

cargo

CEO-Talk
mit Alexander
Hedderich,
DB Schenker Rail.

S. 18

Güter tunnel Gotthard

Neue Dimensionen für den alpenquerenden
Güterverkehr in Europa





- 4 Vom Suezkanal bis zum Gotthard
**Visionäre Bauten –
revolutionäre Auswirkungen**
- 7 Interview mit Verkehrshistoriker Kilian T. Elsasser
«Herausragend für ein so kleines Land»
- 8 Schwerpunkt Gotthard-Basistunnel
Schweizer Weltwunder für Europa
- 15 Interview mit alt-Bundesrat Adolf Ogi
«Ein starkes Argument für die Schweiz»
- 18 CEO-Talk mit Alexander Hedderich, DB Schenker Rail
«Wir brauchen den Gotthard dringend»
- 22 Berühmte Marken
Alles Gotthard – oder was?
- 23 Bergfahrt zu gewinnen
Grosses Gotthard-Quiz
- 24 SBB Historic
Die Zukunft der alten Bergstrecke
- 27 Tessin
Neue Chancen für die Sonnenseite
- 29 Cargo-Klick
Tunnelblick auf Instagram
- 30 Meine Logistik
Angelo Lombardi, Bergbauer aus Airolo



Mit dem Erscheinen des Magazins geht auch das Gotthard-Spezial online. Alles rund um die Faszination Gotthard unter:
gotthard.sbbcargo.com

IMPRESSUM

Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint dreimal pro Jahr in Deutsch, Französisch und Italienisch.

Gesamtauflage: 9000 Exemplare

Redaktion SBB Cargo: Pavo Prskalo (Leitung), Martina Riser, Christoph Rytz, Thomas Staffelbach, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Redaktion Craftt: Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Jean-Pierre Rittler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi

Konzept, Gestaltung und Realisation:

Craftt Kommunikation AG, Zürich

Übersetzungen: Traductor, Basel

Lithografie und Druck: Neidhart

+ Schön AG, Zürich

Redaktionsadresse: SBB Cargo
«Redaktion Logistikmagazin cargo»
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten
cargomagazin@sbbcargo.com

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe erlaubt. Bitte schicken Sie uns ein Belegexemplar.

Gratisabonnement auf

www.sbbcargo.com/de/abonnement

Abonnieren Sie das Cargo Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Online-Version unter www.sbbcargo.com

Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com



**ClimatePartner®
klimaneutral**

Druck | ID: 53232-1308-1004

Weltrekord im Fels

Wissen Sie, wie weit es von Köln nach Duisburg ist? Von Amsterdam nach Rotterdam? Von Zürich nach Kreuzlingen am Bodensee? Die Luftlinie misst jeweils 57 Kilometer. Das entspricht genau der Distanz zwischen Erstfeld im Kanton Uri und Bodio im Tessin, wo sich das Nord- und das Südportal des längsten Eisenbahntunnels der Welt befinden. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Juni 2016 markiert einen historischen Moment für den Güterverkehr. Dafür wurden 28,2 Millionen Tonnen Gestein aus dem Berg gebrochen, das sind 13 Millionen Kubikmeter oder Material für fünf Cheops-Pyramiden. Um die Dimensionen spürbar zu machen, haben wir uns ins Innere dieses modernen Weltwunders begeben: In der Titelgeschichte ab Seite 8 erleben Sie einen faszinierenden Rundgang durch das gigantische Bauwerk im Bauch der Schweizer Alpen.

Seit Jahrhunderten haben Transportwege den Welthandel und die Globalisierung entscheidend beeinflusst – man denke etwa an die Seidenstrasse oder an den Suezkanal. Wenn Sie umblättern, erhalten Sie einen Überblick über die wichtigsten Infrastrukturprojekte der Geschichte – aber auch über abenteuerliche Visionen wie den 1905 geplanten Schifffahrtskanal, der den Rhein via Vierwaldstättersee und Gotthard mit dem Mittelmeer

verbinden sollte. Mit dem Gotthard-Basistunnel (2016) und dem Ceneri-Basistunnel (2019) rücken die Deutschschweiz und das Tessin näher zusammen. Welche Auswirkungen sind auf der Südseite für den Tourismus, die Wirtschaft und die Transportbranche zu erwarten? Lesen Sie im Heft, was Tessiner Politiker und Interessenvertreter sagen.

Vom 5. bis 8. Mai 2015 findet in München die transport logistic statt. Mit Sicherheit wird die schweizerische Meisterleistung der Ingenieurskunst auch an der weltgrößten Logistikmesse zu reden geben. Ich wünsche Ihnen spannende Einblicke in das faszinierende Bauwerk im Herzen von Europa.

Pavo Prskalo
Leiter Crossmedia
pavo.prskalo@sbbcargo.com



Visionäre Bauten – revolutionäre Auswirkungen

Seit Urzeiten errichten Menschen gigantische Bauwerke, um den Transport von Waren zu ermöglichen. Wie legendäre Projekte den Welt- handel in neue Sphären befördert haben.

Text: Pirmin Schilliger

Illustration: Henrik Franklin

Einen besonderen Fund machten Archäologen 2010 in einem keltischen Fürstengrab auf der süddeutschen Heuneburg: ein Stück chinesischer Seide. Es stammt aus dem 6. Jahrhundert vor Christus und ist der älteste Beweis für den Handel zwischen Europa und dem Fernen Osten auf der berühmten Seidenstrasse. Genau wie beim Gotthard, der über Jahrhunderte nur ein Saumpfad war, handelte es sich bei der Seidenstrasse damals um eine notdürftige Karawanenroute, die von China über Zentralasien bis ans Mittelmeer führte.

Seide, bei den Römern ein Luxusgut, war nicht das einzige Objekt der Begierde. Westwärts transportiert wurden auch Gewürze, Pelze, Keramik, Porzellan, Jade und Bronze. Aus Europa gelangten Gold, Edelsteine und vor allem Glas in Richtung



Osten. Über die Seidenstrasse kamen auch die Kenntnisse zur Herstellung von Papier und Schwarzpulver über die arabischen Länder bis nach Europa. Als die Chinesen später den Handel auf dem Meer forcierten, verlor die Seidenstrasse an Bedeutung. Mit der Expansion der europäischen Seemächte war es im 16. und 17. Jahrhundert um die Karawanenroute geschehen. Nach den Portugiesen und Spaniern beherrschten um 1670 die Niederländer mit einer Flotte von 15 000 Schiffen den Welthandel. Später gewannen die Briten die Oberhand.

Napoleon und der Suezkanal

Als der Handel mit Indien florierte, wollten auch die Franzosen auf den Weltmeeren mitmischen. Napoleon Bonaparte griff

eine Idee auf, die bereits seit Jahrhunderten herumgeisterte: die flache Landenge zwischen Mittelmeer und Rotem Meer bei Suez, verkehrsstrategisch an noch bedeutenderer Lage als der Gotthard, mit einem Kanal zu durchschneiden. Die bei seiner Ägypten-Expedition 1799 durchgeführten Messungen kamen aber zum falschen Ergebnis, dass das Rote Meer rund neun Meter höher liege als das Mittelmeer.

Erst als der Irrtum rund fünfzig Jahre später berichtigt wurde, war der Weg frei für den Kanalbau. Die vom französischen Diplomaten Ferdinand de Lesseps 1858 gegründete «Compagnie universelle du canal maritime de Suez» erhielt von Ägypten die Konzession für den Bau und Betrieb. Schon damals entschied das Geld über das Gelingen oder Scheitern

des Bauwerks. Hauptaktionäre waren französische Investoren und der ägyptische Vizekönig Muhammad Said. Er musste mangels weiterer Kapitalzeichner einspringen und 44 Prozent der Papiere übernehmen. Nach zehnjähriger Bauzeit wurde der Suezkanal 1869 eröffnet. Die Kosten beliefen sich auf die für die damalige Zeit riesige Summe von 246 Millionen Francs.

Der Suezkanal war ein logistischer Geniestreich. Er erspart seither den Schiffen zwischen Europa und Asien den 3500 bis 5000 Kilometer längeren Weg rund um Afrika. Seine Bedeutung für den Handel ist im Laufe der Zeit sogar noch gewachsen: zuerst mit dem Erdöltransport aus dem Persischen Golf, in jüngster Zeit mit der seit dem Aufschwung Chinas >



expansiven Zunahme des Containerverkehrs. Aufgrund seiner exponierten Lage gerät der Wasserweg immer wieder in den Strudel der Weltpolitik. In Friedenszeiten kann er heute von allen Containerschiffen, Frachtern und von zwei Dritteln der Tanker voll beladen passiert werden. 35 Kilometer des 72 Kilometer langen Kanals werden gegenwärtig neu gebaut und weitere 37 Kilometer ausgebaut, sodass sich künftig auf der ganzen Strecke und nicht bloss auf den Ausweichstellen in den Bitterseen die Schiffe kreuzen können. Dadurch wird sich die Durchfahrtszeit auf dieser wichtigen Arterie des Welthandels von 18 bis 22 Stunden auf 11 Stunden verkürzen.

Aufstieg der Eisenbahn

Das 19. Jahrhundert löste nicht nur die bedeutendsten Kanalbauten – nebst dem Suez- auch den Panamakanal – aus. Es markiert auch den Beginn des Eisenbahnzeitalters und damit eine lange Liste von oft erstaunlich rasch realisierten Projekten. Die ohne Eisenbahn undenkbare Erschliessung des Westens der USA wie auch der erste Bahntunnel durch den Gotthard sind dafür eindrückliche Beispiele. Doch keine Bahnstrecke geniesst bis heute einen derart legendären Ruf wie die transsibirische. Sie gilt mit ihren 9288 Kilometern zwischen Moskau und Wladiwostok am Pazifik als längstes Trasse der Welt. Sechs Tage dauert die Reise in den Fernen Osten. Der Bau beruht auf einem Entschluss des Zaren Alexander III. Der Spatenstich erfolgte im März 1891, und ein Vierteljahrhundert später, im Jahre 1916, konnte die letzte Lücke geschlossen und die Strecke erstmals durchgängig befahren werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Transsib zweispurig ausgebaut. Seit 2002 ist die nun bald 100-jährige Hauptverkehrsachse und Lebensader von Sibirien durchgehend elektrifiziert. Bis heute gibt es zu ihr keine Alternative, wenn es gilt, die reichen Bodenschätze des unermesslichen Gebietes zu erschliessen.

Die Sowjets planten noch eine Reihe von weiteren gigantischen Projekten, zum Beispiel die Umleitung des Ob in die Steppe von Kasachstan. Gescheiterte Projekte gibt es jedoch auch in der Schweiz. In der Euphorie des Gründerzeitalters schossen



Oben: Bau der Transsibirischen Eisenbahn, des mit 9288 km längsten Trassees der Welt.
Unten: Nach zehnjähriger Bauzeit wurde der Suezkanal 1869 bei Port Said eröffnet.

sie wie Pilze aus dem Boden und versandeten oft genauso schnell, so etwa die Splügenbahn wegen fehlender Finanzierung. 1904 spukte sogar ein Plan herum, die Rheinschiffahrt nicht in Basel enden zu lassen, sondern mit einem Kanalsystem via Vierwaldstättersee und Gotthard mit dem Mittelmeer zu verbinden.

Nicht ganz gestorben ist hingegen das viel jüngere, aber auch nicht mehr ganz taufrische Projekt einer unterirdischen Magnetschwebbahn, die mit 600 km/h die grössten Städte der Schweiz verbinden soll. In zwölf Minuten von Zürich nach Bern oder in knapp einer Stunde von St. Gallen nach Genf mag verlockend klingen, doch die Idee der «Swissmetro» ist bislang eine Vision geblieben, die von einer Lobbyorganisation wacker am Leben erhalten wird.

Gotthard schlägt Seikan

Grosse Verkehrsprojekte werden am ehesten dort realisiert, wo mit einem abschätzbaren Aufwand ein grosser Transportvorteil erzielt werden kann. Meerengen bieten sich dafür geradezu an: der Ärmelkanal zum Beispiel, den seit 1994 der Eurotunnel zwischen Frankreich und England unterm Meeresboden quert. Oder die Meeresstrasse zwischen den japanischen Inseln

Hokkaido und Honshu, die seit 1988 über den Seikan-Tunnel verbunden sind. Dieser darf mit seinen 54 Kilometern noch bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der längste Eisenbahntunnel der Welt sein. Gegenwärtig wird er ans japanische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen, womit sich die Fahrzeit von Tokio nach Sapporo von 17 auf 6 Stunden verkürzt.

Ist der rasche Baufortschritt das oberste Ziel, hilft am ehesten die starke Hand eines zentral gesteuerten Staates. Das zeigt sich beim aktuellen Bau des chinesischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes. Fast monatlich werden gegenwärtig wichtige Neubaustrecken in Betrieb genommen. Seit 2011 verkehren die Superschnellzüge auch zwischen Peking und Shanghai. Für die 1300 Kilometer benötigen sie gut viereinhalb Stunden. Schier unglaublich mutet an, dass die Verbindung, von der 86 Prozent über Viadukte verlaufen, in nur drei Jahren fertiggestellt wurde. Auf der grössten Baustelle der Welt waren gleichzeitig mehr als eine halbe Million Menschen beschäftigt.

Das letzte Kapitel der bedeutenden Verkehrsverbindungen ist längst nicht geschrieben. Ein aktuelles Projekt ist die als Absenktunnel geplante Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarnbelt in der Ostsee. In Mittelamerika soll der Panamakanal in den nächsten Jahren Konkurrenz erhalten durch den 278 Kilometer langen Nicaragua-Kanal. Und zwischen Argentinien und Chile werden demnächst die Anden durchbohrt für den Agua-Negra-Strassentunnel.

