

ÖV-Landschaft

Abseits des Nord-Süd-Stroms

Verband Urner Seilbahnen

ubl. Der Kanton Uri. Spätestens seit dem Auftritt von Landammann Hansruedi Stadler in der Arena des Schweizer Fernsehens zur Abstimmung über die Alpeninitiative 1994 kennt die ganze Schweiz die Topografie des Reusstals ob dem Vierwaldstättersee. Stadler erklärte wortreich, wie eng und laut es dort ist, und schlug den damaligen Verkehrsminister Ogi nach Punkten. Neben dem Fluss teilen sich Kantonsstrasse, Autobahn und Eisenbahn den engen Korridor Richtung Gotthard. Das wirkt auf die (Durch-)Reisenden unwirtlich, sofern sie Uri nur als Etappe auf dem Weg in den Süden zwischen Flüelen und Göschenen kennen(lernen). Doch der Urschweizer Kanton hat auch andere Seiten – die überraschenden Seitentäler und die einladenden Hochplateaus.

Hinauf in die Ruhe

Ausschliesslich per Seilbahn gelangt man auf ein solches Plateau, das den Flurnamen Arni trägt. Es liegt oberhalb von Amsteg und Gurtneilen. Dort hat die Elektrizitätswerk Altdorf AG auf 1400 Metern über Meer vor gut einem Jahrhundert einen See angelegt, um über eine Druckleitung elektrische Energie zu produzieren. Inzwischen ist die Gegend um den Speichersee zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Von Picknickplätzen, Ruhebänken und Wanderwegen aus schweift der Blick auf den gegenüberliegenden Bristen und auf weitere Dreitausender. Bei der Haltestelle Intschli, bei der seit 1994 Busse statt Regionalzüge Station machen, steht die Talstation der «grösseren» Seilbahn hinauf zum Arni. «Grösser» ist dabei relativ – acht Personen finden in einer der beiden Gondeln Platz. Der Empfang bei der Talstation ist freundlich, GA und Halbtax-Abonnemente werden aber nicht akzeptiert, die Bahn muss ohne Subventionen auskommen.

Der Fahrplan ist auf den Busbetrieb abgestimmt, bei Andrang wird aber auch ohne Unterbruch gefahren. «Bei Betriebsstörung Ruhe bewahren. Alarmierung wird automatisch ausgelöst», steht auf einem Schild in der Kabine. Sorgenfalten wären aber fehl am Platz, denn die Pendelbahn überwindet die gut 700 Höhenmeter in sechs Minuten sicher und ohne Rumpeln über die vier Stützen. 1956 wurde sie gebaut und 1979 rundum erneuert. Die meisten Fahrgäste haben dasselbe Ziel: die Natur zwischen Hinter und Vorder Arni, einige von ihnen zieht es auch weiter, in eine der höher gelegenen SAC-Hütten. Im Winter ist das Hochplateau ausserdem ein beliebtes und immer bekannteres Ziel für Schneeschuhläufer.

Oben werden die Fahrgäste genauso freundlich empfangen wie bei der Talstation. Die Angestellte der Bahn hilft nicht nur beim Ausladen der Rucksäcke, die auf den Tragflächen ausserhalb der Kabine mitfahren durften, sie entlädt auch den Postsack. Die kleine rote Bahn ist auch gleich Arm des gelben Riesen und verbindet so die Feriengäste, die in einem der weit verstreuten Ferienhäuser länger als nur einen Tag bleiben, mit der Aussenwelt.

Blick auf die Neat-Baustelle

Gelb und wesentlich enger geht es auf der anderen Seite des Arni wieder hinunter. Hier wartet eine Vierergondel der Firma Niederberger auf Passagiere, die diesen Weg auf das Plateau seit 1964 benutzen können. Wer einsteigen will, muss sich ducken und hält schon bald den Atem an. Denn steil geht es über schroffe Felswände zur knapp 800 Meter tiefer gelegenen Talstation Amsteg hinunter. Während der Fahrt orientiert sich das Auge nicht am gegenüberliegenden Dorf, sondern bleibt an der riesigen Baustelle des Gotthardbasistunnels haften. Wenn es an dieser engen Stelle des Tales eines weiteren Zeugnisses dafür bedürft hätte, dass der Kanton Uri vor allem Transitland ist: Hier steht es und nimmt viel Raum ein.

