

Mehr als eine S-Bahn ins Tessin

Die Fahrt vorbei an der Kirche von Wassen hat sich ins kollektive Gedächtnis von Generationen eingepreßt. Noch fahren auch die schweren Güterzüge über diese Strecke, auf ihrem Weg von den Häfen im Norden und von Basel ins Tessin und in die Po-Ebene. Schon bald aber degradiert die Neat die Gotthard-Bergstrecke, nach ihrer Eröffnung 1882 ebenfalls als Jahrhundertbauwerk gefeiert, zur Touristenattraktion. Am Mittwoch weihen der Bund und die SBB mit viel Pomp und vielen Staatschefs den Gotthard-Basistunnel ein. Im Dezember geht er offiziell in Betrieb. Die Politiker werden in ihren Reden nicht mit Superlativen geizen.

Zu Recht richtet die Schweiz zur Eröffnung des längsten Eisenbahntunnels der Welt mit der grossen Kelle an. Der 1992 vom Stimmvolk gutgeheissene Bau ist eine technische und logistische Meisterleistung, ein verkehrspolitisches Vorzeigebispiel für Schweizer Präzision und Zuverlässigkeit. Das System der direkten Demokratie mag langsam und für die politische Elite bisweilen lästig sein, schafft aber auch die für ein Generationenprojekt nötige Akzeptanz. Anderswo kommt es bei derartigen Vorhaben zu gewalttätigen Protesten, beim Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Turin nach Lyon etwa – und auch die Demonstrationen gegen das Bahnprojekt «Stuttgart 21» sind noch nicht lange her.

Die Bedeutung des Gotthard-Basistunnels, eines Teilstücks des Korridors Rotterdam-

Genua, geht weit über die Schweiz hinaus. Der Bundesrat nutzt den Grossanlass denn auch, um mit hochkarätigen Gästen, darunter den Regierungschefs der Nachbarländer, informelle Gespräche zu den Problemen zwischen der Schweiz und der EU zu führen. Es wäre aber falsch, die Rolle des Gotthards zu überschätzen. Die Union der 28 Länder ist nicht mehr dieselbe wie in den Neunzigerjahren. Für Deutschland und Italien hat die Neat eine hohe Bedeutung, nicht aber für Polen oder die baltischen Staaten.

Die Festlaune trübt zudem, dass der Gotthard-Basistunnel seine Wirkung frühestens in einigen Jahren entfaltet. Erst die 2021 geplante Eröffnung des Ceneri-Basistunnels von Bellinzona bis vor Lugano wird die Nord-Süd-Achse zur Flachbahn machen, die im Güterverkehr eine effizientere Produktion ermöglicht. Auch der Ausbau der Zubringerstrecken zur Neat in Deutschland und Italien braucht mehr Zeit. Schon jetzt gilt es aber die Weichen zu stellen, dass sich die Fehler vom Lötschberg-Basistunnel, der 2007 eröffneten ersten Etappe der Neat, nicht wiederholen.

Dort übertrafen die Passagierzahlen alle Erwartungen, an Spitzentagen verkehren zusätzliche Personenzüge. Eine Studie im Auftrag des Bundes kam zum Schluss, dass der starke Touristen- und Pendlerverkehr ins Wallis den Güterverkehr behindert – und das, obwohl die Neat in erster Linie für die Verlagerung gebaut wurde. Die Transportbranche fürchtet sich auf der Gotthardachse bereits vor

Der Güterverkehr muss im Gotthard-Basistunnel die versprochene Priorität erhalten.



Tobias Gafafer
tobias.gafafer@tagblatt.ch

demselben Szenario. So soll der Ceneri-Basistunnel auch dem Tessiner S-Bahn-Verkehr dienen, was den Güterverkehr bremsen wird.