Es lässt sich fast schon beliebig spekulieren, was in Zukunft alles sonst noch durchschnitten, überbrückt und untertunnelt werden könnte: Die Strasse von Gibraltar vielleicht oder – warum nicht – der Himalaya. Und auch am Gotthard sollen gemäss Plänen des Bundesrates die Tunnelbohrmaschinen bekanntlich nicht lange ruhen. Allerdings geschieht in der Schweiz im Gegensatz zu autoritär regierten Staaten nichts über die Köpfe des Volks hinweg. Und so wird die zweite Tunnelröhre für den Strassenverkehr vielleicht dereinst wieder schubladisiert. —

«Herausragend für ein so kleines Land»

Ist der Gotthard-Basistunnel ein Jahrhundert- oder gar ein Jahrtausendwerk? Der Verkehrshistoriker Kilian T. Elsasser über selbstbewusste Eidgenossen und Vergleiche zu anderen Mammutprojekten.

Interview: Pirmin Schilliger

Herr Elsasser, was wäre die Schweiz ohne den Gotthard?

Der Gotthard hängt mit der Existenz der Schweiz unabdingbar zusammen. Man kann sich fragen, ob die Schweiz als Staat ohne den Gotthard überhaupt existieren würde. Der Gotthard war im ausgehenden Mittelalter notwendig für die Entstehung der Schweiz. Wobei die Eidgenossen wohl davon profi erten, dass die Verbindung damals nur von regionaler Bedeutung war und der Pass aufgrund der Topografie als schwierig galt. Schwieriger und höher als der Brenner jedenfalls, der zu jener Zeit viel wichtiger war für die Habsburger. Das war wohl auch der Grund, dass diese den Pass nicht mit letzter Konsequenz kontrollieren wollten und die Eidgenossen bei der Bewirtschaftung des Gotthardverkehrs gewähren liessen.

Der Gotthard war also als Nord-Süd-Verbindung gar nicht so wichtig?

Seine Bedeutung als wichtige Alpentransversale gewann der Gotthard erst mit dem Bau des Scheiteltunnels im 19. Jahrhundert. Der befestigte Eisenbahntunnel war auch strategisch wichtig und mit ein Grund, dass die Schweiz nicht in den Zweiten Weltkrieg hineingezogen wurde.

Wie ordnen Sie die Bedeutung des Gotthard-Basistunnels ein?

Jeder neue Tunnel am Gotthard war bei der Eröffnung jeweils eine Infrastruktur, die Weltrekord bedeutete. Das gilt nun auch für den Basistunnel, der der längste Eisenbahntunnel der Welt sein wird. Trotzdem würde ich mich hüten, den neuen Tunnel etwa mit der Transsibirischen Eisenbahn oder dem Suezkanal zu verglei-

chen. Das sind aufgrund ihrer schieren Grösse nochmals Bauwerke von einer ganz anderen Dimension. Herausragend ist aber, dass ein so kleines Land wie die Schweiz mit lediglich 8 Millionen Einwohnern in der Lage ist, ein Bauwerk wie den Gotthard-Basistunnel zu bauen.

Welche Voraussetzungen sind nötig, um ein derartiges Bauwerk zu realisieren?

Die Idee des Basistunnels wurde 1947 lanciert und in den sechziger Jahren eifrig diskutiert, sie verstummte aber in der Ölkrise der siebziger Jahre. Die Einbindung der Alpenquerung in die europäischen

«Früher oder später werden auch die letzten Engpässe beseitigt sein.»

Verkehrsströme, zusammen mit dem Umweltschutzgedanken und der Politik der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, machte die Idee wieder aktuell. Zudem brauchte es eine selbstbewusste und reiche Schweiz, die willens und in der Lage ist, ein solches Projekt finanziell zu stemmen. Beim ersten Eisenbahntunnel im 19. Jahrhundert haben Deutschland und Italien der Schweiz bei der Finanzierung geholfen. Diese Unterstützung braucht die Schweiz heute nicht mehr. Sie realisiert den Tunnel im Alleingang, kann ihn aber umso besser in der Beziehung mit der EU in die politische Waagschale werfen.

Ein wichtiges Ziel des neuen Tunnels ist die Entlastung der Strasse und der

Umwelt vom Güterverkehr. Wird der Tunnel diese ihm zugedachte Funktion erfüllen können?

Es wurde schon im Vorfeld in den Medien behauptet, mit dem neuen Tunnel könne man die Verlagerungsziele nicht erreichen. Fakt ist, dass mit dem neuen Basistunnel eine Infrastruktur zu Verfügung steht, um die Verlagerungsziele tatsächlich umzusetzen.

Was braucht es noch, damit der Tunnel sein Potenzial voll entfalten kann?

Es wird viel von den Zufahrtsstrecken geredet, die noch nicht für den Huckepackverkehr gerüstet sind. Doch der Ausbau ist im Gange, und früher oder später werden die letzten Engpässe beseitigt sein. Der neue Basistunnel ermöglicht eine signifikante Erhöhung der bisherigen Kapazitäten. Damit die Möglichkeiten ausgeschöpft werden und auch der Güterverkehr zwischen Nord- und Südeuropa schneller, zuverlässiger, effizienter und günstiger rollt, sind die Betreiber gefordert. An ihnen liegt es, mit optimalen Organisationsstrukturen, innovativen Dienstleistungen und kundennahen Angeboten die neue Infrastruktur zu einer gegenüber dem Lkw-Gütertransport wettbewerbsfähigen Eisenbahnlinie zu machen. —



Kilian T. Elsasser, 59, leitet die Museumsfabrik mit Spezialgebiet Eisenbahngeschichte. Von 1993 bis 2004 war er Konservator Schienenverkehr am Verkehrshaus der Schweiz. Elsasser studierte Geschichte und Museologie in Boston (USA).



Ruhe vor dem Sturm: Ab Juni 2016 werden Güterzüge mit über 100 Stundenkilometern durch den Gotthard brausen.



Schweizer Weltwunder für Europa

Ein Jahrhundertbauwerk mitten im Fels:
Faszinierende Entdeckungsreise durch
den Gotthard-Basistunnel, der die kontinentalen
Güterverkehrsströme neu definieren wird.

*Text: Robert Wildi
Fotografie: Gerry Amstutz*



Links: Blick aus einem der 178 Querschläge, die auf der ganzen Tunnelstrecke die Ost- und die Weströhre miteinander verbinden.

Rechts oben: Bei Faido und Sedrun können die Züge über Verbindungsgleise im Bedarfsfall in die jeweils andere Röhre umgeleitet werden.

Rechts unten: Schweißer bei der Montage eines Leitungskanals.

Wir fahren in ein schwarzes Loch. Steil hinunter, immer weiter – es ist ein mulmiges Gefühl im Bauch. Die schwache Beleuchtung an der Decke des rund fünf Meter breiten und drei Meter hohen Schlunds zieht sich schnurgerade in die Tiefe. Hinter uns lassen wir das tief verschneite Dörfchen Faido mit Temperaturen unter dem Gefrierpunkt zurück. Vor uns wartet die Leventiner Unterwelt. Hier hat die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG (ATG) im Rahmen des Jahrhundertprojekts Gotthard-Basistunnel eine von zwei Multifunktionsstellen in den Berg gebohrt. Es handelt sich um Notausstiegsbahnhöfe, die den 57-Kilometer-Tunnel in drei Abschnitte unterteilen. Von Faido bis zum Südportal in Bodio sind es noch 18 Kilometer. Das Nordportal Erstfeld liegt 39 Kilometer von hier entfernt. Auf halbem Weg dorthin befindet sich bei Sedrun die andere Multifunktionsstelle.

Das Firmenauto der AlpTransit Gotthard bringt uns mit Tempo 30 durch einen Zugangsstollen mit einem Gefälle von 13 Prozent ins Erdinnere. Der Ohrendruck

nimmt zu, die Temperaturen steigen. Wir nähern uns dem längsten Eisenbahntunnel der Welt. Er wird den alpenquerenden Güter- und Personenverkehr durch die Schweiz und durch ganz Europa revolutionieren. Unsere Beklemmung weicht jetzt der Vorfreude, das Jahrhundertwerk schon vor seiner Inbetriebnahme erleben und begehen zu dürfen. Nach gut zweieinhalb Kilometern endet der Zugangsstollen. Wir sind auf einer Höhe von 430 Metern über Meer angelangt. Jetzt trennt uns noch ein fein verästelttes Labyrinth aus Gängen in Quer- und Längsrichtung von den Schienen der Ost- und Weströhre. Alle Fluchtwege und Materialtransportstollen bringen es zusammen auf satte 9,6 Kilometer. Die Multifunktionsstelle erstreckt sich über einen Schienenabschnitt von 1,7 Kilometern.

Ruhe vor dem Sturm

Wir steigen aus und werden von sommerlichen Temperaturen umhüllt. 1000 Meter dick ist die Felsschicht über unseren Köpfen. Das Gestein erwärmt sich auf fast 46 Grad Celsius, die Luft auf 30 Grad. In

manchen Tunnelabschnitten sind es gar 35 Grad. Per Gesetz dürfen 28 Grad für Beschäftigte im Tunnelbau aber nicht überschritten werden. Mit kostspieligen Kühlsystemen muss die ATG das Problem beheben. Zum Glück tragen wir unter dem orangefarbenen Besucher-Overall nur Shorts und T-Shirt und haben unsere restlichen Kleider im ATG-Besuchszentrum Amsteg zurückgelassen. Mein Snack, der Schokoriegel in der Tasche, droht bereits zu schmelzen.

Jetzt sind wir nicht mehr allein. Autos mit Tessiner, Obwaldner oder Urner Nummernschildern stehen in Reih und Glied. Die Arbeiter tragen Orange und sind mit Helm ausgerüstet. «Zu Spitzenzeiten haben im Basistunnel über 2000 Personen gleichzeitig gearbeitet, heute sind es vielleicht noch 200», erzählt Maurus Huwylar von der AlpTransit Gotthard. In der Multifunktionsstelle Faido stehen heute maximal 30 bis 35 Personen im Einsatz. Es sind vor allem Elektroinstallateure, die verschiedene Arbeiten erledigen. Leitungen werden verlegt, Kabel gebündelt, Spannungen gemessen.



Von Hektik keine Spur. Es ist die Ruhe vor dem Sturm. Der Countdown läuft: Nach fast 17 Jahren Bauzeit ist das Ende in Sicht. Die wichtigen Daten sind dick in der Agenda angestrichen. Ab Juni 2016 werden hier Güterzüge mit Tempo 100 bis 120 sowie Personenzüge mit 200 Stundenkilometern durchbrausen. Die grosse Eröffnungsfeier steigt am 2. Juni. Mit dem offiziellen Fahrplanwechsel erfolgt am 11. Dezember 2016 die vollständige Aufnahme des Tunnels in den regulären Verkehrsbetrieb. Um auf diesen grossen Tag vorbereitet zu sein, wird eine Testphase mit Durchfahrten bereits per 1. Oktober 2015 in Angriff genommen.

Rangieren im Fels

Im Moment ist der Gotthard-Basistunnel noch Fussgängerzone. Wir spazieren mitten auf dem Gleis der Oströhre. Für die Strecke von Erstfeld bis Bodio bräuchten wir bei Schritttempo elfeinhalb Stunden. Plötzlich wird es laut. Das komplexe Lüftungssystem wurde auf eine höhere Funktionsstufe geschaltet, und wir müssen jetzt fast schreien, um uns zu >

«Zweifellos
eine ingenieurtechnische
Meisterleistung.»

RENZO SIMONI, CEO ATG



unterhalten. Vor uns ist ein Arbeiter damit beschäftigt, im Schienenbereich ein Brandmeldekabel zu verlegen. Dazu fräst er einen Kanal aus dem Beton. Die schwarzen Striemen in seinem Gesicht erinnern an Bilder von Kumpeln aus dem Kohlebergwerk. Fünf Tage pro Woche arbeite er hier unten im Stollen. «So laut wie jetzt ist es aber nur selten.»

Technik statt Muskelkraft

Zum Glück für uns sind Ost- und Weströhre aus Sicherheitsgründen alle 325 Meter durch einen Verbindungsstollen miteinander verbunden. Bei Kilometer 39,1 entfliehen wir dem Lärm durch den Querschlag 123 von total 178. Zwischen den Röhren brüten gerade zwei italienisch sprechende Arbeiter über technischen Apparaturen. Sie messen Glasfaserkabel aus. Tausende Kilometer davon werden zurzeit im ganzen Tunnel installiert. Neben der Stromleistung für den Bahnbetrieb müssen zur Stunde null auch alle Kommunikationskanäle im Tunnel einwandfrei funktionieren.

In der fast meditativen Stille der Weströhre marschieren wir weiter in Richtung Südportal. Nach ein paar hundert Metern verzweigt sich die Schiene. Ein zweites Gleis verschwindet in einen separaten Nebentunnel. An den beiden Multifunktionsstellen Faido und Sedrun können nicht nur Passagiere über aufwendige Fluchtwegstollen in Sicherheit gelangen. Hier werden im Bedarfsfall auch Züge über beschiente Verbindungstunnels von der Ost- in die Weströhre und umgekehrt geleitet. In Notsituationen oder bei der wartungsbedingten Schliessung von Tunnelabschnitten kann so ein flüssiger Verkehrsbetrieb sichergestellt werden.

