands Bundeskanzlerin Angela Merkel – sowie Vertreter verschiedener internationaler Organisationen. Summa summarum belaufen sich die Partykosten auf stolze zwölf Millionen Franken. Angesichts der Gesamtkosten der NEAT von rund 23 Milliarden Franken (weitere Zahlen und Fakten siehe Kasten) ein Klacks – aber immerhin. Doch wie sieht die Situation ganz nüchtern betrachtet aus, abseits aller Eröffnungseuphorie? Was bringt der Gotthard-Basistunnel der Schweiz, ihrem öffentlichen Verkehr und nicht zuletzt ihrer Wirtschaft wirklich?

KEIN NEUER ARBEITSORT, ABER VIELE NEUE ANFORDERUNGEN

«Die erneuerte Nord/Süd-Achse Gotthard erhält einen Leistungsschub, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr», sagt Martin Stutz, Gotthard-Kommunikationsverantwortlicher bei der SBB. So sei durch den Tunnelbau beim Güterverkehr eine Steigerung der Transportkapazität um fast 60 Prozent möglich und beim Personenverkehr würden sich die Reisezeiten zwischen Zürich und Mailand ab Ende 2016 um 30 Minuten, respektive ab Ende 2020 mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels um 60 Minuten reduzieren. Von diesen verbesserten Verbindungen hofft auch der

Kanton Tessin profitieren zu können. Zumindest gemäss einer im vergangenen Jahr in Auftrag gegebenen Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) stehen die Chancen hierfür gar nicht einmal so schlecht. Demnach rechnet der Bund mit einer «markanten Zunahme» von eintägigen Reisen und Wochenendreisen zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin. Der klassische Pendlerverkehr hingegen wird gemäss besagter Studie auf der Gotthard-Strecke weniger stark zunehmen als er dies auf der Lötschberg-Linie getan hat.

Ob nun Güter- oder Personenverkehr: Für das Unternehmen SBB wird der Basistunnel Veränderungen mit sich bringen, wie Stutz weiter erklärt. «Wegen seiner Komplexität stellt der Gotthard-Basistunnel neue Anforderungen», sagt er. So zum Beispiel an die Erhaltungsarbeiter aber auch an Lokführer und Zugbegleiter. Mittels Schulungen, die schon seit geraumer Zeit laufen, würden Mitarbeitende auf die neue Umgebung vorbereitet. «Ganz grundsätzlich ist der Gotthard-Basistunnel ein Meilenstein für die SBB und aus vielerlei Hinsicht eine Meisterleistung», sagt Stutz weiter. Man könne ihn durchaus als ein Hightech- oder Leuchtturmprojekt bezeichnen. Ausserdem biete der Tunnel die Gelegenheit, sich mit den Herausforderungen der Mobilität der Zukunft auseinanderzusetzen. Was mit dem neuen Tunnel jedoch nicht entstehe, sei ein neuer Arbeitsort, betont Stutz. «Es entstehen keine neuen Berufe bei der SBB, auch werden sich die Berufe an sich nicht wirklich verändern.»

Verändern wird der Tunnelbau derweil wohl so einiges im Transport- und Logistikbereich. «Als Logistiker betrachte ich diese neue Verbindung als sehr sinnvoll», sagt etwa Nils Planzer, CEO der Planzer Transport AG und somit Chef eines der fünf grössten Logistik- und Transportunternehmen der Schweiz. Der Tunnelbau sei für die Firma Planzer, die vornehmlich in der Schweiz tätig ist, selbstredend nicht gleich relevant wie im internationalen Kontext. Trotzdem: Für Nils Planzer war es an der Zeit, in die Schienenstruktur an diesem Engpass Europas zu investieren. «Immerhin fuhr man bislang über eine Strecke, die rund 150 Jahre alt ist», sagt der 43-jährige Unternehmer. Und sowieso, auch als hauptsächlich national tätiges Unternehmen erwartet man sich bei der Planzer AG positive Auswirkungen durch den Tunnelbau. «National betrachtet gehen wir davon aus, dass durch diese Vereinfachung der Streckenführung das Angebot der Bahnen – in unserem Fall jenes der SBB – optimiert werden kann, sprich; wir von besseren Laufzeiten profitieren können», so Planzer. →

* Franco Brunner ist freischaffender Journalist und Texter. Zuvor war er Kulturredaktor der «Südostschweiz».