Doch Möglichkeiten, von der Nord-Süd-Strecke abzuweichen, gibt es mehr, als man denkt. Die Betreiber der Urner Seilbahnen haben sich zu



einem Verband zusammengeschlossen und vermarkten ihr bergwärts führendes Angebot im Internet und auf Papier. Es besteht aus 39 Möglichkeiten, wie sich (fast) lautlos auf die Urner Berge und Anhöhen schweben lässt. Alle touristisch nutzbaren Bahnen sind im «Urner Seilbahnführer» aufgelistet. Die Palette reicht von den grossen Gondeln in Andermatt bis zur offenen Kabine für vier Gäste auf die Musenalp ob Isenthal. Viele Bahnen funktionieren nur mit Jeton- oder Geldautomaten-Betrieb – zu teuer wäre es, für den ganzen Tag Personal anzustellen. Der Jetonbetrieb hat auch Vorteile, so kann etwa die Bahn Witterschwanden-Eggenbergli ob Springen im Schächental rund um die Uhr und das ganze Jahr über benützt werden. Bei einigen Seilbahnen braucht es neben dem nötigen Kleingeld aber auch eine gehörige Portion Mut, sie sind in ihrem «richtigen Leben», wenn sie nicht von Touristen mit Sonntagsgesichtern frequentiert werden, ganz einfach Kisten, die an einem Seil hängen und Senen und Älplern als Transportmittel dienen.



Die Brücke über den Grossen Belt, die Meeresstrasse zwischen den Inseln Seeland und Fünen.

DRESLING JENS / KEYSTONE

Das Transitland Dänemark – eine Art Spiegel der Schweiz

Grosse Nachbarländer, grosse Verkehrsbauten und eine grenzüberschreitende Metropole

An das europäische Verkehrskreuz Deutschland schliessen zwei kleine Länder an, die zu dem werden, was sie bildlich immer schon waren: die Schweiz zum Tunnel nach Italien, Dänemark zur Brücke nach Skandinavien.

P. S. Nur kurz macht der Diesel-ICE auf seinem Weg von Kopenhagen nach Hamburg Station in Rødby, ganz unten auf der dänischen Insel Lolland. Bevor er aber weiterbrummt in den Bauch des Fährschiffs «Deutschland», das ihn und seine Passagiere während 45 Minuten nach Puttgarden auf dem deutschen Ostsee-Vorposten Fehmarn schippern wird, wird der Blick frei auf die grosse Anlage des Hafen-Bahnhofs, oder besser: auf das, was von ihr noch zu sehen ist. Die Gleise, auf denen das Trajekt langer Züge vor- und nachbereitet wurde, sind von wucherndem Grün durchzogen, und hinter einem Perron verlieren sie sich im Buschwerk. Die Agonie des Brückenkopfs auf der Linie zwischen den wirtschaftlich starken Regionen Südschweden und Nordwestdeutschland kommt nicht von ungefähr. Seit 1998 wird die einst stolze «Vogelfluglinie» von einer distanzmässigeren, aber durchgehenden Strassen- und Schienenverbindung zwischen dem Osten und dem Westen Dänemarks konkurrenziert, die man, was Dimension und Wirkung angeht, durchaus als «Neat» Dänemarks bezeichnen darf.

Das Herzstück der neuen Transversale besteht aus einer Brücken- und Tunnelanlage über den 18 Kilometer breiten Grossen Belt zwischen den Inseln Seeland (mit der Hauptstadt Kopenhagen) und Fünen, welche die innerdänische Magistrale bis hinüber zur Halbinsel Jütland um 50 Minuten verkürzt. International an Bedeutung gewann dieser Korridor durch die Inbetriebnahme von Tunnel und Brücke auch über den 16 Kilometer breiten Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö im Jahr 2000. Seither besteht eine durchgehende Landverbindung über die Ostsee zwischen der skandinavischen Halbinsel und dem europäischen Festland. Abgesehen davon, dass der künstliche Landweg den internationalen und nationalen Verkehr beschleunigte, schuf er rund um die Pole Kopenhagen sowie Malmö und Lund im benachbarten Schweden eine grenzüberschreitende Metropolitanregion mit 3,5 Millionen Einwohnern – eine Art nordische Regio Basiliensis.