Via Zugangsstollen gelangen wir wieder an die Oberfläche. Das Tageslicht blendet, Schnee verstärkt den Effekt. Die Temperatur im Auto sinkt schlagartig. Neben Stollenausgang und Lüftungsschacht steht ein Elektrizitätswerk. Es ist eines von drei extra für den Tunnel gebauten Unterwerken, die alle querenden Güter- und Personenzüge mit Bahnstrom 16,7 Hz speisen werden. Wir fahren zurück nach Amsteg, legen Helm, Overall



und den Notrucksack mit Selbstrettungsmaske im Besucherzentrum ab. Hier mussten wir vor dem Tunnelabstieg auf einem Formular die Telefonnummer von engsten Angehörigen hinterlassen. Eine präventive Vorsichtsmassnahme. Seit Baubeginn im Jahr 1999 gab es im Gotthard-Basistunnel neun tödliche Unfälle. «Besucher kämpfen selten mit Kreislaufproblemen», sagt Maurus Huwyler. Zum Vergleich: Während der Bauphase des ersten Gotthard-Bahntunnels von 1872 bis 1882 mussten 177 Arbeiter ihr Leben lassen. Die damalige Tagesleistung beim Ausbruch betrug knapp 4,50 Meter. Erschöpfende Muskelkraft wird heute weitgehend durch Technik ersetzt. Modernste Baumaschinen haben sich im Basistunnel täglich um 18 Meter durch den Fels gearbeitet.

Bedrohlicher Bergdruck

Die Multifunktionsstelle Faido, eine von zwei Hauptlungen der Hightechröhre, fas-

«Wir sind auf Kurs, die Vorbereitungen laufen seit Jahren auf Hochtouren.»

PETER JEDELHAUSER, PROJEKTLEITER



ziniert ihre Besucher. Wir wollen mehr über den Jahrhundertbau erfahren: Hat er den Status eines achten Weltwunders? Oft werde er mit diesem Superlativ konfrontiert, sagt Renzo Simoni, CEO der ATG und damit oberster Bauherr des Tunnels. Der Grund dafür seien die Weltrekorde: 57 Kilometer Länge zum einen sowie die Überlagerung mit bis zu 2300 Meter Fels. «Zweifelloso eine ingenieurtechnische Meisterleistung», sagt Simoni. Den architektonischen Wert des Tunnels vergleicht er mit jenem des Burj-Khalifa-Turms in Dubai oder der Golden Gate Bridge in San Francisco. «Nur haben wir unser Werk unter dem Erdboden geschaffen.»

Damit verbunden waren happige Herausforderungen. Das warme Gestein erhitze nicht nur das Arbeitsklima, sondern brachte auch nasse Überraschungen. Gelegentlich drang Felswasser unter Hochdruck in die Hohlräume und musste abgepumpt werden. Fast bedrohlich ist die Gewalt des Bergdrucks. «An Tunnelstellen mit hoher Felsüberlagerung wurden ausgeschlagene Hohlräume durch radiale Verformungen teils wieder um einen Meter zusammengedrückt», erklärt Renzo Simoni. Konsistenz und Verformung des Gesteins sind selten bis ins Detail vorhersehbar. Es wurde aufwendig gemessen, getestet und simuliert, um dem Gebirgsverhalten möglichst nahe auf die Spur zu kommen.

Herausforderung Piora-Mulde

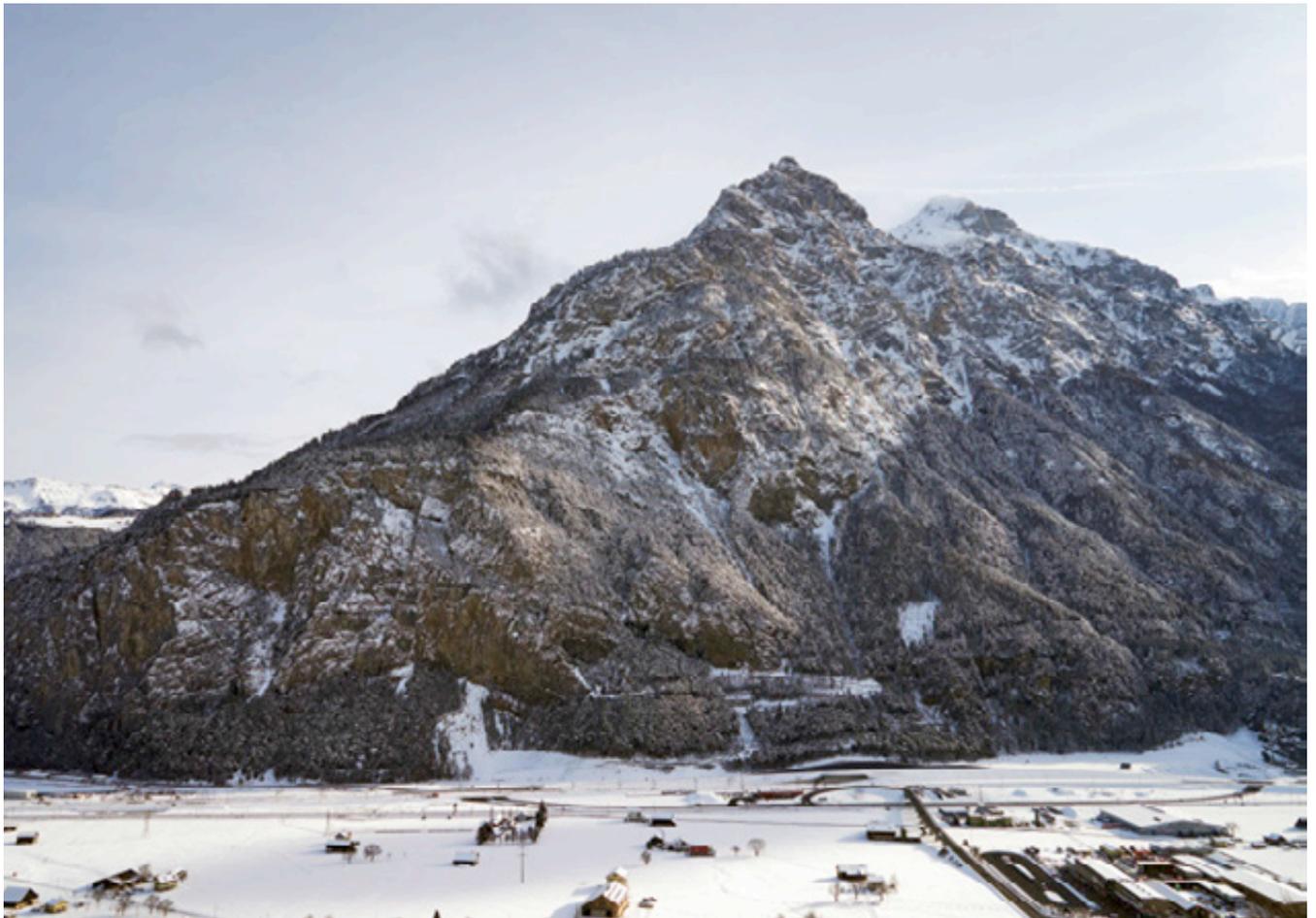
Der Knackpunkt für das ganze Projekt war die geologische Erforschung der gefürchteten Piora-Mulde zwischen Sedrun und Faido. Um die Stabilität des zucker-körnigen und wasserführenden Dolomitgesteins zu bestimmen, bohrte die ATG in den 90er Jahren einen 6,5 Kilometer langer Sondierstollen 300 Meter über dem Bahntunnel parallel in den Fels. «Während rund 18 Monaten herrschte Ungewissheit, was bei den Untersuchungen herauskommen würde», beschreibt Simoni das damalige Nervenspiel. Erst im Mai 1998, ein halbes Jahr vor der zweiten NEAT-Volksabstimmung, kam die Entwarnung. Das Gestein der Piora-Mulde ist auf Niveau des Basistunnels kompakt >



Links: Ein Arbeiter verlegt Stromleitungen in einem Schacht über dem Eisenbahntunnel.

Rechts oben: Beim Zugangstollen in Faido, dem Tor zu einer faszinierenden Unterwelt.

Unten: Das Erhaltungs- und Interventionszentrum in Erstfeld stellt den einwandfreien Tunnelbetrieb sicher.



Bis 2300 Meter unter dem Fels: Am Nordportal Erstfeld verschluckt der Berg die Züge unter gigantischen Gesteinsmassen.

und trocken. Es konnte gefahrlos durchbohrt werden. Simoni: «Allein diese Kampagne kostete rund 100 Millionen Franken.»

Nicht nur die Natur stellte das Bauvorhaben auf die Probe. Auch die operative Logistik hat es in sich. Um auf einer Baustellenlänge, die der Distanz von Zürich nach Olten entspricht, eine maximale Arbeitseffizienz zu erzielen, braucht es ausgeklügelte Einsatzpläne. Viele Tunnelarbeiter sind jeden Morgen bis zu 90 Minuten unterwegs, um vom Nord- oder Südportal her ihren Einsatzort zu erreichen. Transportiert werden sie von alten Rangierzügen. Mit den Zugangstollen in Amsteg, Sedrun und Faido konnte das Problem der langen Arbeitswege teilweise entschärft werden.

20 000 Ausbildungstage

Solche und weitere Herausforderungen muss künftig die SBB bewältigen. Auf Anfang Juni 2016 übernimmt sie den Gotthard-Basistunnel von der ATG. Dazu gehört die technische Verantwortung für

Betrieb, Instandhaltung und Wartung. In seinem Büro am Bahnhof Luzern besuchen wir Peter Jedelhauser. Er ist Leiter der Projektorganisation Nord-Süd-Achse Gotthard. Oder einfach ausgedrückt: der Mr. Gotthard der SBB. Ruhig und besonnen wirkt er, auch zielorientiert und voller Überzeugung, die grosse Aufgabe zu meistern. «Wir sind auf Kurs, die Vorbereitungen laufen seit Jahren auf Hochtouren.»

Nicht weniger als 2900 SBB-Angestellte und 1000 Externe absolvieren bis zur Inbetriebnahme ein intensives Schulungsprogramm. An einem zehn Meter langen Modell werden ihnen die Fachkenntnisse zum Gotthard-Basistunnel auch emotional näher gebracht. «Unsere Mitarbeitenden sollen diesen Tunnel spüren und atmen, sich mit ihm vertraut machen», fordert Peter Jedelhauser. Lokführer und Zugbegleiterinnen, Personal aus Rettungsdienst, Erhaltung sowie Betriebs- und Einsatzleitzentrale: Sie alle müssen ihre Chargen im und am Jahrhundertbauwerk beherrschen. «Damit nichts schief-

geht, investieren wir 20 000 Ausbildungstage», sagt Peter Jedelhauser. Sogar eine neue Berufsgattung, den «technischen Tunnel-Operator», hat die SBB eigens für den neuen Gotthardtunnel kreiert. Dies im engen Austausch mit der BLS, welche diese Stelle bereits zur Eröffnung des Lötschberg-Tunnels geschaffen hatte.

In Erstfeld und Biasca baut die SBB zurzeit je ein Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ). Rund 125 Wartungsprofis pro Seite werden dafür sorgen, dass der Tunnelbetrieb über Jahrzehnte einwandfrei funktionieren kann. In ihrer Obhut befindet sich einiges: 153 Kilometer Fahrleitung, 43 Weichen, 178 Querschläge, vier Nothaltestellen und 380 000 Schwellen. Industrialisierte und hochtechnologische Wartungsprozesse sind notwendig, um diesen komplexen Job zu meistern. 31 spezielle Unterhaltsfahrzeuge mussten dazu angefertigt werden. Kostenpunkt: rund 94 Millionen Franken.

Peter Jedelhauser blickt dem 2. Juni 2016 – der Eröffnung des neuen Gotthardtunnels – mit Vorfreude entgegen. «Match-

entscheidend für uns ist jedoch der 11. Dezember 2016.» Dann wird der Gotthard-Basistunnel mit dem Fahrplanwechsel zu 100 Prozent ins Verkehrsnetz integriert.

Fischzucht mit Tunnelwasser

Wir fahren nach Erstfeld, wollen noch einmal ganz nahe dran sein am Ort, wo es bald passiert. Die Ein- und die Ausfahrt der zwei Tunnelröhren sind elegant und aerodynamisch in eine riesige Steinkonstruktion eingefasst. Wir steigen auf den Aussichtsturm, den die ATG neben dem Besucherzentrum hingestellt hat. Unter uns herrscht eine gespenstische Ruhe an diesem späteren Donnerstagnachmittag. Nur zwei orange gekleidete Arbeiter werkeln auf einem Nebengleis an einem Stromkasten.

Hundert Meter weiter in Richtung Dorfkern Erstfeld sind auf der Aussenseite der Tunnelröhren grosse Löcher ausgehoben. Hier soll ein innovatives Fischzuchtprojekt mit warmem Tunnelwasser realisiert werden. Alles scheint bereit an der Nordrampe des Gotthard-Basistunnels. Wir stellen uns vor, wie es hier bald zugehen wird. Mit mindestens 100 Stundenkilometern werden die Güterzüge im Schlund verschwinden. Und rund 20 Minuten später über das Schienenstück in Faido donnern, auf dem wir heute Morgen noch gestanden haben. —

INTERVIEW

Adolf Ogi — «Der Basistunnel ist ein starkes politisches Argument für die Schweiz»

Herr Ogi, wo verbringen Sie den 2. Juni 2016?

Sollte ich eine Einladung zur offiziellen Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erhalten, nehme ich sie gerne an. Ich rechne fest damit. Denn schliesslich brauchte es ja mal einen, der auf der Landkarte den Bleistiftstrich von Erstfeld nach Bodio zog und danach Bundesrat, Nationalrat, Ständerat und zuletzt das Volk von der Notwendigkeit eines 57 Kilometer langen Tunnels durch den Gotthard überzeugte.

Würden Sie als Verkehrsminister heute genauso handeln wie damals?

Die Frage ist hypothetisch. Es gibt zur Durchsetzung von Milliardenprojekten wie dem Gotthard-Basis- oder Lötschbergtunnel immer nur kurze politische Zeitfenster. Zu Beginn der 1990er Jahre öffnete sich eines für beide Röhren. Dass ich damals Verkehrsminister sein durfte, war mein Glück. Dank schnellem Handeln und viel Überzeugungsarbeit konnten wir die Gunst der Stunde nutzen und die NEAT-Abstimmung im Jahr 1992 gewinnen. Heute hätte politisch, wenn überhaupt, nur der Gotthard allein eine Chance.