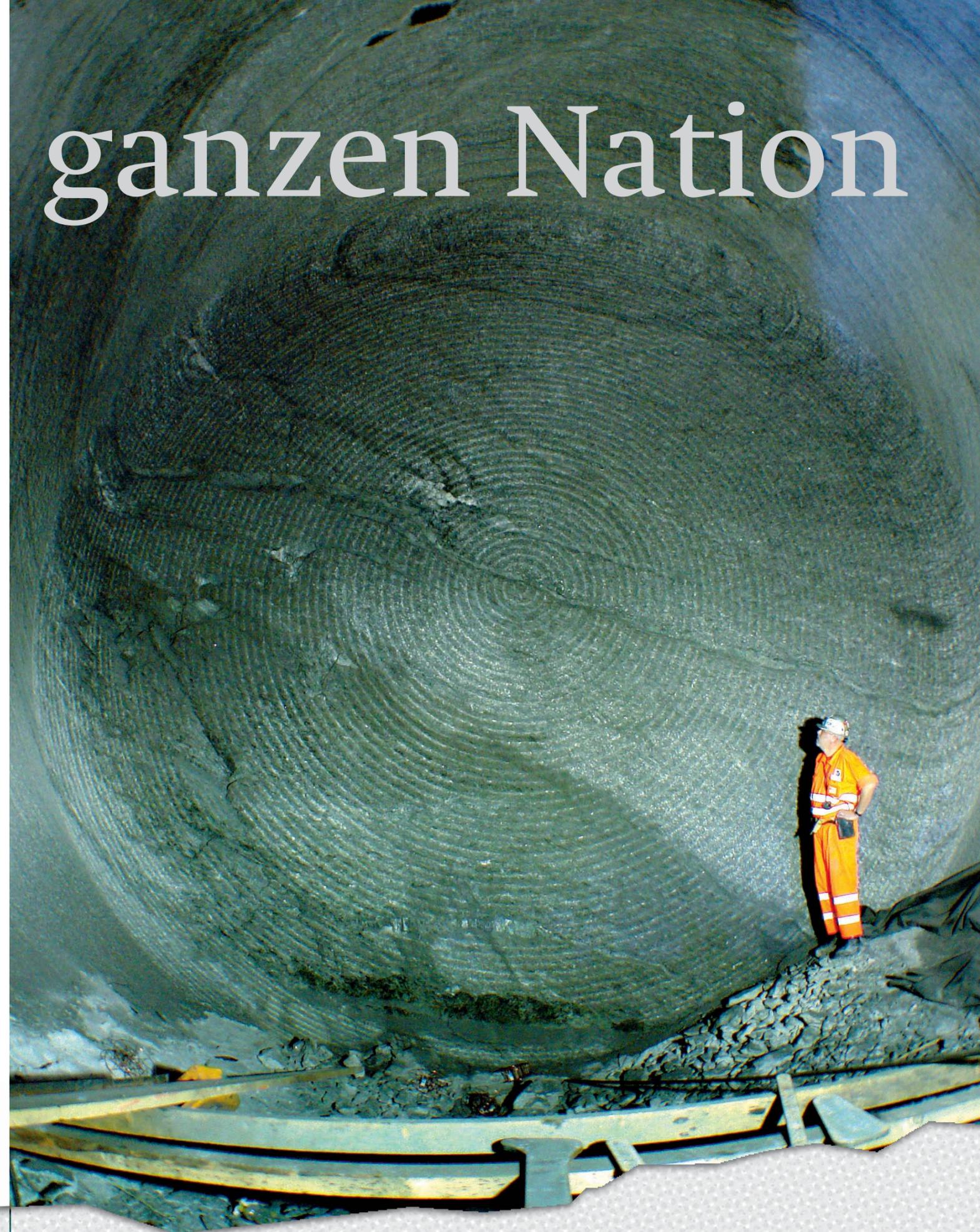


Bild: AlpTransit Gotthard AG

SCHWEIZER VORREITERROLLE – EIN SIGNAL NACH AUSSEN

In seinen Gedanken zum Gotthard-Basistunnelbau blickt Nils Planzer auch über den Tellerrand des eigenen Unternehmens hinaus: «Der Gütertransport auf der Schiene ist absolut zukunftstauglich und hat nach wie vor ein enormes Potential», sagt er und kontert damit jene Kritik, die im Rahmen des Basistunnelbaus aufgekommen ist und die der Schweiz vorwirft, sie sei fast schon neurotisch auf Eisenbahn und Tunnels fixiert. Dementsprechend begrüsst er es, dass man in der Schweiz den Mut gehabt habe, dieses grosse Projekt anzugehen und es schliesslich auch in die Tat umgesetzt habe. Denn er fände es schön und wichtig, dass man Dinge angehe, die vielleicht nicht unbedingt in den nächsten fünf Jahren, dafür aber mit Blick auf die nächste Generation relevant seien. «Insofern nehme ich auch die Politik in Schutz, die streckenweise stark kritisiert wurde. Es wurde gesagt, man baue so etwas wie eine Kathedrale in der Wüste», fährt Planzer fort. Wenn man immer sagen würde, man mache nichts, weil die anderen auch nichts machen, würde man wohl noch heute in Höhlen leben. «Diesbezüglich habe ich auch die Hoffnung, dass durch die Vorreiterrolle, welche die Schweiz mit diesem Tunnelbau eingenommen hat, der Druck auf unsere Nachbarländer wie Italien und Deutschland steigt und diese irgendwann einmal nach- respektive mitziehen.»

Ob, und wenn ja, wann und wie im nahen Ausland die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger ebenfalls aktiv werden und auf den Zug aufspringen, ist ungewiss. Fakt ist, dass der Bau und nun die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auch im Ausland für reichlich Schlagzeilen gesorgt hat und es wohl auch