Die SBB als grösste Bahn haben Interessenkonflikte. Ihre Gewinne erzielen sie primär mit dem Personenfernverkehr und den Immobilien, SBB Cargo bleibt ein Sorgenkind. Es liegt deshalb vor allem am Bund, dass der Güterverkehr die Kapazitäten und Prioritäten erhält, die die Politik dem Volk in der Neat-Abstimmung versprochen hat. Die Schweiz hat nicht

Milliarden von Franken in die Neat investiert, um primär Ausflugs- und Schnellbahnen ins Wallis und ins Tessin zu erhalten.

Mit der Eröffnung der Neat rücken Italien und die Südschweiz näher an die Deutschschweiz. Die Ostschweiz hat dagegen nicht bekommen, was ihr die Politik im Rahmen der Neat versprochen hat. Vom ursprünglichen Konzept mit Projekten wie dem Hirzeltunnel zwischen Wädenswil und Baar ist abgesehen von einigen Doppelspurabschnitten zwischen St. Gallen und Pfäffikon nichts realisiert worden. Dennoch hat der Landesteil beim ÖV-Ausbau nicht den Anschluss verpasst. Graubünden profitiert seit 2014 vom verbesserten Angebot zwischen Zürich und Chur und der Rhätischen Bahn. Auch im Rheintal, um St. Gallen und im Thurgau fahren die Züge häufiger und schneller. Im Ringen um den nächsten Ausbauschritt sollte für die Ostschweiz der Brüttener Tunnel zwischen Winterthur und Zürich Priorität haben. Die Beseitigung dieses Engpasses dient nicht nur Zürich, sondern dem ganzen Bahnsystem.

Mit der Eröffnung der Neat geht in der Schweiz die vorderhand letzte grosse Neubaustrecke in Betrieb. Beim künftigen Bahnausbau verfolgt der Bund die Devise mehr Kapazität vor mehr Tempo. Doch weitere Schritte, die nicht bloss der Summe der kantonalen Wunschzettel entsprechen, müssen folgen. Zum Beispiel mit einer Art Schweizer U-Bahn für Güter, einem vielversprechenden Projekt für eine nächste Generation.

Da ist was faul im Missenland

Kaum ist die Wahlsiegerin bekannt, schreiben die Unterlegenen auf: Schiebung, Wahlschwindel, Bestechung, gesteuert von zwielichtigen Hintermännern. Der Wählerwille? Spielte nie eine Rolle. Die Demokratie? Eine Farce. Was bleibt? Ein gekröntes Haupt mit fragwürdiger Legitimation und vielleicht ein paar Prozesse. Nein, es geht hier nicht um die Nachwehen von Wahlen in einer Bananenrepublik. Diese Fragen treiben seit einer Woche die Ostschweiz um: War die Wahl der Miss Ostschweiz getürkt?

Die Beweislast scheint erdrückend: Zwei Kandidatinnen sind sicher, dass die Siegerin schon seit Wochen feststand. Eine andere Kandidatin beklagt sich über mitgehörte Bestechungsversuche, ein Vorwurf, den sie nach Androhung rechtlicher Schritte wieder zurückzog. Die Siegerin ist bei der Model-Agentur des Veranstalters unter Vertrag. Und auch bei ähnlichen Veranstaltungen, von Miss USA bis «Germany's Next Topmodel», soll beschissen worden sein. Um die Demokratie scheint sich in diesem Geschäft niemand zu kümmern!