Weshalb?

Weil visionäres Denken einen schwierigen Stand hat in Zeiten, die von kurzfristigen Kosten-Nutzen-Debatten geprägt sind. Verkehrspolitik darf man aber nicht husch-husch machen, sondern mit einem Zeithorizont von 50 Jahren. Sie muss einen langfristigen gesellschaftspolitischen Nutzen bringen und ist darum nicht nur eine Frage von Franken und Rappen.

Welche Bedeutung hat der Gotthard-Basistunnel für die Schweiz?

Die NEAT ist ein historischer Entscheid des Schweizer Volkes und ist ein toller Beweis für die Effizienz unseres Landes. Im Rahmen der Alpenkonvention bekennen sich alle acht Anrainer-

staaten solidarisch zum Schutz der Alpen und zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Während die Tunnelprojekte Mont-Genis zwischen Frankreich und Italien sowie Brenner zwischen Österreich und Italien noch viele Jahre von der Realisierung entfernt sind, waren wir in der Schweiz schneller und lösen unser Versprechen vollumfänglich ein. Und zwar zu Gunsten von ganz Europa. Der Basistunnel ist ein starkes Signal und politisches Argument für die Schweiz. Ich denke auch an die kommenden Verhandlungen mit der EU zur Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative.

Von heute 1,2 Millionen Lastwagenfahrten durch die Alpen sollen dank der NEAT 240 000 auf die Schiene gebracht werden. Ist das im Gesetz festgeschriebene Ziel von 650 000 LKW-Fahrten eine Utopie?

Im Moment ist dieses Ziel kaum zu erreichen. Aber die NEAT ist ein Meilenstein im Rahmen des übergeordneten Ziels, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Ich bin überzeugt, dass mit einem optimalen Betrieb aller NEAT-Tunnels sehr viel herauszuholen ist. Dazu braucht es kurzfristige Massnahmen mit den europäischen Partnern. Ich denke an den raschen Ausbau der Zufahrten und Verladeterminals im Norden und im Süden. Die aktuelle Zinssituation ist günstig für visionäre Investitionen in diesem Bereich. Die Basistunnels durch den Lötschberg und den Gotthard haben wir jetzt gebaut. Jetzt müssen wir alles daransetzen, um sie maximal auszulasten.



Adolf «Dölf» Ogi war Bundesrat von 1988 bis 2000, davon sieben Jahre als Verkehrsminister. Von 2000 bis 2007 war er UNO-Untergeneralsekretär und Sonderberater für Sport im Dienste von Entwicklung und Frieden.

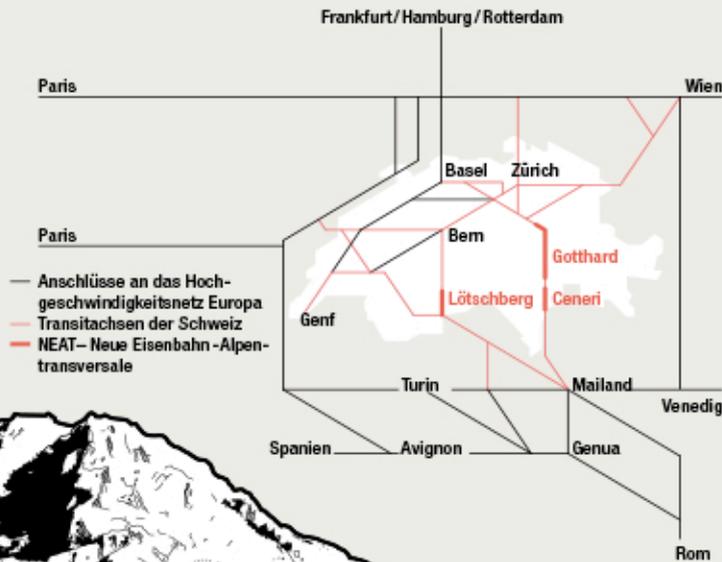


Nordportal des Gotthard-Basistunnels am Fuss der Felswände der Rynächtflue in Erstfeld, wo in der Vergangenheit wiederholt Felspakete abstürzten. Für maximalen Schutz sorgen Steinschlagnetze, Auffangwälle und die Projektgeometrie.

NORD-SÜD

DAS NETZWERK

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) werden am Gotthard, am Lötschberg und am Ceneri leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen für den alpenquerenden Eisenbahnverkehr realisiert.



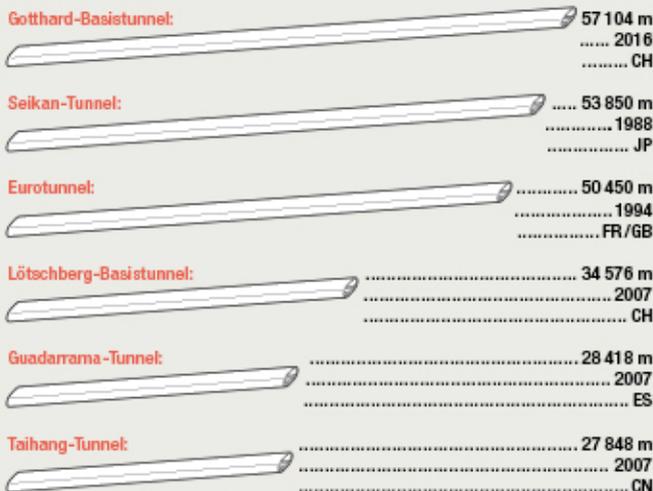
Erstfeld
Höhe Eingang Nordportal: 460 mü. M.

Scheitelpunkt im Tunnel: 549 mü. M

TUNNELLÄNGEN

WELTREKORD

Mit seiner Länge von 57 Kilometern ist der Gotthard-Basistunnel der längste Eisenbahntunnel auf der Welt. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern ist er auch der tiefste je gebaute Eisenbahntunnel.



Amsteg
Zugangsstollen

Aarmassiv

ZAHLEN

LÄNGER, ALS MAN DENKT

Der Gotthard-Basistunnel besteht aus zwei 57 Kilometer langen Einspurttunneln. Zählt man alle Verbindungs- und Zugangsstollen sowie Schächte dazu, misst das Tunnelsystem über 150 Kilometer.

Gesamtarbeitsstunden	4 Mio.	Trafos	250	Balisen	928
Bahntechnik	2860	Notstromanlagen	10	Achszähler	712
Fahrleitungslänge im Basistunnel	153 km	Einzelsteuerrechner	380	Merktafeln Hauptsignal	426
Tunneltragwerke	2860	Datenpunkte	70 000	Stellwerke	4
Federtragwerke	3200	Tunnelleittechnik	70 000	Verbauter Beton	4 Mio. t
Handlauf	118 km	Kabelhalterungen für Funkkabel	14 000	Gesamtmenge ausgebrochenes Material	28,2 Mio. t
Telefonapparate	60	Notrufsäulen	417	Zement	1,4 Mio. t
Lichtwellenleiter	2631 km	Nothaltestellen	4	Stahlbogen	125 000 t
Schilder	3500	Netzwerkkomponenten	500	Stahlnetze	3 Mio. m ²
Kupferkabel	3200 km	Strahlendes Kabel	120 km	Felsanker	4800 km
Unterhaltskosten pro Jahr	38,1 Mio. Fr.	Weichen	43		
		Schwellen	380 000		

CHRONOLOGIE

ERSTFELD-BODIO IN 69 JAHREN

Eine halbe Ewigkeit liegt zwischen der ersten Skizze und der feierlichen Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.

1947
Ingenieur Carl Eduard Gruner skizziert die visionäre Idee eines Gotthard-Basistunnels.

1963
Der Bund evaluiert verschiedene Bahntunnelvarianten.

1971
Die SBB wird mit der Ausarbeitung der Gotthard-Basistunnel-Entscheidung beauftragt.

1992
Das Schweizer Volk sagt Ja zur «Neuen Eisenbahn-Alpentransversale» (NEAT) und zum Bau von neuen Basistunneln am Lötschberg, Gotthard und Ceneri.

1993
Erste Sondierbohrungen in der Piora-Mulde liefern Hinweise zur geotechnisch günstigsten Linienführung.

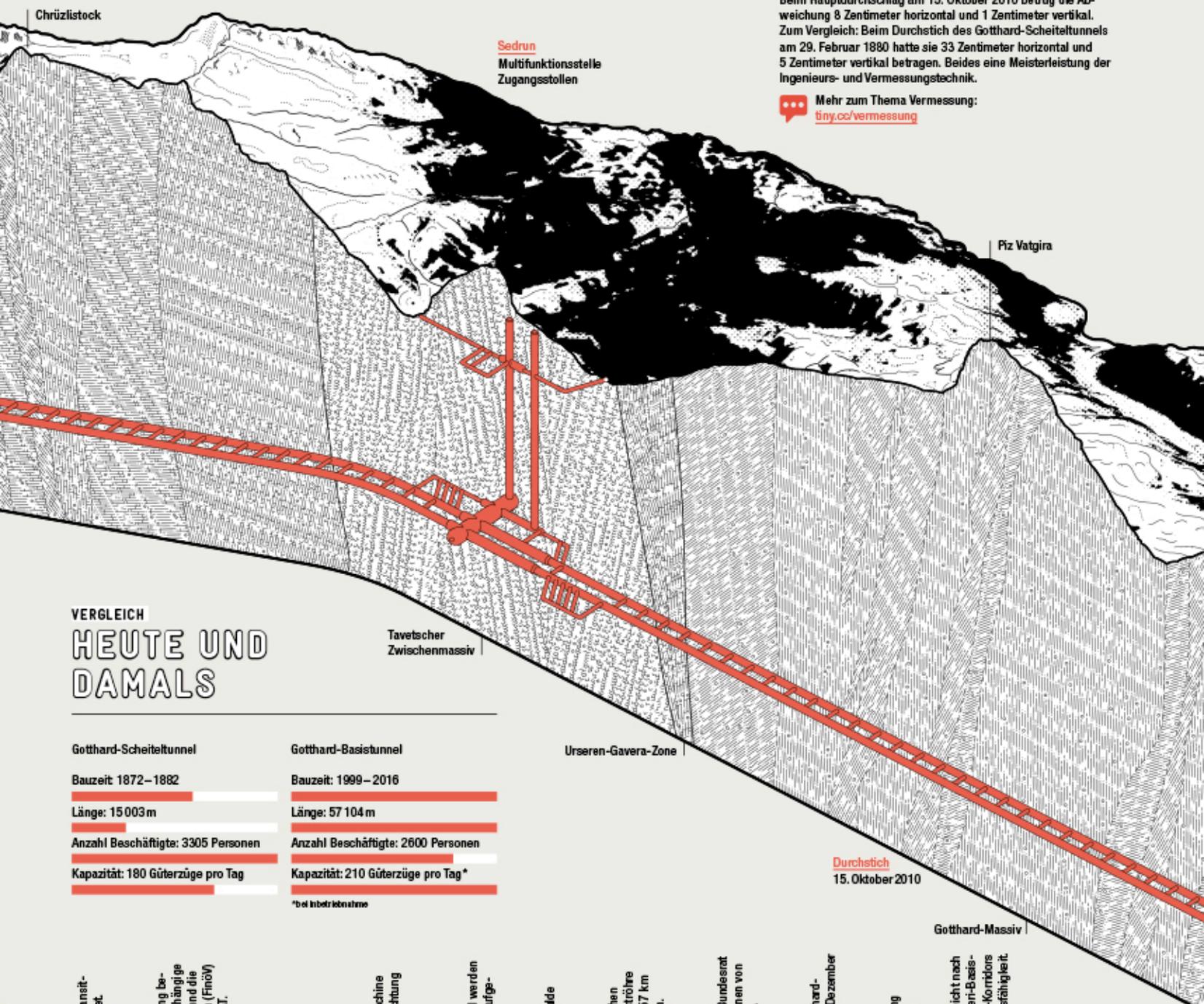
1994
Die «Alpen-Initiative» wird in einer Volksabstimmung angenommen und der Alpenschutz in der Verfassung verankert.

1995
Der Bundesrat genehmigt die Linienführung zwischen Erstfeld und Bodio und für die offene



Auf schnellstem Weg durch die Schweizer Alpen

Mit dem Gotthard-Basistunnel wird die Nord-Süd-Achse schneller und kürzer. Dank fast ebener Strecke und zusätzlicher Trassees kann die heutige Transportleistung signifikant erhöht werden.



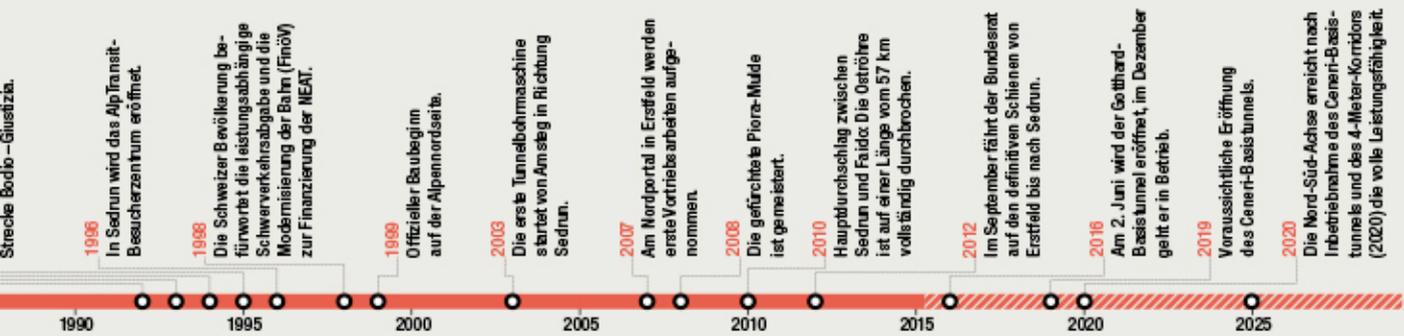
Beim Hauptdurchschlag am 15. Oktober 2010 betrug die Abweichung 8 Zentimeter horizontal und 1 Zentimeter vertikal. Zum Vergleich: Beim Durchstich des Gotthard-Scheiteltunnels am 29. Februar 1880 hatte sie 33 Zentimeter horizontal und 5 Zentimeter vertikal betragen. Beides eine Meisterleistung der Ingenieurs- und Vermessungstechnik.