in Zukunft weiterhin tun wird. Bei einer Besichtigung der Gotthard-Baustelle für ausländische Journalisten vor rund einem Jahr waren die Reaktionen jedenfalls ähnlich euphorisch wie sie heute, unmittelbar vor der Eröffnung, aus einheimischen Mündern zu vernehmen sind. Der Fotojournalist Roff Smith, der damals für National Geographic eine Reportage verfasst hatte, sagte zum Beispiel gegenüber der Nachrichten- und Informationsplattform swissinfo.ch: «Ich erinnere mich, wie ich den Gotthard-Basistunnel durch einen langen Zugangsstollen erreichte. Der Lift war höher als das Empire State Building.»

EIN BISSCHEN STOLZ DARF SEIN

Häufig interessieren im Ausland auch die technischen Aspekte des Schweizerischen Vorzeigetunnelbaus. So zum Beispiel in Südamerika. Dort wird der Gotthard-Tunnel als mögliches Modell gesehen, um einen Strassentunnel unter den Anden von Chile nach Argentinien zu verwirklichen, wie der Präsident des argentinischen Verbandes für Tunnelbau, Oscar Vardé, vor Jahresfrist ebenfalls gegenüber swissinfo.ch erwähnte. Ja, der hiesige Tunnel-Star schlägt sogar Wellen bis ins ferne Japan. Denn dort machen die Japaner, die äusserst stolz auf ihre Technologie und grosse Liebhaber von Ranglisten sind, aus ihrer Enttäuschung ob dem Verlust des Rekordes des längsten Eisenbahntunnels der Welt an die Schweiz keinen Hehl.

Doch. Ein bisschen stolz darf man in der Schweiz auf das Erreichte schon sein. Und ja, da lässt man dann auch den einen oder anderen ganz unschweizerisch offensiv platzierten Superlativ durchgehen. Für kühle, trockene, typisch schweizerische Kosten-Nutzenrechnungen und mal mehr mal weniger optimistische Zukunftsvisionen und -Vorhersagen bleibt dann ja noch immer mehr als genug Zeit. Später. Denn jetzt ist die Schweiz in Feierlaune.

