Stürmische Einweihung der Neat

Autor(en): **Volken, Marco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **122 (1995-1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-596851

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Stürmische Einweihung der Neat

Die Neue Alpentransversale wurde im Jahre 2013 endlich eröffnet. Was anno 1996 als «guter Zug in die Zukunft» gepriesen wurde, war am Eröffnungstag ein totaler Reinfall: Von allen Kantonen schickten nur gerade die Schwyzer eine Delegation nach Arth-Goldau. Ein desillusionierender Eröffnungsbericht aus der Zukunft der Schweizer Bundesbahn.

Der Nordwind jagte die Nebelfetzen über den Sattel, schletzte sie dem Südostbahngleise entlang die Rossbergflanke hinunter gegen Arth-Goldau und riss die weisse Gischt mit roher Gewalt die Rigihänge wieder hoch. Unter dem Nordwestperron beim himbeerroten Bahnhofsgebäude, an dem die Festtagsfahnen wie nasse Kartoffelsäcke herumschlappten, wartete eine schlotternde Festgemeinde auf die Einfahrt des Neat-Eröffnungszuges. Man schrieb den 13. 3. 2013. – Es waren nicht bloss der gottlose Wind und die Verspätung des ersten Alpenbasiszuges, die die miese Stimmung in der mageren Festgemeinde verschuldeten. Oder der Rückzug der Musikgesellschaft von Arth wie des Musikvereins von Goldau ins simonsche Bahnhofbuffet.

Offensichtlich und peinlich war es, dass einzig der Kanton Schwyz durch eine offizielle Regierungsdelegation mit Fahnen, Standesweibel und Trachtenwyber vertreten war. Das hatte seinen doppelten Grund! Mit dem trutzigen Nein zum Ausbau der Gotthardzufahrtsstrecke auf Kantonsgebiet hatte man die Neat-Umfahrung des traditionsreichen Knotenpunktes verhindert; gleichzeitig liess sich damit die Südostbahn vor der tödlichen Konkurrenz durch den Hirzel-Neat-Anschluss der Ostschweiz retten.

Aber gerade darum schmollten die festunwilligen Ostschweizer Kantone. Sie fühlten sich regelrecht beschissen: Nach ihrem Splügendebakel hatte man ihnen 1996 freundeidgenössisch auch noch den Neat-Anschluss gestrichen; und das selbst in der mickrigen Sparvariante «Hirzel light» mit Gesamtkosten von nur mehr 275 Milliönchen oder zwei Prozent der gesamten Ausbaukosten.

Die abwesenden Romands foutierten sich nach ihrem Anschluss an die französische Schnellbahn TGV im Jahre 2003 um den Gotthard. Aus Solidarität aber zu den übrigen Lötschberg-Kantonen waren die welschen Magistraten jenseits des Röstigrabens geblieben. Bern, Wallis und Solothurn ihrerseits hatten die Einladung zur Eröffnungsfeier gruss- und wortlos nach Bern zurückspediert: die 1997 beschlossene «Etappierung» des einröhrigen Lötschberg war inzwischen vom Bundesrat als «St.Nimmerlein» interpretiert worden.

Dass auch die Gotthard-Anliegerkantone Uri und Tessin grollend sich absentierten, liess sich leicht erklären: Die Urner waren stocksauer, dass die sogenannte eidgenössische Schnellbahn die Zufahrtsstrecke Nord zwischen Sisikon und Amsteg auf der «lärmigen Rumpelstrecke» aus dem letzten Jahrhundert passieren sollte; aus uralter Verbundenheit schlossen sich ihnen die «getriwen Landsliit» von Ob- und Nidwalden sowie Luzern an.

Im Tessin beurteilte man die fristlose Verschiebung des versprochenen zweispurigen Ceneri-Tunnels als typische Rücksichtslosigkeit der Tedeschi und pfiff auf die Feier in Schwyz. Auch die Abwesenheit der Gotthardkantone Nord mit Aargau, den beiden Basel und Zürich konnte man irgendwie begreifen: Natürlich waren es finanzielle Gründe gewesen, die den Bau des Zimmerbergtunnels verzögert hatten, aber man fühlte sich hochgradig «verseckelt».

Um all den Frust zu verstehen, muss man auf die legendäre Abstimmung vom 13. Februar 1999 zurückkommen. Volk und Stände nahmen damals die anfangs belächelte und verspottete Initiative der Radikaleidgenossen hochkantig an. Damit wurde die alte Gotthardlinie Amsteg–Göschenen mit ihren Kehrtunnels zum Nationaldenkmal erhoben; zusätzlich zur historisch getreuen Erneuerung war zwischen Wassen und Göschenen eine neue Kehre zu bauen. Die Wagen der 2007 eröffneten Ausflugsbahn waren seither jedes Wochenende regelrecht vollgepfropft mit echt patriotischem Folklorevolk. Leider hatte das Werk über zwei Milliarden gekostet, so dass es für den Gotthardbasistunnel nur für eine Röhre langte und Zimmerberg- wie Ceneritunnel in die Besenkammer der Zeit gestellt werden mussten.

Die Landesregierung hatte überdies die Reaktion der EU-Länder zu schlucken, die den Inselstaat des Vertragsbruchs beschuldigten; auch hatten sie die Schweiz inzwischen mit Schnellbahnen umfahren. Damit war das Cooper & Lybrand-Kosten-Nutzen-Gutachten-Makulatur geworden.

All diese Feindseligkeiten konnten Bundespräsident Delapipe nicht vom Rednerpult in Arth-Goldau wegbringen. Erst als auf dem Neat-Perron die Durchsage ertönte, die Urner hätten den Festzug bei Flüelen blockiert, gab Delapipe resigniert auf.

MARCO VOLKEN ■