Mehr zum Thema Vermessung: tiny.cc/vermessung

VERGLEICH HEUTE UND DAMALS

Gotthard-Scheiteltunnel	Gotthard-Basistunnel
Bauzeit 1872–1882	Bauzeit: 1999–2016
Länge: 15 003 m	Länge: 57 104 m
Anzahl Beschäftigte: 3305 Personen	Anzahl Beschäftigte: 2600 Personen
Kapazität: 180 Güterzüge pro Tag	Kapazität: 210 Güterzüge pro Tag*

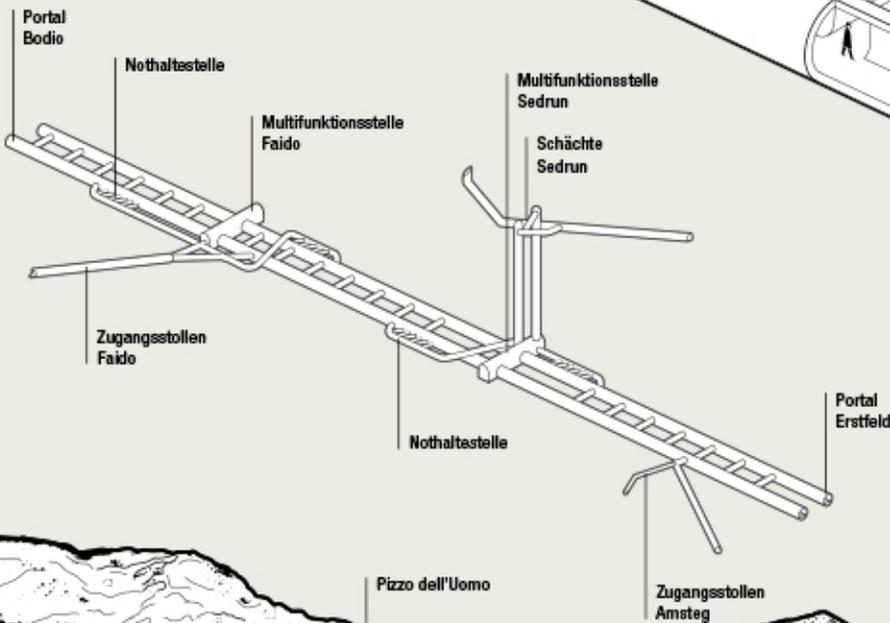
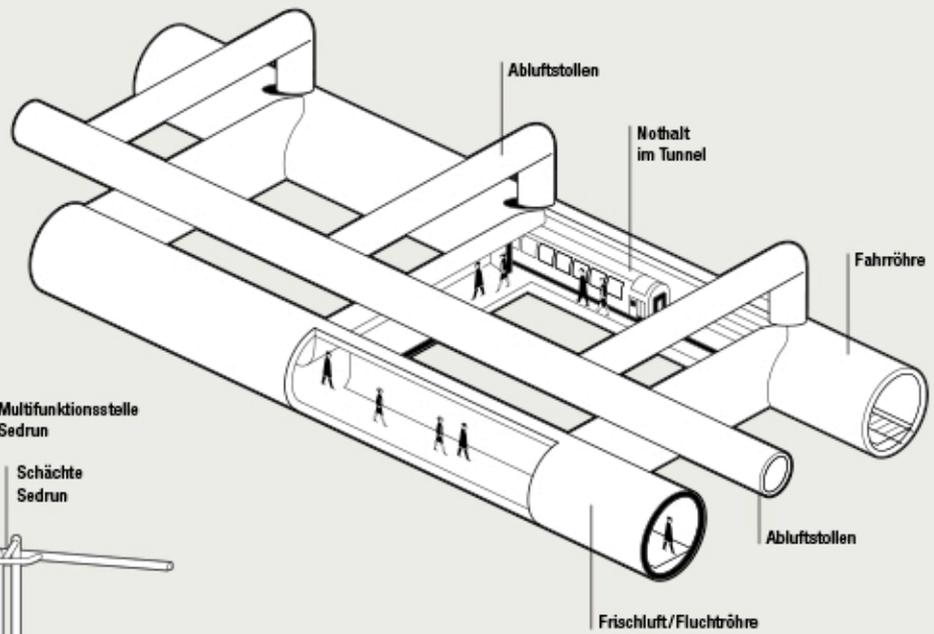
*bei Inbetriebnahme



VERLAGERUNG

VORTEIL SCHIENE

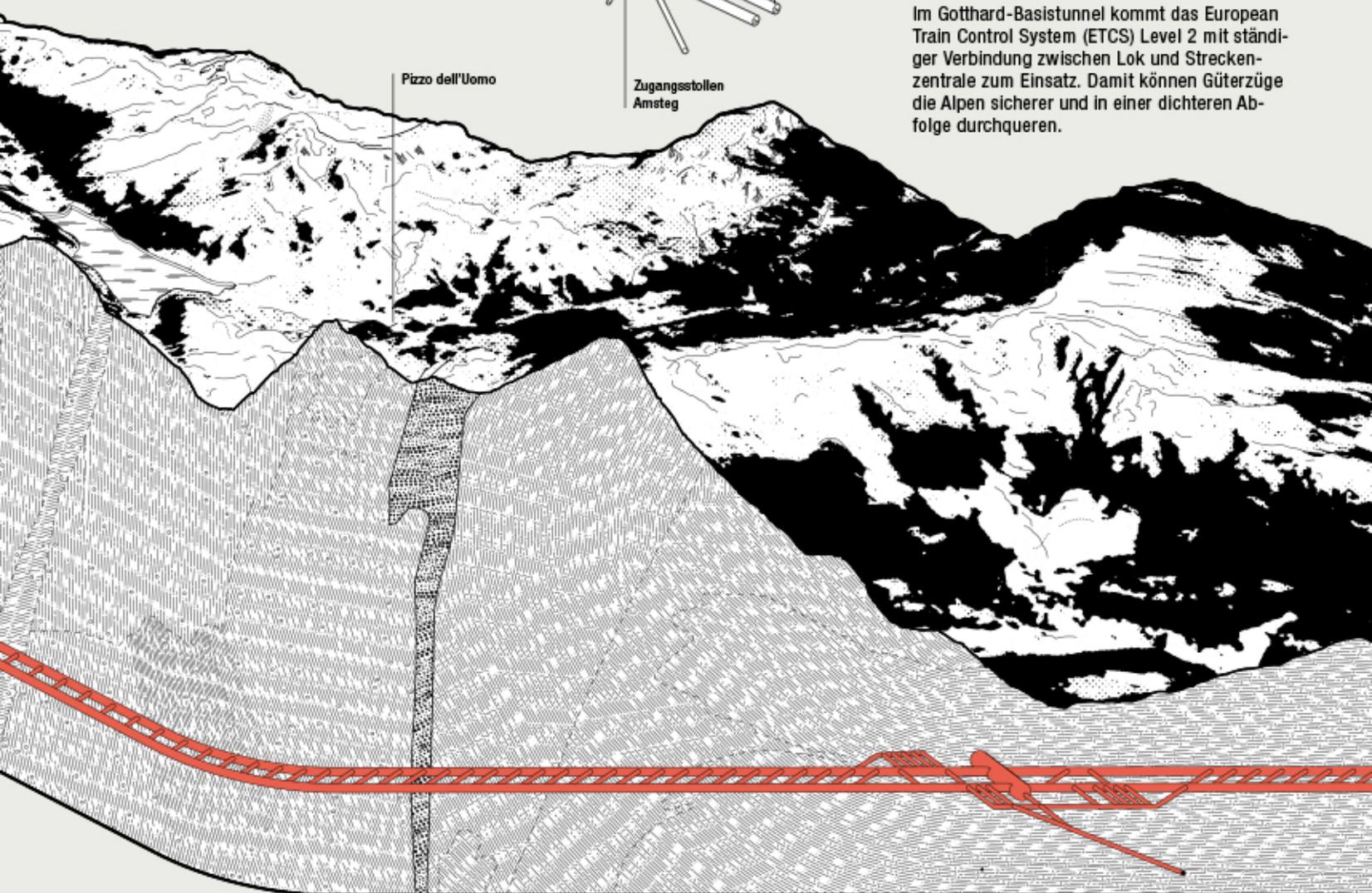
Der neue Gotthardtunnel ermöglicht effiziente und ökologische Logistiklösungen und erhöht zudem die jährliche Transportkapazität auf neu rund 50 Mio. Tonnen Güter (bisher 20 Mio.). Die Züge fahren zuverlässiger und planbarer. Witterungsbedingte Unterbrüche sind nahezu ausgeschlossen. Der Tunnel trägt zudem dazu bei, eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen.



INFRASTRUKTUR

SICHERHEIT ÜBER ALLES

Im Gotthard-Basistunnel kommt das European Train Control System (ETCS) Level 2 mit ständiger Verbindung zwischen Lok und Streckenzentrale zum Einsatz. Damit können Güterzüge die Alpen sicherer und in einer dichteren Abfolge durchqueren.



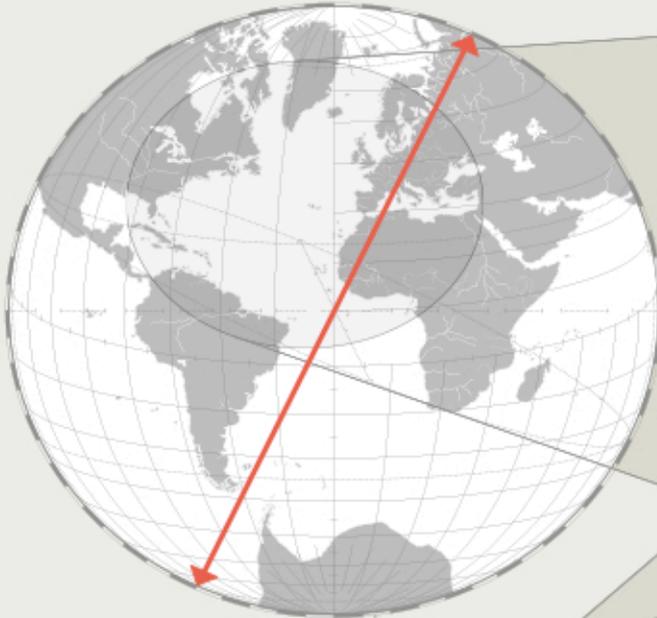
Piöra-Mulde

Maximale Gesteinstemperatur:
46 Grad Celsius

Faido
Multifunktionsstelle
Zugangsstollen

RUND UM DIE ERDE

Quellen: SBB, Wikipedia; AlpTransit Gotthard AG; gotthardbahn.ch
Grafik: Martin Woodhill



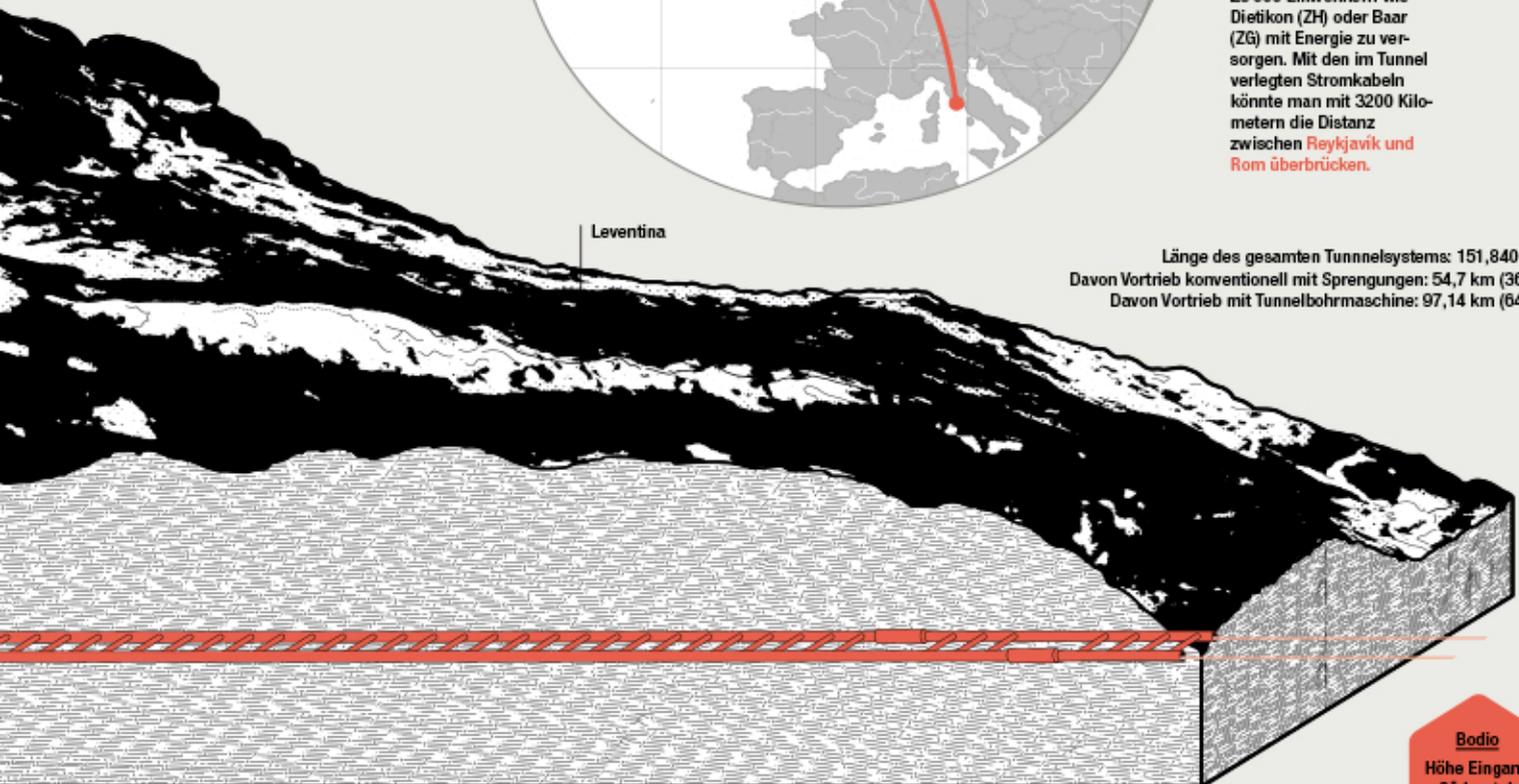
Durch den Gotthard-Basistunnel sollen ab 2020 jährlich 50 Mio. Tonnen Güter transportiert werden können. Diese Jahreslast entspricht einem Güterzug der Länge von rund **12785 Kilometern**, was dem Durchmesser der Erde entspricht.