Bild: AlpTransit Gotthard AG



ZAHLEN UND FAKTEN

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni geht ein Bauprojekt der Superlative zu Ende. Um die Grössenordnung dieses «Jahrhundertprojektes» einigermaßen anschaulich darzustellen, hier der Versuch, die Entstehung des Bauwerks in Zahlen und Fakten zu fassen: Die Länge des neuen Tunnels beträgt 57.4 Kilometer, womit die Verbindung zwischen Erstfeld im Urner Talboden und Bodio bei Biasca im Kanton Tessin als aktuell längster Eisenbahn-Tunnel der Welt in die Geschichtsbücher eingehen

wird. Er ist jedoch nicht bloss der längste, sondern zugleich auch der tiefste Eisenbahn-Tunnel der Welt. An einzelnen Stellen liegen bis zu 2000 Meter Fels zwischen Tunnel und Erdoberfläche.

Vom «Ja» des Schweizer Stimmvolkes zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale im Jahr 1992 bis zum Hauptdurchschlag im Oktober 2010 bauten bis zu 2400 Arbeiterinnen und Arbeiter während mehr als einem Jahrzehnt die zwei Tunnelröhren. Weitere fünf Jahre waren nötig, um den Tunnel mit der entsprechen-

den Bahntechnik auszurüsten. Insgesamt verbauten die Arbeiter unter anderem 132000 Kubikmeter Beton, verlegten 290 Kilometer Schienen sowie 380000 Schwellenblöcke. Die Tunnelbohrmaschine am Gotthard war ungefähr so lang wie vier aneinandergereihte Fussballfelder. Insgesamt wurden 28.2 Millionen Tonnen Ausbruchsmaterial aus dem Stollen befördert. Ein Grossteil des Ausbruchs kam in Form von Beton wieder in den Berg. Das restliche Material diente unter anderem der Gestaltung des Geländes oder der

Aufschüttung von Dämmen. Die Kosten des Gesamtwerks NEAT belaufen sich auf rund 23 Milliarden Franken, wobei alleine auf den Basistunnel rund zwölf Milliarden Franken entfallen. Im Oktober 2015 startete der Testbetrieb, der mit der Eröffnung des Basistunnels am 1. Juni abgeschlossen sein wird. In Zukunft fahren nun täglich rund 260 Güter- und 65 Personenzüge durch den Gotthardtunnel. Die Verkürzung der Reisedauer beläuft sich auf der gesamten Gotthardachse auf rund 45 Minuten für die Strecke zwischen Zürich und Lugano.

NEAT kurbelt Wirtschaft an

Die NEAT und mit ihr die Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels ist in erster Linie ein historisches Unterfangen für den Schweizer Schienenverkehr. Die direkten und indirekten Auswirkungen des Grossprojekts reichen derweil noch viel weiter. Zum Beispiel bis in den Kanton Schwyz, wo ein eigentlicher wirtschaftlicher Umschwung eingeläutet wird.

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale bewegt. Nicht nur, weil nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels täglich rund 260 Güter- sowie 65 Personenzüge durch das 57 Kilometer lange Bergloch rauschen werden. Nein, die NEAT bewegt auch die Wirtschaft. Zumindest dann, wenn man es zulässt und ein möglichst unternehmerfreundliches Umfeld zur Verfügung stellt. Genau dies wird seit ein paar Jahren zum Beispiel im Kanton Schwyz getan. Nicht weniger als 25 Hektar Land zwischen Küsnacht am Rigi und Brunnen zonte die Kantonsregierung ein, um Platz für die Ansiedlung neuer Unternehmen zu schaffen. Der Gedanke dahinter ist leicht nachvollziehbar: Die sich dank der neuen Eisenbahnverbindung abzeichnende Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs macht den Wirtschaftsstandort Schwyz mit seiner Nähe zur neuen Alpentransversale noch attraktiver. Ganz besonders für Unternehmen, die einen neuen Firmenstandort suchen. Dies gilt nicht nur für einheimische sondern auch für ausländische Unternehmen.

Urs Durrer, Vorsteher des Amtes für Wirtschaft des Kantons Schwyz, bringt die neue Ausgangslage auf den Punkt: «Der neue Basistunnel ist ein Jahrhundertbauwerk.» Das Tessin und der Wirtschaftsraum Mailand würden nun näher mit der Deutschschweiz zusammenrücken. So werde künftig, wenn er an den Kanton Schwyz denke, Mailand von Arth-Goldau aus in weniger als zweieinhalb Stunden erreichbar sein. «Das ist eine ganz neue Dimension», sagt Durrer. Eine Dimension, die man in Schwyz sowohl aus politischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht erkannt zu haben scheint. Darauf reagiert hat man zum Beispiel mit der Einzonung gleich mehrerer Entwicklungszonen (siehe Kasten). Womit aus der neuen Dimension auch neue Möglichkeiten entstanden sind. So gestalten im Küsnachter Industriegebiet Fänn bereits jetzt ein paar neu angesiedelte Unternehmen das Ortsbild, während diverse Bagger auf den noch grünen Wiesen Raum für jene schaffen, die noch folgen sollen.

