

NZZ 19. Januar Seite 11

Anhaltende Probleme mit dem Schienenverkehr Richtung Italien

# Top-Tunnel, Flop-Verbindungen



PAUL  
SCHNEEBERGER

Der Kontrast könnte grösser nicht sein: hier der Gotthard-Basistunnel, das weltweit beachtete sowie grösste und teuerste Einzelobjekt der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur; dort der Bahnverkehr Richtung Italien, der nicht nur in Bezug auf die Reputation, sondern auch auf die tatsächliche Qualität das Schlusslicht des ÖV-Systems bildet, dessen grundsätzliche Güte zu den Standortqualitäten und zum Selbstverständnis der Schweiz gehört. Substanzielle Verspätungen und Zugsausfälle sind vor allem am Gotthard, aber auch am Simplon nicht rare Ausnahmen, sondern immer wiederkehrende Ereignisse. Daran hat die Neukonzeption des Bahnverkehrs seit der Inbetriebnahme des Basistunnels zwischen Erstfeld und

Biasca nichts geändert. Wie schon zu Zeiten von Cisalpino, der in einer stillen Zeremonie als Sündenbock beerdigten Tochter von SBB und Trenitalia, sind Fahrten durch die Schweizer Alpen mit der Bahn keine Reisen, sondern Transporte, während deren wesentliche Qualitäten auf der Strecke bleiben.

Der Fahrplan ist oft eher grober Anhaltspunkt als präzise Marschtabelle, die Gastronomie ist diffus, WLAN bleibt den Passagieren vorbehalten, die statt mit dem Zug mit dem Fernbus nach Mailand fahren. Und wer ein Retourbillet für die grenznahe Metropole kauft, muss schon vor der Hinreise entscheiden, mit welchem Zug er zurückfahren will, weil die Billette für die knapp 50 Kilometer auf italienischem Boden jeweils an einen bestimmten Zug gebunden sind.

Zur Nonchalance im Umgang mit dem Korridor Richtung Süden gehört, dass die SBB Angaben zu Ursachen und Zahlen des Malaises verweigern. Sie wollen sich dazu erst in zwei Wochen äussern – als ob sich nach

einem Monat Gotthard-Basistunnel noch keine Zwischenbilanz ziehen liesse. Womöglich versprechen sie sich von der längeren Aufsummierung bessere Durchschnittswerte.

Selbstverständlich ist nach der Inbetriebnahme von Verkehrsbauten oder Änderungen von Fahrplänen bis zu einem gewissen Masse immer mit Kinderkrankheiten zu rechnen. Auf der Gotthardachse sind die Unzulänglichkeiten aber weniger auf das neue Bauwerk zurückzuführen als auf die technischen Probleme der international eingesetzten Züge und auf die Betriebsführung zwischen Chiasso und Mailand, wo regionale und nicht internationale Züge Taktgeber sind. Solange das so bleibt, wird auch ein Top-Tunnel nichts gegen Flop-Verbindungen ausrichten können. Mit anderen Worten: Bis dann werden die in die Nord-Süd-Achse investierten Milliarden in ihrem Nutzen für den Personenverkehr limitiert bleiben. Es ist an beiden Staatsbahnen und notfalls an ihren Eigentümern und Regulatoren, das zu ändern.