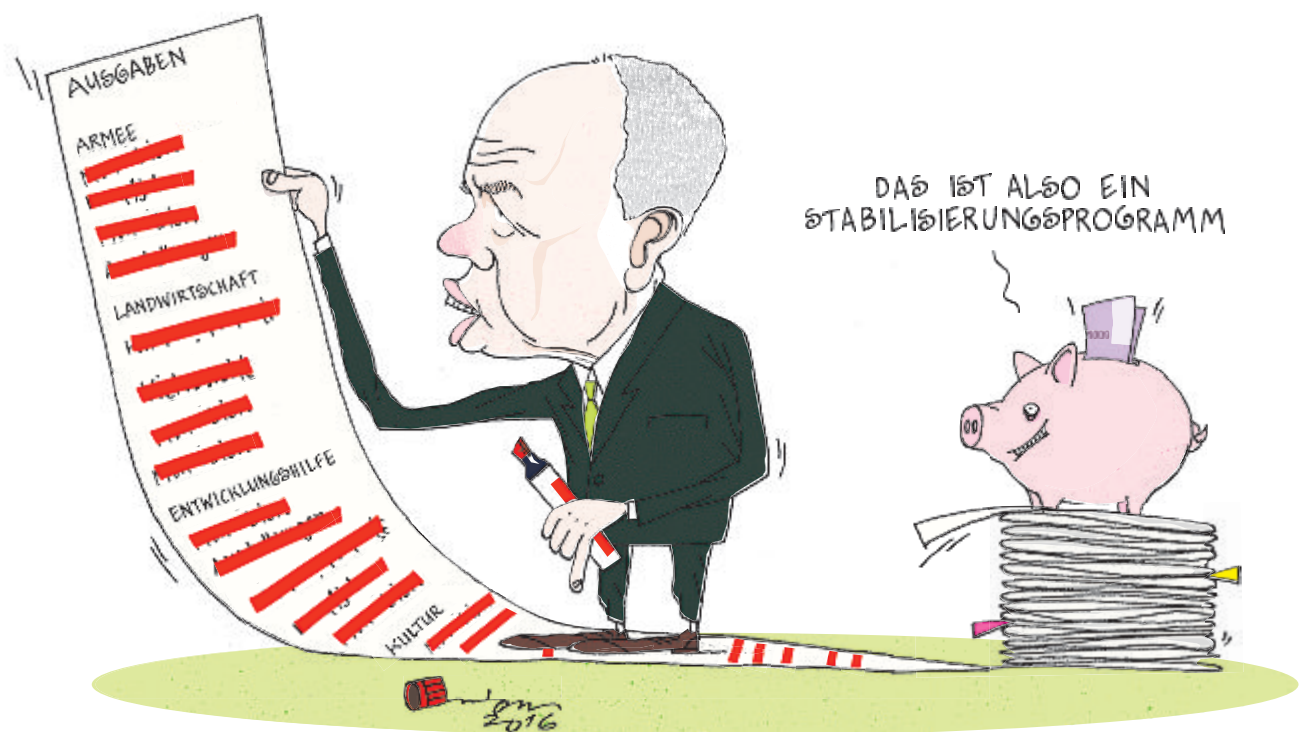
Missen haben hierzulande ungefähr die Funktion, die andernorts der Adel einnimmt: Sie füllen die Klatschspalten und sorgen für Klicks im Netz. Zur Zukunft der Sozialwerke oder zum Verhältnis mit der EU äussern sie sich selten. Tun sie es doch, bleibt es ohne Folgen. Der Demokratie droht keine Gefahr.

Trotzdem stehen hinter Miss-Wahlen und Casting-Shows handfeste Interessen: Sponsoren und Einschaltquoten. Es mag einfach scheinen, Miss zu sein. Man lächelt in die Kamera, trägt schöne Kleider oder präsentiert neue Automodelle in Garagen. Das war die Aufgabe der Miss-Ostschweiz-Kandidatinnen bei einer der Ausscheidungsrunden. Und weil nur wenige auf die nötige Punktzahl kamen, landeten nur neun statt zwölf Kandidatinnen im Final. Hopp! Ganz so einfach ist es eben nicht, bei Einsätzen wie der Eröffnung eines Supermarktes eine gute Figur zu machen. Es wäre also geradezu fahrlässig, die Entscheidung einem SMS-Voting zu überlassen.

Bei Miss-Wahlen handelt es sich um eine Sparte des Showgeschäfts. Man erhofft sich ein Geschäft mit einer guten Show – und die wird, wie beim Film, nicht zwingend besser, wenn eine wahre Geschichte dahintersteckt. So sollte es auch nicht verwundern, wenn alles nur gespielt war. Ganz vergessen sollte man die Geschichte trotzdem nicht. Sie zeigt künftigen Kandidaten und Kandidatinnen von Miss-Wahlen oder Casting-Shows wieder einmal, worauf sie sich einlassen.