ERSTES FEEDBACK DURCHWEGS POSITIV

«Der Kanton Schwyz war bis vor ein paar Jahren mit vielen Finanzdienstleistern und international tätigen Firmen rund um Pfäffikon wirtschaftlich sehr einseitig aufgestellt», führt Wirtschaftsvorsteher Durrer weiter aus.

Deshalb habe sich die Kantonsregierung dafür entschieden, die Wirtschaft breiter abzustützen und dies auch in einer anderen Region des Kantons als Pfäffikon. «Aus diesem Grund wurde entlang der Autobahn Küsnacht-Brunnen das Land umgezont, mit dem Ziel, vor allem Firmen aus wertschöpfungsintensiven Bereichen, wie zum Beispiel der Gesundheitstechnologie, anzusiedeln», erklärt Durrer den Hintergrund.

Die Rechnung der Schwyzer Kantonsregierung scheint aufzugehen. «Das Feedback, das wir bislang erhalten haben, ist durchwegs positiv», bestätigt Durrer. Man sei nun in der Lage, sowohl Firmen aus den Dienstleistungsbereichen als auch hochwertigen Produktionsunternehmen ein interessantes Angebot zu unterbreiten. Am grössten sei die Nachfrage für das Industriegebiet Küsnacht Fänn. «Eine Firma aus dem Bereich Biochemie hat ein erstes Bauprojekt realisiert und ist vor wenigen Wochen am neuen Standort eingezogen», erzählt Durrer nicht ohne Stolz. Weiter habe man letztes Jahr einen Automobilzulieferer mit 90 Arbeitsplätzen ansiedeln können. Ein zweiter Autozulieferer mit knapp 100 Arbeitsplätzen sei Mitte April in ein bestehendes Büro

eingezogen. Und schliesslich habe mit dem Health-Tech-Park in Küsnacht ein eigentliches Schlüsselprojekt vor wenigen Wochen die Baubewilligung erhalten (siehe Kasten). «In absehbarer Zeit soll auch das umgezonte Gebiet in Brunnen fertig erschlossen sein», fährt Durrer fort. Etwas länger werde es derweil wohl beim Zeughausareal in Seewen dauern. Nicht zuletzt solle das Bahnhofsareal in Arth-Goldau, direkt beim NEAT-Knoten, neugestaltet werden. Hier sei in einer Projektstudie ein 55 Meter-Büroturm sowie ein Hotel geplant.

«WIRTSCHAFTLICH KOOPERATIVES UMFELD»

Christoph Rennhard, Geschäftsführer und Verwaltungsratspräsident der Automobilzulieferfirma LCA Automation AG, war im vergangenen Jahr einer der ersten Unternehmer, der mit seiner Firma das Küsnachter Industriegebiet als neuen Standort ausgewählt hat. Eine Wahl, die er bislang alles andere als bereit, wie er sagt. «Wir konnten hier in ein bestehendes Gebäude einziehen und fanden im Kanton Schwyz ein wirtschaftlich sehr kooperatives Umfeld vor», sagt Rennhard, der mit seinem rund 90 Mitarbeiter zählenden Unternehmen aus dem zürcherischen

25 HEKTAR LAND FÜR 4000 ARBEITSPLÄTZE

Es tut sich was im Kanton Schwyz. Gleich in mehreren Regionen verändern ganze Gebiete derzeit ihr Gesicht. Verschiedene grössere Entwicklungszonen werden in den nächsten Jahren umgestaltet oder befinden sich bereits mitten in der Umnutzung. Insgesamt erstreckt sich das wirtschaftliche Entwicklungsgebiet zwischen Küsnacht am Rigi und Brunnen über rund 25 Hektar Land und bietet Raum für ungefähr 4000 Arbeitsplätze. Diese wirtschaftsfreundliche Einzonungspolitik des Kantons Schwyz hat natürlich nicht ausschliesslich, aber auch mit der NEAT – die in unmittelbarer Nähe vorbeiführt – und somit mit dem neuen Gotthard-Basistunnel zu tun. Die vier wichtigsten Schwyzer Entwicklungszonen im Überblick:

KÜSSNACHT FÄNN In diesem Küsnachter Industriegebiet sind

knapp neun Hektar Land eingezont und somit rund 1400 Arbeitsplätze geschaffen worden. Geplant sind mehrere Businessparks mit modernster Infrastruktur, vornehmlich im Bereich der Gesundheitstechnologien.