Für den Tunnelbau wurden 28 Mio. Tonnen Aushub ans Tageslicht gefördert. Damit könnte man einen 7160 Kilometer langen Güterzug auf der Strecke von **Zürich nach Chicago** füllen. Das ist mehr als die Hälfte der Menge, die von der Schweizer Kiesindustrie während eines Jahres abgebaut wird.



Die Infrastruktur für den Strombedarf würde ausreichen, um eine Stadt mit 20 000 Einwohnern wie Dietikon (ZH) oder Baar (ZG) mit Energie zu versorgen. Mit den im Tunnel verlegten Stromkabeln könnte man mit 3200 Kilometern die Distanz zwischen **Reykjavik und Rom** überbrücken.



Leventina

Länge des gesamten Tunnelsystems: 151,840 km
Davon Vortrieb konventionell mit Sprengungen: 54,7 km (36%)
Davon Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine: 97,14 km (64%)

Penninische Gneiszone

Regelabstand der Tunnelröhren: 40 m
Maximaler Abstand der Tunnelröhren: 70 m

Bodio
Höhe Eingang Südportal:
312 m ü. M.

Blick in die Riesenröhre

Südportal am Ostrand von Bodio an der linken unteren Talseite der Valle Leventina. Hier soll künftig Druckluft aus einem 3,2 Kilometer langen Stollen zwischen Pollegio und Loderio zur Energiegewinnung gespeichert werden.



«Wir brauchen den Gotthard dringend»

Mit mehr als 90 000 Güterwagen und 31 000 Mitarbeitenden ist DB Schenker Rail die grösste Güterbahn Europas. Ein Gespräch zwischen dem Vorsitzenden Alexander Hedderich und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, über die Bedeutung des Gotthards, den Euro-Franken-Kurs und die Trümpfe der Schiene.

Interview: Roy Spring

Fotografie: Daniel Gebhart de Koekoek

Herr Hedderich, 2016 wird ein historisches Jahr für den europäischen Güterverkehr. Ist der neue Gotthardtunnel ein Segen für Europa oder eine gigantische Fehlinvestition?

HEDDERICH: Ganz sicher keine Fehlinvestition. Wir erwarten ein erhebliches Wachstum im europäischen Schienengüterverkehr. Aus meiner Sicht ist gerade der Gotthard-Basistunnel ein wichtiger Baustein, um die Attraktivität der Eisenbahn deutlich zu steigern und der Schiene in den europäischen Verkehrsströmen mehr Gewicht zu geben. Das ist auch deshalb sinnvoll, weil wir ökologisch verträglich Wohlstand und Wachstum schaffen wollen.

Herr Perrin, wie stolz sind Sie als Schweizer?

PERRIN: Ich habe das grosse Glück, während meiner beruflichen Laufbahn die Entstehung dieses Tunnels in verschiedenen Positionen begleiten zu dürfen. Das ist technisch und verkehrspolitisch unglaublich faszinierend. Die Krönung wird natürlich sein, wenn wir nächstes Jahr dieses Bauwerk endlich in Betrieb nehmen können

Herr Hedderich, Sie werden als «Baumeister der europäischen Güterbahn»

bezeichnet und wollen DB Schenker Rail bis 2020 zur kontinentalen Güterbahn entwickeln. Welche Bedeutung hat der Gotthard in diesem Netz und im globalen Güterverkehr?

HEDDERICH: Die Verkehrsströme zwischen Deutschland und Italien sowie zu den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) sind die grössten im europäischen Schienengüterverkehr überhaupt. Das ist quasi das Rückgrat, und allein DB Schenker Rail fährt jährlich über Österreich und die Schweiz rund 25 000 Züge. Schon heute ist der Gotthard der wichtigste Korridor, und durch den neuen Tunnel wird er weiter an Bedeutung gewinnen. Es ist ein deutlicher Sprung nach vorne.

Herr Perrin, was hat die Schweiz vom Milliardenprojekt? Profitiert nicht vor allem Ihre grosse Konkurrenz in Europa?

PERRIN: Geschichtlich betrachtet hat jedes Projekt am Gotthard der europäischen Nord-Süd-Achse zu Aufschwung verholfen. Ein solches Jahrhundertprojekt muss man in erster Linie volkswirtschaftlich betrachten. Ich bin überzeugt, dass über Generationen gesehen die gesamte Schweizer Wirtschaft nachhaltig davon profitieren wird.

Welche Chancen eröffnet der Gotthard-Basistunnel für den Güterverkehr auf der Schiene?

HEDDERICH: Die Verkürzung der Fahrzeit um etwa eine Stunde sowie die Möglichkeit, mit bis zu 750 Meter langen Zügen zu fahren, eröffnet im europäischen Netzwerk völlig neue Möglichkeiten. Zusammen mit unseren Kollegen von SBB Cargo bereiten wir uns intensiv vor, um diese Effizienzsteigerung zu nutzen. Klar, die vollen Effekte werden erst 2020 mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der damit durchgängigen Flachbahn sowie mit dem Vier-Meter-Korridor erzielbar sein – das wird nochmals ein erheblicher Effizienzsprung. Aber es sind genau solche Produktivitätssteigerungen, die wir im Schienengüterverkehr in der wirtschaftlich angespannten Situation in Europa dringend brauchen.

Mit dem Motto «From Patchwork to Network» ist DB Schenker Rail in 15 europäischen Ländern unterwegs. Wie entwickelt sich das Netzwerk?

HEDDERICH: Neben der Nord-Süd-Achse sehen wir grosses Potenzial in der Verbindung mit der Türkei und Südosteuropa. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verbindung mit China, zwischen Zhengzhou und Hamburg verkehren wöchentlich



«In unserer Branche stehen grundlegende Veränderungen an»: Hedderich (l.) und Perrin.

«Im Tagesgeschäft sind wir einer extremen Kurzatmigkeit ausgesetzt.»

ALEXANDER HEDDERICH

mehrere Züge. Weiter haben wir die wichtigen Korridore von Spanien nach Mitteleuropa im Blick. Als tragende Säulen unseres Netzwerks sehen wir auch den Einzelwagenverkehr mit unseren Xrail-Partnern im nationalen und internationalen Bereich. Im kombinierten Verkehr werden wir weiterhin in den Ausbau von Terminals investieren.

DB Schenker Rail erteilte SBB Cargo vor rund zwei Jahren den Auftrag, einen bedeutenden Teil der Transitverkehre durch die Schweiz zu fahren. Würden Sie heute gleich entscheiden?

HEDDERICH: Um auch in Zukunft auf der Schiene wettbewerbsfähig zu bleiben, brauchen wir hinsichtlich Preis und Qualität eine Basis, mit der wir bei unseren Kunden punkten können. Da hat SBB Cargo ganz einfach das bessere Angebot vorgelegt. Das ist ein Massstab, dem sich alle unsere Dienstleister stellen müssen. Was uns aber Sorgen bereitet, ist die jüngste Entwicklung des Euro-Franken-Wechselkurses, der die Wettbewerbsfähigkeit stark belastet.

PERRIN: So gross die Herausforderung auch ist: Es ist auch eine Chance, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Die Schweizer Wirtschaft hat ja schon mehrfach bewiesen, dass sie solche Situationen erfolgreich meistern kann. Auch wir setzen uns intensiv damit auseinander. Doch eines muss man sich bewusst sein: Für die Weiterführung der schweizerischen Verlagerungspolitik müssen der Frankenkurs und die Dieselpreise in die Überlegungen einbezogen werden.

DB Schenker Rail ist einerseits Grosskunde von SBB Cargo, gleichzeitig aber auch der härteste Mitbewerber von SBB Cargo International. Wo sind Sie Freunde, wo Gegner?

PERRIN: Was uns vereint, ist das gemeinsame Interesse an einem starken Schienengüterverkehr. Sicher haben Liberalisierung und Wettbewerb Dynamik in unsere Branche gebracht. Es gibt Segmente wie den Wagenladungsverkehr, bei denen Kooperationen Sinn machen, um unseren Kunden weiterhin Qualitätsprodukte anbieten zu können.

Die ehemalige Swissair heisst heute Swiss – und gehört der Lufthansa. Haben Sie keine Angst, vom grossen >

Mitbewerber eines Tages überrollt zu werden?

PERRIN: Wie kein anderes Land in Europa hat die Schweiz einen extrem starken Binnenverkehr mit einem dichten Netz von Anschlussgleisen. Das ist ein Unikat, bei dem unsere Expertise vor Ort immer eine Rolle spielt. Deshalb ist im Gegensatz zur damaligen Swissair der Fokus auf dem Binnenmarkt. Klar, im europäischen Kontext müssen wir die Zusammenarbeit suchen und uns im Netzwerk einbringen.

DB Schenker Rail haben die staatlichen Güterbahnen in den Niederlanden und in Dänemark übernommen und in England die grösste Güterbahn samt Zweig in Frankreich gekauft. Wann kaufen Sie SBB Cargo?

HEDDERICH: Es geht darum, sich in Europa bestmöglich aufzustellen, um unseren Kunden ein funktionierendes Netzwerk anbieten zu können – mit Partnern oder eigenen Gesellschaften. In unserer Branche stehen grundlegende Veränderungen an wie Digitalisierung, IT-Systeme und neue Geschäftsmodelle. Da ist es sinnvoll, sich mit guten, verlässlichen Partnern zu arrangieren.

Im European Operations Center beim Frankfurter Flughafen verfolgen Disponenten jeden Tag rund 5000 Güterzüge von DB Schenker Rail auf ihrer Fahrt in 15 Ländern. Was bringt diese Zentralisierung?

HEDDERICH: Sie versetzt uns in die Lage, unsere Start-Ziel-Verantwortung wesentlich besser wahrnehmen. Es ist heute möglich, den kompletten Zugverkehr quasi auf einem einzigen Bildschirm abzubilden und rund um die Uhr aus einer Hand zu steuern. Wir verzeichnen jährlich in



Gemeinsames Interesse an einem starken Schienengüterverkehr: Perrin (r.), Hedderich.

«Als planbares System kann die Bahn wesentliche Vorteile einbringen.»

NICOLAS PERRIN

Europa ungefähr hundert mittlere und grössere Störfälle, die erhebliche dispositive Eingriffe in den Zugverkehr erfordern.

Die Transportbranche ist stark vom Tagesgeschäft geprägt. Wo setzen Sie die Prioritäten?

HEDDERICH: Unsere Branche ist im Spagat: Einerseits wird von uns gefordert, langfristig die Weichen für eine veränderte Zukunft zu stellen – und gleichzeitig sind wir im Tagesgeschäft einer extremen Kurzatmigkeit ausgesetzt. Ein Beispiel: Von den Zügen, die wir am Freitag fahren,

DB SCHENKER RAIL

DB Schenker Rail, die Güterbahn der Deutschen Bahn, ist mit einem Umsatz von rund 4,84 Milliarden Euro und rund 31 000 Mitarbeitern der führende Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr. Das Unternehmen ist in 15 Ländern aktiv und unterhält europaweit zirka 8000 auf der Schiene zu erreichende Destinationen. Die Fahrzeugflotte umfasst rund 1300 elektrische Lokomotiven, davon rund 400 für mehrere Stromsysteme, etwa 2000 Diesellokomotiven und über 90 000 Güterwagen.



kennen wir am Montag fünf Prozent noch nicht. Und fünf Prozent von den Zügen, von denen wir am Montag glauben, dass wir sie am Freitag fahren werden, werden aus irgendwelchen Gründen ausfallen. Im Personenverkehr hingegen kann man schon im Januar den Dienstplan des Lokführers für die kommenden Weihnachten machen.

Wie schätzen Sie die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa ein?

HEDDERICH: Die Eisenbahn ist traditionell mit grossen Vermögenswerten wie Anlagen, Werkstätten, Lokomotiven oder Güterwagen gesegnet. Wenn es uns gelingt, diese durch kluge Prozesse, moderne IT und Innovationen effizienter zu machen, können wir die grosse Hebelwirkung einsetzen. Wichtig ist aber auch, dass die Politik die entsprechenden Rahmenbedingungen bietet. Investitionen wie am Gotthard sind ein positives Beispiel. Sorgen macht mir aber, dass wir zunehmend riesige Investitionen bewältigen müssen, die uns im Wettbewerb nicht weiterbringen, so etwa in das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS. Und in Deutschland zahlen wir mittlerweile dreistellige Millionenbeträge zur Finanzierung der Energiewende, während der Strassen-güterverkehr da nichts beiträgt. Es darf nicht sein, dass ausgerechnet der Verkehrsträger, der ökologische Transporte gewährleisten soll, offenkundig benachteiligt wird.