KasparENZ
kaspar.enz@ostschweiz-am-sonntag.ch

Toms Welt: Harte Zeiten für den Finanzminister



Gastkommentar – Andreas Von Gunten zur Internetpanne der Swisscom

Ohne Netz steht die Welt still

Wir sind immer online und wir können nicht mehr ohne. Das haben Tausende Angestellte vergangene Woche persönlich erfahren, als das Netz der Swisscom während Stunden nicht verfügbar war. Natürlich waren danach sofort allerlei Netzverächter zur Stelle, um darauf hinzuweisen, wie abhängig wir armen Kreaturen uns von diesem Internet gemacht hätten und dass es uns ganz gut tue, wieder mal offline sein zu müssen. Dabei ist es ein wunderbar ironischer Zufall, dass ausgerechnet die Swisscom, deren CEO sich für den Ausfall öffentlich entschuldigen musste, uns ein paar Tage zuvor – etwas heuchlerisch – dazu ermuntern wollte, auch mal eine Auszeit von diesem Internet zu nehmen.

Ach diese Offliner. Sie sollen natürlich so lange vom Internet fernbleiben dürfen, wie sie wollen. Aber warum haben sie dieses missionarische Bedürfnis, auch alle anderen zur digitalen Abstinenz zu bekehren? Ich gönne ihnen die Schadenfreude, doch meine Analyse des Falles führt nicht zum Schluss, dass wir unsere sogenannte «Netzabhängigkeit» hinter-

fragen sollten, sondern dass wir dafür sorgen müssen, dass solche Ausfälle möglichst kleinen Schaden anrichten.

Ich selber habe schon längst vorgesorgt und nutze seit Jahren zwei unabhängige Internetzugänge. Früher einen über TV-Kabel und einen ISDN-Backup. Heute ist der ISDN-Anschluss dem fetten Mobile-Abo gewichen. Wir leben nicht mehr als Pfahlbauer, sondern in einer hochtechnischen, vernetzten Welt, und wir sind von verschiedensten Infrastrukturen und Netzen abhängig. Legt ein Unfall die A1 oder die SBB-Strecke Bern-Zürich lahm, gehen ebenfalls Abertausende während Stunden nicht zur Arbeit. Niemandem kommt es dann in den Sinn, das System in Frage zu stel-

len. Im Gegenteil, die Losung heisst sofort: «ausbauen». Die Stromversorgung fällt so selten aus, dass wir es geradezu herzlich finden, wenn die Ladengeschäfte in der Stadt Kerzen anzünden müssen, weil das Licht nicht mehr geht. Aber auch dann gehen wir, sobald der Strom wieder da ist, zurück in den Alltag und fordern nicht plötzlich, dass wir doch hin und wieder den Strom abschalten sollten, um uns auf unser Menschsein zu besinnen. Warum bloss soll das beim Internet sinnvoll sein?

Der Fall ist klar: Wir brauchen eine möglichst stabile Internetversorgung. Dies erreichen wir am besten durch ein dezentrales System mit vielen verschiedenen Marktteilnehmern. Es ist ungesund, wenn ein paar wenige Konzerne unsere Internetinfrastruktur beherrschen. Denn je grösser eine Organisation ist, desto grösser ist ihr Schadenspotenzial. Deshalb müssen wir unter anderem dafür sorgen, dass jedes Gebäude in diesem Land direkt mit einem Glasfaseranschluss ausgerüstet wird und dass der Zugang zu dieser Glasfaserinfrastruktur jedem Anbieter offen ist. Das Leben ist zu kurz, um offline zu sein.



Andreas Von Gunten
ist Mitglied der Digitalen Gesellschaft, Online-Verleger und Blogger.
www.andreasvongunten.com