BRUNNEN NORD Das Areal erstreckt sich über rund 10,7 Hektar Land und bietet Raum für 1400 Arbeitsplätze. Hier ist etwa das Projekt «Nova Brunnen» geplant, ein auf einer über 73.000m² grossen Industriebrache errichteter «attraktiver neuer Ortsteil zum Wirtschaften, Begegnen und Wohnen». Der Standort eignet sich demnach besonders gut für Unternehmen, die in den Bereichen Gesundheitstechnologie (unter anderem Medizintechnik), ICT oder Präzisionstechnik tätig sind sowie für internationale Headquarters oder innovative KMU-Nischenplayer.

ZEUGHHAUSAREAL SEEWEN Dieses Gebiet konzentriert rund 700 Arbeitsplätze auf 4,5 Hektar Land. Mit der Umnutzung des Zeughausareals, direkt angrenzend am Bahnhof Schwyz und somit an strategisch wichtiger Lage, entsteht Raum für Büro und Dienstleistungen, Gewerbe und Lager, Verkauf, öffentliche und kulturelle Nutzungen, Kleingewerbe sowie für standortgebundenes Wohnen.

BAHNHOFAREAL ARTH-GOLDAU Dieses Areal wird mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu einer Art NEAT-Knotenpunkt. Laut den Verantwortlichen profitiert der Standort von der Nähe zu Mailand und ist dadurch insbesondere für Dienstleistungsunternehmen, internationale Headquarters oder Niederlassungen interessant.

Zwischen Freude und Sorge

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am ersten Juni ist ein historischer Augenblick für die ganze Schweiz und wird von einer grossen Mehrheit der Bevölkerung als Festtag betrachtet. Auch in der Urner Gemeinde Göschenen ist man positiv gestimmt und sieht der Tunnelöffnung grundsätzlich freudig entgegen. Ein paar Gedanken über die eigene Zukunft macht man sich am Gotthard-Nordportal aber trotzdem.



Bild: SBB Cargo

Affoltern am Albis nach Schwyz umgezogen ist. Die NEAT respektive der neue Gotthard-Basistunnel sei bei der Wahl des neuen Standortes allerdings nicht entscheidend gewesen: «Da wir unsere Produkte vornehmlich in den nördlichen Gebieten wie Rotterdam oder Antwerpen verschiffen, war der Tunnelneubau bei unserer Entscheidung zur Umsiedlung kein zentrales Thema», stellt Rennhard klar. Trotzdem: Sollte sich die Situation einmal dahingehend ändern, dass die Fracht eines Tages auch sinnvoll und effizient über das Mittelmeer verschifft werden könne, würde der Tunnel natürlich auch für seine Firma sehr attraktiv werden, ist sich der Unternehmer sicher.

EIN LANGJÄHRIGER PROZESS

Ob nun aktiver oder eher passiver Umzugsgrund: Fakt ist, die NEAT trägt ihren Teil zur Attraktivitätssteigerung eines neuen Industriestandortes wie eben Küssnacht Fänn bei. Dies sieht auch Urs Durrer so. «Die Auswirkungen des Tunnelbaus werden für uns vorwiegend positiv sein», sagt er. Es sei jedoch utopisch anzunehmen, dass mit der Eröffnung des Basistunnels gleich mehrere italienische Firmen nach Schwyz kommen und sich im Kantonsgebiet ansiedeln. Das

SCHWYZER HEALTH-TECH-PARK

Der Health-Tech-Park ist so etwas wie das Hauptprojekt, wenn es um die Erstellung neuer Schwyzer Entwicklungszonen geht. Der Park will auf einer Fläche von rund 26 000 Quadratmetern modernster Büro-, Geschäfts- und Produktionsfläche diversen Firmen aus dem Bereich der Gesundheitstechnologie einen neuen Standort bieten.