PERRIN: Ich teile die Ansicht von Herrn Hedderich, dass wir zu viel in den Erhalt unserer bestehenden Fähigkeiten investieren müssen und dann Innovation zu kurz kommt. So werden Entwicklungen gebremst, die grosses Markt- und Effizienzpotenzial haben. Wenn wir dieses

Potenzial erschliessen können, werden wir auch langfristig als Verkehrsträger attraktiv sein. SBB Cargo wird alles daransetzen, hier vorne mitzuspielen. Zudem spricht die Infrastruktursituation in Westeuropa für uns. Diese wird in den nächsten zwei Jahrzehnten nicht wesentlich ausgebaut werden. Daher werden wir die bestehenden Strukturen so gut wie möglich nutzen müssen. Im Umfeld einer zunehmenden Verkehrsüberlastung kann die Bahn als planbares System wesentliche Vorteile einbringen. Diese Trumpfkarte müssen wir in der Verlagerungspolitik unbedingt einsetzen.

Der Einzelwagenladungsverkehr gilt als Königsdisziplin im Schienengüterverkehr. Welche Prognosen sehen Sie für die Zukunft?

HEDDERICH: Hier kann die Güterbahn beweisen, wozu sie fähig ist: Einzelne Wagen und Wagengruppen in der Fläche einsammeln, über verschiedene Konfigurationspunkte führen und bündeln, dadurch bei sehr hoher Flächigkeit Grössenvorteile entfalten – so verknüpfen wir im europäischen Einzelwagenladungsverkehr rund 8000 mal 8000 Destinationen miteinander. Das ist schon deutlich anspruchsvoller, als einen Zug aus einem Hafen in ein Containerterminal zu fahren.

PERRIN: Im Einzelwagenladungsverkehr kann die Bahn ihre Systemvorteile der Bündelung mit den konventionellen Bahnwagen am stärksten ausspielen, zusammen mit einer auf die Kunden abgestimmten Logistik. Generell sollte man nicht die Fähigkeiten des einen Verkehrsträgers gegen die Schwächen des anderen ausspielen, sondern jeder soll aus seinen spezifischen Möglichkeiten das Optimum herausholen und einbringen. Es gibt noch

einiges an Innovationspotenzial, das wir in den kommenden Jahren anpacken müssen. Wir arbeiten teilweise mit veralteten Prozessen, ich denke da etwa an die Schraubkupplungen.

Wenn Sie privat ins Tessin reisen: Fahren Sie lieber durch den Tunnel oder über den Pass?

PERRIN: Auch wenn es in erster Linie ein Gütertunnel ist, freue ich mich darauf, eine Stunde rascher im Tessin und in Norditalien zu sein. Meine Kollegin Jeannine Pilloud wird analog zu SBB Cargo ein attraktives Angebot im Personenverkehr aufbauen, das ich gerne nutzen werde.

Sie sind privat gerne auf Reisen. Wo waren Sie zuletzt?

HEDDERICH: Mit meiner Familie war ich in Dubai. Bei dieser Gelegenheit konnte ich gleich noch dienstlich unserer neuen Gesellschaft in den Vereinigten Arabischen Emiraten einen Besuch abstatten. —

Dr. Alexander Hedderich geboren 1965 in Wetzlar, ist seit 2009 Vorsitzender der DB Schenker Rail. 1999 wechselte der studierte Wirtschaftswissenschaftler zur Deutschen Bahn, wo er in verschiedenen Funktionen tätig war. Von 2004 bis 2009 war er Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG.

Nicolas Perrin, 56, ist seit 2008 CEO von SBB Cargo und Mitglied der Konzernleitung der SBB. Er hat an der ETH Zürich Bauingenieurwesen studiert.

Berühmte Marken

ALLES GOTTHARD — ODER WAS?



DIE GOTTHARDPOST

Das berühmte Gemälde von Rudolf Koller aus dem Jahr 1873 ist im Kunsthaus Zürich zu betrachten. Als Plakat ist es im Museumsshop erhältlich.



GOTTHARD-GRANIT

Das «Urgestein-Pulver aus dem Gotthard-Massiv» (mittlere Korngröße 6µm) soll gegen Muskelkater wirken und für schöne Haut, Haare und Fingernägel sorgen.



GOTTHARD-KÄSE

Wie der Halbhartkäse Gottardo entsteht, zeigt die Schaukäserei Caseificio del Gottardo (www.cdga.ch).



GOTTHARD-KUHGLOCKE

Mit ihrem flachen und dumpfen Ton sind die typischen Gotthard-Flaschellen auch aus grosser Entfernung noch sehr gut hörbar.



Das Quiz

Gewinnen Sie eine Führerstandfahrt über die Gotthard-Bergstrecke sowie viele weitere Preise.



GOTTHARD-ROCK

Mit Songs wie «One Life, One Soul» und «Mountain Mama» gilt die Band aus Lugano als Aushängeschild des Schweizer Hard Rock.



BIRRA GOTTARDO

Mit Wasser aus dem Gotthardmassiv wird das legendäre Bier hergestellt, das an die grosse Tradition der Tessiner Brauereien erinnert.

1 Weltrekord: Er ist so lang wie kein anderer Eisenbahntunnel: Aber wie lang ist der Gotthard-Basistunnel genau?

- S 33 Kilometer
- I 40 Kilometer
- T 57 Kilometer

2 Welche beiden Schweizer Gemeinden verbindet der Tunnel?

- E Erstfeld und Bodio
- U Olten und Luzern
- Z Lugano und Cadenazzo

3 Pro Stunde und Richtung sollen zwei Personenzüge durch den neuen Gotthard-Tunnel verkehren. Wie viele Güterzüge sind bei der Inbetriebnahme pro Stunde vorgesehen?

- D 2
- S 5
- V 12

4 Die Abkürzung NEAT steht für...

- S Neue Eisenbahn-Alpentransversale
- P New Era of Alpine Transportation
- A Nationaler Eisenbahn-Alpen-Tunnel

5 In welcher Urner Gemeinde steht die bekannte Kirche, die während der Zugfahrt auf der Bergstrecke mehrfach aus verschiedenen Perspektiven zu sehen ist?

- U Andermatt
- I Wassen
- O Gurtellen

6 Wie hiess die Tunnelbohrmaschine, die nach 15 Jahren langer Arbeit 2010 den letzten Meter Fels zermalmte und damit den Durchbruch schaffte?

- Y Diana
- N Sissi
- C Beatrix

Ermitteln Sie für jede Quizfrage den richtigen Lösungsbuchstaben. Der Reihe nach in die Lösungsfelder eingetragen, ergibt sich das Lösungswort:

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

DIE PREISE

EINE FÜHRERSTANDFAHRT AM GOTTHARD: die Gotthard-Bergstrecke, der Lokführer und Sie. Erfüllen Sie sich einen Jugendtraum und fahren Sie im Führerstand über die Gotthard-Bergstrecke.

2x1 MODELL-LOKOMOTIVE CARGO im Wert von je CHF 110.–

10x1 GUTSCHEIN FÜR DEN FREIEN EINTRITT IN DAS VERKEHRSHAUS LUZERN inklusive Eintritt ins Filmtheater im Wert von je CHF 52.–

SO NEHMEN SIE TEIL

SMS: Senden Sie das Lösungswort, Ihren Namen und Ihre Adresse an die Nummer +41 79 867 08 73 (die Kosten für ein SMS richten sich nach Ihrem Abo oder PrePay-Angebot.)
E-Mail: Senden Sie das Lösungswort, Ihren Namen und Ihre Adresse an crossmedia@sbbcargo.com

 tiny.cc/gotthardquiz

Postkarte: Senden Sie das Lösungswort mit Ihrem Namen und Kontaktadresse an: SBB Cargo, Kommunikation, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten.

TEILNAHMESCHLUSS
Sonntag, 24. Mai 2015, 24 Uhr

TEILNAHMEBEDINGUNGEN:
Mitarbeitende der SBB und von SBB Cargo sind von der Teilnahme aus-

geschlossen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Über die Verlosung wird keine Korrespondenz geführt. Keine Barauszahlung. Mindestalter für die Führerstandfahrt ist 12 Jahre, Teilnehmer müssen gesund und in guter körperlicher Verfassung sein. Gilt nur mit Eigenreise an einen Bahnhof in der Schweiz.

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-

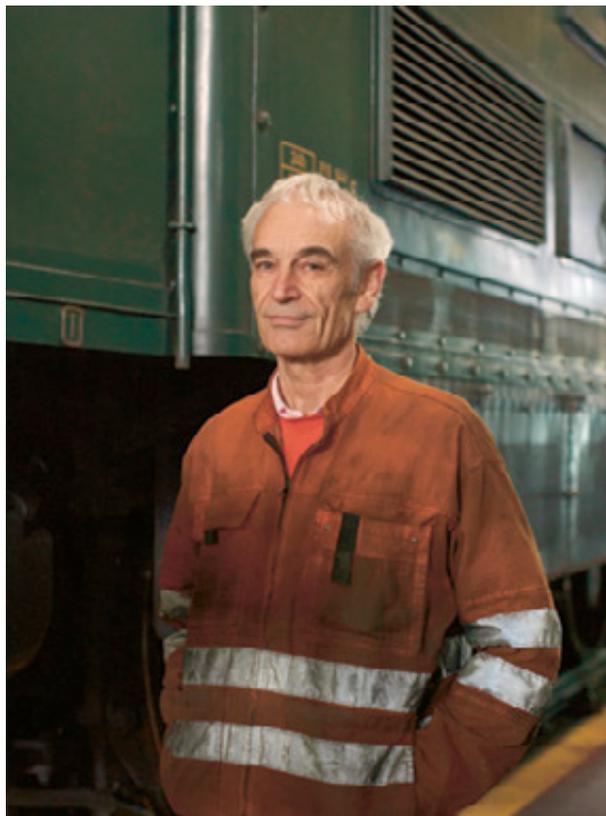
kommen neu bewertet werden.

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.

Neue Chancen für die Sonnenseite

Wie wird sich der Kanton Tessin mit dem neuen Gotthardtunnel verändern? Eine Umfrage bei wichtigen Exponenten über Hoffnungen, Befürchtungen und Möglichkeiten für Mensch und Wirtschaft.

Text: Pirmin Schilliger

In weniger als zwei Stunden im Zug von Lugano nach Zürich! Spätestens 2020, wenn die NEAT-Zufahrtsstrecken Zugersee Ost und Axen saniert sind und auch der Ceneri-Basistunnel fertig ist, wird dieses Szenario Wirklichkeit. Der neue Gotthardtunnel bringt die Menschen im Norden und Süden der Schweiz schneller, zuverlässiger und sicherer zusammen. Marco Solari, langjähriger Tessiner Tourismusdirektor und aktuell Präsident des internationalen Filmfestivals von Locarno, gerät darüber ins Schwärmen: «Wir Tessiner liegen dann plötzlich in Pendlerdistanz zur Deutschschweiz, können in Zug oder Zürich arbeiten und weiterhin in der italienischen Schweiz wohnen.»

Zum Vergleich verweist er auf die vielen Walliser, die seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels fleissig nach Bern und in andere Städte nördlich des Alpenkamms pendeln. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zeichne sich im Tessin eine ganz ähnliche Entwicklung ab, ist er überzeugt. Er rechnet sogar mit sonnenhungrigen Deutschschweizern, die dann in das Tessin umziehen werden, um im warmen Süden zu wohnen und täglich in den grauen Norden zur Arbeit zu fahren.

Kein Pendlerboom in Sicht

Im Umfeld der Bahnhöfe von Bellinzona und Lugano, den künftigen Nahtstellen, müssten folglich nun die Baumaschinen lärmen. Doch bislang hat sich dort wenig getan. Jedenfalls ist es erstaunlich ruhig, und von einem Bauboom kann im Moment nicht die Rede sein. Dies mag ein Indiz dafür sein, dass längst nicht alle Tessiner die

Marco Solari: «Der neue Gotthardtunnel ist gut für den Zusammenhalt unseres Landes und hat staatspolitisch eine wichtige Bedeutung. Mit der Eröffnung rücken nicht nur Zürich und Basel, sondern auch Bern und die Suisse Romande mit einem Schlag der italienischen Schweiz viel näher. Der Tourismus erhält eine grosse Chance, sich neu zu entfalten. Die Vermittlerrolle des Tessins zwischen Nord und Süd wird sich, wenn wir sie seriös ausüben wollen, noch ausgeprägter entwickeln.»



Marco Solari (71) ist Präsident des internationalen Filmfestivals von Locarno. Er war langjähriger Präsident von Tessin Tourismus und 1991 Chef der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft.

Entwicklung so optimistisch einschätzen wie Solari.

Kritische Stimmen gehen davon aus, dass die Pendlerattraktivität des neuen Gotthardtunnels gering sein wird. Der Unternehmer und CVP-Nationalrat Fabio Regazzi glaubt: «Einen ähnlichen Effekt, wie wir das im Oberwallis beobachten konnten, wird es wegen der doch deutlich längeren Reisezeit und der nicht überwundenen Sprachgrenze im Tessin nicht geben.» Eher ernüchternd ist auch die Prognose des Amtes für Wirtschaft des Kantons Tessins. Der Pendelverkehr zwischen dem Tessin und dem Rest der Schweiz werde aufgrund der besseren und schnelleren Verbindungen nur minimal wachsen, heisst es in einer Studie über die zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen von Alp Transit.

