

General-Anzeiger

[NEWS \(HTTP://WWW.GENERAL-ANZEIGER-BONN.DE/NEWS/\)](http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/)
> [Politik \(http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/politik/\)](http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/politik/)

Politik

Kommentar zum Gotthard-Tunnel

Fernwirkungen



Foto: AP

Der erste Zug fährt ein: Zur Eröffnung des Tunnels waren gestern viele Schaulustige nach Erstfeld in die Schweiz gekommen. Der Bau des 57 Kilometer langen Tunnels hatte 1999 begonnen.

02.06.2016 BONN. Wahrscheinlich war Deutschland überrascht, dass ein öffentliches

Milliardenprojekt unter Einhaltung der Baukosten umgesetzt und zudem nicht nur pünktlich, sondern sogar ein Jahr früher fertiggestellt wurde – und das bei einem Hightech-Tunnelbau mit all seinen geologischen Unwägbarkeiten.

Doch die eigentliche Ursache, warum Deutschland mit seinen Zubringerstrecken zum Gotthard-Basistunnel weit hinterherhinkt, liegt woanders: Zwar ist die Formel „Schiene statt Straße“ Bestandteil jeder Sonntagsrede zur Verkehrsinfrastruktur, aber zusätzliche Gleise versprechen – mehr Güterzüge, mehr Lärm – Bürgerproteste und langwierige Genehmigungsverfahren.

Deshalb freut sich mancher Bürgermeister (besonders im Mittelrheintal) nicht wirklich über das gestern eröffnete Jahrhundert-Bauwerk, das den Güterverkehr von Rotterdam nach Genua von der Straße auf die Schiene verlagern soll. Zu seinen Fernwirkungen gehören nicht nur weniger Brummi-Abgase für das Ökosystem Alpen und das Umfeld zuführender Autobahnen, sondern auch bockende Bürger im demokratischen Prozess. Allerdings ist Bahnlärm kein Naturgesetz, sondern die Folge veralteter Technik. Erst 2020 soll die Lärmsanierung deutscher Güterzüge via Flüsterbremse abgeschlossen sein.

Zur selbstkritischen Analyse gehört ferner, dass in Deutschland die Verbreiterung einer Autobahn zügiger Realität wird als der Ausbau des Schienennetzes. Die Eidgenossen haben ihre Hausaufgaben für einen umweltfreundlichen Gütertransit jedenfalls erledigt, während die Nachbarn gerade ihr Aufgabenheft aufschlagen. So kann der „neue Gotthard“ kaum Segen für Europa entfalten.

Auch Verkehrstradition ist im Spiel: Deutschland ist Autoland, die Schweiz ein Bahnland. Acht von zehn Schweizern halten die investierten Steuer-Milliarden für gerechtfertigt. Wer in dieser gebirgigen Topographie aufwächst und erlebt, wie Tausende Schientunnel und -brücken die Bergwelt wegsam und das Volk mobil machen, hat ein anderes Verhältnis zum Zug – und die Schweizer Bahn zur Pünktlichkeit. Selbst Dauerfrost rechtfertigt hier keine Verspätungsminute.

Das Bauwerk steht indes nicht nur für Bahn- und Tunnelfaszination oder präzises Planen und Bauen, sondern auch für den Beschleunigungstrend unserer Zeit. Mit 250 Sachen in 17 Minuten durchs Gotthardmassiv: Das hätte ein Postkutschen-Reisender als Science-fiction abgetan. Er brauchte damals etwa 30 Stunden, um das „Verkehrshindernis“, den Berg, zu überwinden. Heute rasen wir überall: unter Meeren und Städten oder durch Berge und die Luft sowieso. Der Weg ist schon lange nicht mehr das Ziel. Nicht ganz: Für Eisenbahnromantiker, meist Touristen, bleibt die gemächliche Fahrt in der alten Gotthardbahn erhalten. Sie fährt in Serpentina dreimal an der selben barocken Dorfkirche vorbei. (Wolfgang Wiedlich)