Als Investor und Projektentwickler tritt die 2013 eigens für die Realisierung eines Teils des Health-Tech-Clusters gegründete MCS-Küssnacht Projektentwicklungs

AG sowie die HealthTech Küssnacht Immobilien AG auf. Der Park soll in den kommenden Monaten und Jahren schrittweise realisiert werden. In einer ersten Etappe werden auf dem Land knapp 9 000 Quadratmeter Geschossfläche sowie 80 unterirdische Parkplätze erstellt. Die Gesamtinvestitionen des kompletten Parks werden sich gemäss den Verantwortlichen auf rund 60 Millionen Franken belaufen. Unter anderem wird die Neuroth Hörcenter AG den Hauptsitz Schweiz in den neuen Gebäudekomplex verlegen.

sei ein Prozess, der Jahre dauern würde. «Nur schon aufgrund der unterschiedlichen Erschliessungen wird es vermutlich zehn bis 15 Jahre dauern, bis überhaupt alle Flächen in den neuen Entwicklungszonen überbaut sind», relativiert Durrer. Beim jüngst erschlossenen Gebiet in Küssnacht könne aber bereits heute von einem Erfolg gesprochen werden.

Es ist ruhig in Göschenen an diesem schönen, aber kühlen Frühlingmorgen. Hier unterhält sich ein Gemeindearbeiter mit einem älteren Herrn über die Arbeit, die heute ansteht. Dort verfrachtet eine Mutter ihre beiden noch etwas schlaftrunkenen Kinder ins Auto. Auf dem Bahnhofplatz kommt gerade ein Bus auf dem Parkfeld an – ohne Passagiere an Bord. Das altehrwürdige Bahnhofsgebäude, das 1882 im Rahmen der Eröffnung des Gotthardtunnels direkt vor dem Nordportal erstellt worden ist, wirkt nicht nur ein wenig überdimensioniert, sondern fast schon gespenstisch verlassen. Drinnen im Bahnhofsrestaurant sitzen zwei SBB-Angestellte beim Kaffee, während eine Serviceangestellte die Theke reinigt. Es ist eine friedliche Morgenruhe und an sich nichts Ungewöhnliches um diese Jahreszeit hier in Göschenen. Es ist aber auch ein Ruhe, die – glaubt man gewissen Vorhersagen –, nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am ersten Juni für das 450-Seelendorf zur ganzjährigen Gewohnheit werden könnte. Ist der 57 Kilometer lange Tunnel erst einmal in Betrieb, verschwinden die Schnellzüge, die von Zürich oder Luzern her kommen, bereits rund zwanzig Kilometer weiter nördlich in Erstfeld im «Jahrhundertloch». Göschenen droht so zum Nebenschauplatz, zu einem ganzjährig stillen Ort zu werden.

DIE ZWEI SEITEN DER MEDAILLE

Der Tunnelbau ist für Göschenen tatsächlich

ein Dilemma. Einerseits erhofft man sich von der NEAT, dass der Schwerverkehr im Tal von der Strasse auf die Schiene verlegt und so die Verkehrssituation grundsätzlich beruhigt wird. Andererseits sind die Befürchtungen einer eigentlichen «Abschottung» nicht vollends von der Hand zu weisen. Aufgeregte Stimmung herrscht in der Urner Gemeinde deshalb allerdings nicht. Zumindest nicht an diesem Morgen. «Ja, die Leute sprechen schon über den Tunnelbau und ich glaube, dass die meisten hier es begrüßen», sagt etwa der freundliche Buschauffeur, der auf dem Bahnhofplatz noch immer auf Fahrgäste wartet. Auch die Serviceangestellte im Bahnhofsrestaurant sieht der Sache relativ gelassen entgegen: «Klar wird es hin und wieder thematisiert, aber es ist überhaupt nicht so, dass nur noch über den Tunnel diskutiert würde», sagt sie. Wenig bis gar nicht thematisieren will man mögliche Folgen des Tunnelbaus derweil von Seiten der Göschener Regierung. «Die Auswirkungen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar und wir können deshalb keine weiteren Angaben machen», lautet die knappe Antwort des Gemeindeforschreibers auf eine entsprechende Anfrage.