Als grössten Nutzniesser haben die Experten des Amtes für Wirtschaft die Tourismusbranche eruiert. «Sie wird unmittelbar von den kürzeren Fahrzeiten profitieren können», sagt Ruth Nydegger, Autorin der erwähnten Studie. Erwartet werden im Tessin in Zukunft vor allem viel mehr Tagesgäste. Heute fahren täglich rund 9000 Personen mit der SBB über den Gotthard. Bis 2025 dürfte sich die Zahl der Reisenden dank der Verdichtung und Beschleunigung des Angebotes verdoppeln, bereits 2020 rechnet die SBB mit mindestens 15 000 Reisenden pro Tag. Das dürfte dem Dienstleistungssektor 700 bis 1400 neue Arbeitsplätze bringen und einen Umsatz von 40 Millionen Franken auslösen. Diese Summe entspricht gerade mal 0,5 Prozent des kantonalen >

Bruttoinlandproduktes (BIP). Das klingt in Anbetracht der gigantischen Investitionen, die mit dem Gotthard-Basistunnel getätigt werden, eher bescheiden.

Schneller, länger, schwerer

Das wirkliche Potenzial liegt allerdings nicht im Personenverkehr. Regazzi verweist auf die künftigen Möglichkeiten im Warenverkehr und auf die Güterzüge, die nicht nur schneller, sondern auch länger und schwerer sein und die Kapazität auf der Nord-Süd-Strecke mehr als verdoppeln werden. «Das Tessin wird als zentraler Ort auf der internationalen Achse Genua-Rotterdam für alle in der Logistik tätigen Unternehmen attraktiver», betont er. Dazu beitragen würde auch der Umstand, dass die gleiche Warenmenge künftig mit weniger Lokomotiven, Personal und Energie befördert werden könne. Das mache den Transport insgesamt wirtschaftlicher.

Direkt angesprochen ist damit die in Chiasso ansässige Hupac, das führende Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz. «Als Tessiner Unternehmen glauben wir an die Entwicklungsperspektiven der neuen Alpentransversale und wir versprechen uns davon einen Aufschwung des kombinierten Verkehrs», erklärt Hupac-Sprecherin Irmtraut Tonnendorf. Allerdings fällt es ihr schwer, einen direkten Nutzen für das Tessin auszumachen. «Die NEAT wird in erster Linie den internationalen und grossräumigen Transit- bzw. den Import/Export-Verkehr begünstigen», betont sie. Das Tessin kann sich also von der neuen Verbindung primär mehr Lebensqualität und eine saubere Umwelt erhoffen, indem möglichst viele Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

«Dieser Verlagerungseffekt hängt letztlich aber von der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems gegenüber der Strasse ab», so Hupac-Direktor Bernhard Kunz. Er sorgt sich, dass sinkende Diesel- und hohe Trassenpreise sowie der starke Franken die Entwicklung des kombinierten Verkehrs gefährdeten. Die Transportbranche befürchtet zudem eine Vorzugsbehandlung des Personenverkehrs und

Filippo Celio: «Die Chancen steigen, dass sich neue Firmen aus der Deutschschweiz und aus Deutschland im Tessin ansiedeln werden und umgekehrt. Von der neuen und schnelleren Verbindung wird auch der Bildungszentrum Tessin mit der Universität und der Hochschule Lugano profitieren. Mehr Mobilität bedeutet einerseits mehr Konkurrenz, aber auch mehr Qualität und ein schnelleres Wirtschaftswachstum.»



Filippo Celio (49) ist Rechtsanwalt und Unternehmer in Lugano und Bellinzona. Der ehemalige Eishockeyprofi gab 2012–13 das TES-Magazin heraus, um das Tessin der Deutschschweiz näherzubringen.

eine Benachteiligung des Güterverkehrs. Für das Tessin selbst stellt sich beim Güterverkehr noch vehementer als beim Personenverkehr die Frage, wie er von der NEAT profitieren kann. «Tatsächlich besteht die Gefahr, dass das Tessin noch mehr zum reinen Durchgangskorridor werden könnte», räumt Filippo Celio ein, Rechtsanwalt und Unternehmer in Lugano. Er appelliert an den lokalen Unternehmertegeist, der fähig sei, die Chancen der neuen Eisenbahnverbindungen zu erkennen und zu nutzen. Vieles hänge in Ergänzung zum Gotthard-Basistunnel auch davon ab, wie die weiteren Bahnprojekte im

Süden des Kantons voranschreiten würden, so etwa die Strecke Lugano-Malpensa. Deren Eröffnung werde das in Logistik und Industrie bereits starke Südtesin enger mit Varese und Como verknüpfen und es zu einer sehr wichtigen grenzüberschreitenden Region machen.

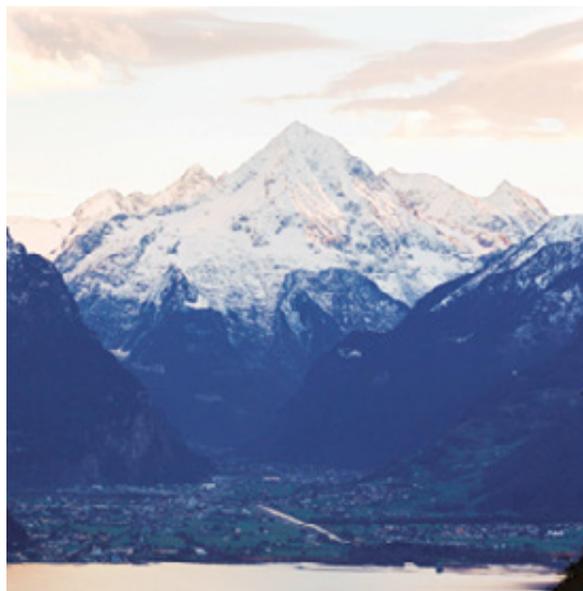
Wie sehr sich der Austausch zwischen dem Tessin und dem Raum Lombardei intensivieren wird, entscheidet sich laut Celio über den Ausbau der NEAT-Anschlussstrecken in Oberitalien. Für den Güterverkehr entscheidend ist hier der Vier-Meter-Korridor. Während die Lötschberg-Simplon-Achse ein Lichtraumprofil von vier Metern aufweist, können heute auf der Gotthard-Route nur Container und Sattelaufzieger mit 3,84 Metern Eckhöhe befördert werden. Um die Verlagerung der alpenquerenden Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene zu fördern, baut die SBB im Auftrag des Bundes die Strecke von Basel ins Tessin bis 2020 zu einem Vier-Meter-Korridor aus. «Erst wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, kann der Gotthard-Basistunnel grossräumig seine volle Wirkung entfalten», so Celio. Ähnlich äussert sich Ruth Nydegger: «Um den wirtschaftlichen Nutzen der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zu verstärken und zu optimieren, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Staat und Wirtschaft.» Beim Amt für Wirtschaft sind mittlerweile nicht weniger als 50 Massnahmen und Interventionen aufgelistet, mit denen der Kanton zusammen mit Vertretern verschiedener Wirtschaftsbranchen in den nächsten Jahren das Potenzial der neuen Verbindung gewinnbringend ausschöpfen und dem Tessin den erhofften NEAT-Schub verpassen möchte. —

MILLIARDEN FÜRS TESSIN

Das Tessin ist für die SBB zentral: Bis 2020 investiert die SBB hier mehr als CHF 1,5 Mrd. für die Neugestaltung von Bahnhöfen, die Beschaffung von Rollmaterial und die Modernisierung der Infrastruktur. So wird etwa der Bahnhof Bellinzona zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels fertig umgebaut sein. 2016 wird auch die neue Haupthalle im Bahnhof Lugano fertiggestellt.



instagram.com/MarcoMombelli



instagram.com/gergely.szabo



instagram.com/yves.nestler



instagram.com/NicolaosOrphanidis

#Gotthard

Viele haben einen Tunnelblick, wenn es um den Gotthard geht.
Aber längst nicht alle! Andere schwärmen vom majestätischen
Bergmassiv oder von der historischen Passstrasse.
Und hin und wieder wird jemand vom Nationalstolz gepackt.

Angelo Lombardi, Bergbauer, Airolo

Kühe, Kräuter, Käse

Text: Susanne Wager

Fotografie: Simon Tanner

«Ich miete Kühe», fasst Angelo Lombardi seine Tätigkeit auf 2156 Metern über Meer zusammen. Bis 2010 brachte er noch seine eigenen Tiere auf die Alp Sorescia, heute sind es rund 20 Mietkühe aus dem Tessin und über 70 aus der Deutschschweiz, die ihre Ferien dort oben verbringen. In der Nähe des Gotthardpasses wachsen ganz andere Blumen und Kräuter als unten im Tal. Der Himmel ist weit, und die Aussicht auf den Piz Cristallina und den Passo San Giacomo prächtig. Für den 67-Jährigen bedeutet dieses Leben ganz einfach Freiheit. Das hat er schon mit sechzehn gespürt, damals noch mit seinem Vater.

Mitte Juni beginnt die Saison: Die Kühe machen sich von Airolo auf den vierstündigen Marsch über die alte Tremolastrasse mit den unzähligen Kehren in Richtung Gotthardpass. Am Hospiz biegen sie ab und folgen dem 2,5 Kilometer langen Strässlein zur Alp Sorescia. Begleitet werden die Tiere von zwei Hirten und zwei Hirtenhunden, die Lombardi neben zwei Käsern den ganzen Sommer lang zur Seite stehen. Zu tun gibt es auf den 400 Hektaren genug, etwa 90 Kühe zu melken.

Jeden Morgen, jeden Abend. Der fahrbare Melkstand mit den sechs Plätzen wandert mit der Herde ein paar Mal pro Sommer von Wiese zu Wiese. Jeden Tag wird die frische Milch zu Alpkäse verarbeitet, der seit 2004 das Herkunftssiegel DOP – Denominazione d'Origine Protetta – trägt. 2000 Laibe à jeweils fünf bis sechs Kilo sind die Ausbeute pro Sommer, das macht rund zehn Tonnen Käse.

«Am besten schmeckt der Alpkäse mit einem Glas Rotwein», sagt Lombardi. Die Reife erhält der Käse von sechs bis zwölf Monaten Lagerung und Pflege. Rund 90 kg

davon verzehren Lombardi und sein Team in einem Alpsommer gleich selbst. Es mache ihm Spass, selbst für seine fünfköpfige Truppe zu kochen. Dies nicht zu knapp: Die harte Arbeit an der frischen Luft sorgt für Appetit. Anfang Saison karrt der gelernte Landwirt in seinem Geländewagen mit Anhänger jeweils haufenweise Lebensmittel auf die Alp. Im Laufe des Sommers vertilgen die Sennen 50 kg Salami und Schinken, 150 kg Reis und Pasta. Zweimal die Woche geht Lombardi nochmals

Die Sennen vertilgen 50 kg Salami und Schinken sowie 150 kg Reis und Pasta.

im 20 Autominuten entfernten Airolo einkaufen und holt die Post: So kommen Woche für Woche zehn Kilo Brot dazu, ausserdem jeden Tag Salat und Früchte.

Im Gegenzug transportiert Lombardi mit seinem 4 x 4 fast täglich den selbst gemachten Käse hinunter nach Airolo in sein Feinkostgeschäft «Il Nostrano». 2009 übernahm der Landwirt die ehemalige Molkerei im Dorfkern und baute sie um. Jetzt sieht es an der Via San Gottardo aus wie im Schlaraffenland. In den hellen Holzregalen stehen regionale Produkte und Tessiner Spezialitäten wie Lendenschinken, Salametti, Joghurt, Ziegenkäse sowie Polenta und Risottoreis. Trockenfleisch, Pancetta und Lardo stammen von den 30 Mastschweinen, die den ersten und letzten Sommer ihres Lebens ebenfalls auf der Alp Sorescia verbringen. Sogar zuoberst auf dem Gotthardpass sind Lom-

bardis Alpkäse und Salami erhältlich: Der mobile Verkaufsanhänger für hungrige Durchreisende ist geöffnet, wenn der Pass befahrbar ist.

Je steiler, desto lieber

Besonders viel Einsatz erfordern die Vorbereitungen für den Alpenbrunch am Nationalfeiertag. Bis zu 350 Personen strömen jeweils am 1. August auf die Alp Sorescia, wo sie sich am Buffet mit Tessiner Spezialitäten, an Polenta, Mortadella und Käse gütlich tun und der Volksmusikgruppe aus der Leventina lauschen. Fünfzig Tische und hundert Bänke werden dann auf die Alp transportiert und aufgestellt. Zum Glück helfen Freunde und Familie tatkräftig mit, und abends sitzen alle noch gemütlich zusammen.

Im Winter wohnt Lombardi in einem 120-jährigen Haus in Airolo, in dessen Keller er einen Teil der Käselaiibe lagert und regelmässig putzt. Die gemieteten Kühe kehren in den Laufstall zurück – ein Teil davon in den Bauernhof am Dorfausgang von Airolo, den Lombardi 2010 einem jüngeren Kollegen zur Pacht übergeben hat. Wenn es draussen kalt ist, hat Lombardi Zeit für andere Interessen. Er fährt gerne Ski, und auch hier gilt: je steiler die Piste, desto lieber. Oder er frönt der Kunst: Angetan hat es ihm der Landschaftsmaler Giovanni Segantini. Und ja, er gibt es verschmitzt zu: Die stilisierte Frau auf seiner Visitenkarte wurde ein klein wenig von einem Segantini-Bild inspiriert: Die Sennerin trägt Stock und Hut und blickt verträumt in die Ferne. —



2000 Laibe à jeweils fünf bis sechs Kilo sind Angelo Lombardis Ausbeute pro Sommer, das macht rund zehn Tonnen Alpkäse.



SBB CFF FFS Cargo

Wir lassen Sie nicht hängen.

SBB Cargo transportiert Ihre internationalen Ladeeinheiten zuverlässig und pünktlich von den Hinterland-Terminals in die ganze Schweiz. Zudem profitieren Sie von tiefen CO₂-Emissionen und attraktiven Preisen.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.

www.sbbcargo.com/de/swissplit