TOURISMUS SETZT AUF REGIONALVERKEHR

Die vorherrschende Ruhe und auffallende Gelassenheit bedeutet jedoch nicht, dass man sich in Göschenen überhaupt keine Gedanken über die Zeit nach der Tunnelöffnung macht. Vor allem nicht jene, die vom Tourismus und somit von einem alles andere als «abgeschotteten» Göschenen wirtschaftlich abhängig sind. «Göschenen steht vor der Herausforderung, sich neu zu orientieren», sagt etwa Alexandra Moers vom «Chalet Hotel Krone». Neue Ideen und Angebote im touristischen Bereich seien in Zukunft sicherlich erforderlich. Grundsätzlich sehe sie der Sache mit einem lachenden und einem weinenden Auge entgegen, fährt Moers fort: «Es wird in Zukunft nachts wohl keinen Lärm mehr von den Güterzügen geben, gleichzeitig wird es aber auch weniger Hotelgäste geben, die eigens wegen der Züge nach Göschenen kommen.» In der Erhaltung der alten Bergstrecke sieht Moers ohnehin den Grundstein für Göschenens Zukunft. «Solange der Regionalverkehr auf der alten Bergstrecke erhalten bleibt, machen wir uns keine Sorgen», sagt sie. Würde die grosse Befürchtung aber zur Tatsache und die Bergstrecke über kurz oder lang ganz

geschlossen werden, befürchtet sie eine touristische und wirtschaftliche Katastrophe für die Gemeinde. Ganz geklärt ist die Zukunft der alten Bergstrecke tatsächlich noch nicht. Definitiv gesichert ist deren Betrieb vorerst bloss bis 2017, dann nämlich läuft die SBB-Fernverkehrskonzession für diese Strecke aus. Voraussichtlich wird Mitte des kommenden Jahres vom Bundesamt für Verkehr entschieden, ob und in welcher Form es mit der Bergstrecke weiter gehen soll. Dass der Bundesrat und die SBB die Betriebskosten zukünftig grundsätzlich senken wollen, müsste in Göschenen eigentlich sehr wohl Grund zur Sorge geben. Doch es scheint, als ob auch hier die typische Urner Gelassenheit einsetzt – zumindest in den meisten Fällen.

«Göschenen wird der Tunnelbau in meinen Augen wenig tangieren, da wir vermehrt auf Tagestouristen, Wanderer, Biker und Busse setzen», sagt etwa Renato Arnold vom Hotel «Zum Weissen Rössli». Deshalb freue er sich in erster Linie auf die Tunnelöffnung, da es ein Riesenprojekt für den Kanton Uri darstelle. Eine Freude, die er mit Alexandra Moers vom «Chalet Hotel Krone» teilt. Denn trotz gewisser Bedenken sieht auch sie in der Tunnelöffnung ein «Meilenstein der Verkehrsgeschichte». Und positiv betrachtet könne die NEAT ja auch neue Möglichkeiten für Göschenen schaffen: «Wenn die Bergstrecke erhalten bleibt, könnten die freien Kapazitäten durch Sonderzüge und historische Züge genutzt und somit ein neues touristisches Angebot geschaffen werden.»

MIT OPTIMISMUS IN DIE ZUKUNFT

Ob der Gotthard-Basistunnel für Göschenen zum Fluch oder doch zum Segen wird, wird sich zeigen. Die gelassene und grundsätzlich positive Grundstimmung im Dorf ist jedenfalls genau die richtige Art und Weise, mit welcher man der neuen Situation begegnen sollte. Denn gewisse Entscheidungen, wie die Zukunft der alten Bergstrecke, liegen nun mal nicht in den Händen der Göschener selbst. Oder wie es die sympathische Serviceangestellte im Bahnhofsrestaurant lächelnd formuliert: «Es kommt, wie es kommt, und am Ende wird es schon gut kommen.» Sie verabschiedet die beiden SBB-Angestellten, die ihre Kaffeepause mittlerweile beendet haben, räumt deren Tisch ab und verschwindet gut gelaunt wieder hinter der Theke in der kleinen Bistrotische. Angst vor der Zukunft sieht wahrlich anders aus. ■