Querfinanzierung Schiene - Strasse

Seit die Reisezeit über den Öresund von 60 auf 15 Minuten reduziert wurde, verdoppelte sich die darüber abgewickelte Verkehrsmenge; täglich werden heute 70 000 Personen gezählt. Stark zugenommen hat die Zahl der Pendler. Zum einen gleichen schwedische Grenzgänger Unterschiede von Angebot und Nachfrage in den Arbeitsmärkten der beiden Länder aus, zum anderen haben Dänen ihre Wohnsitze nach Schweden verlegt, wo sie von günstigeren Lebenshaltungskosten profitieren. Während der Brückenschlag für Automobilisten und Lastenzüge blosses Bindeglied zwischen Schnellstrassen ist, nahmen Dänemark und die schwedische Region Schonen die neue Eisenbahnverbindung zum Anlass, den regionalen Personenverkehr in einem einzigen Netz zusammenzufassen. Beide Seiten des Sunds und dessen schwedisches Hinterland werden heute von durchgehenden Zügen erschlossen, die auch den Kopenhagener Flughafen bedienen.

Dieser Verkehr wurde von den Behörden beider Seiten 2007 gemeinsam international ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt eine Tochtergesellschaft der Dänischen Staatsbahn sowie der privaten schottischen First-Gruppe. Der Bau der beiden grossen Brückenschläge wurde staatlichen Gesellschaften übertragen, die sich mit den schweizerischen Alptransit-Tunnelbau-Gesellschaften vergleichen lassen. Allerdings betreiben die dänischen Bauherren ihre grossen Bauwerke gleich selber. In das Öresund-Konsortium teilen sich Dänemark und Schweden je zur Hälfte. Abschliessend müssen für die Kosten sowohl der Verbindung über den Öresund (4,2 Milliarden Franken) und über den Grossen Belt (5,1 Milliar-



den Franken) die Benutzer aufkommen. In beiden Fällen sollen die Kosten binnen 30 Jahren vor allem durch eine strassenseitige Maut von rund 50 Franken pro Auto refinanziert werden. Unter dem Strich ergibt sich so wie in der Schweiz eine Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse.

Die dänische «Netzvariante»

Inzwischen hat Dänemark ein drittes grosses Brückenschlagprojekt lanciert, und zwar zur Revitalisierung der «Vogelfluglinie» zwischen Rødby und Puttgarden, über die bahnsseitig nur noch die zweistündlich verkehrenden Tagesverbindungen Kopenhagen-Hamburg abgewickelt werden. Von Dänemark angestossen, trägt auch Deutschland das Bauwerk über den 19 Kilometer breiten Fehmarnsund mit, das bis 2018 erstellt werden soll. Die in einem Staatsvertrag fixierten Beteiligten

gen machen die unterschiedlichen Interessenlagen des kleinen und des grossen Landes deutlich. Während Dänemark eine grob auf 6,6 Milliarden Franken veranschlagte Bahn- und Strassenbrücke bis zu ihrer geplanten Fertigstellung allein vorfinanzieren wird, verpflichtet sich Deutschland lediglich zum auf rund 1,8 Milliarden Franken veranschlagten Ausbau seiner maroden Zufahrtsstrecken bis spätestens sieben Jahre nach Eröffnung des Grossbauwerks.

Auch dänischerseits stellt man im Hinterland eine ebenso grosse Investition in Strassenbauten und die Elektrifizierung der Eisenbahn in Aussicht. Während man mit der Reduktion des durchgehenden Landweges von Kopenhagen nach Hamburg um 160 auf 350 Kilometer argumentiert und mit der Reduktion der Bahnreiszeit von 4,5 auf 3 Stunden, spielen auch regionalpolitische Überlegungen eine Rolle. Immerhin dürfen sich die strukturschwachen Regionen Lolland und Falster von der Wiederbelebung der durch sie verlaufenden «Vogelfluglinie» einen gewissen Entwicklungsschub erhoffen. Solche Gedankengänge erinnern stark an die Genese der Netzvariante mit zwei Korridoren, die sich im Entscheidungsfindungsprozess zu den schweizerischen Alpentransversalen durchsetzte. Geradezu anheimelnd ist die von dänischen Verkehrsfachleuten hinter vorgehaltener Hand geäusserte Begründung der politisch gewollten Doppelspurigkeit im kleinen Königreich: Es gehöre halt zum Ehrgeiz jedes Verkehrsministers in Kopenhagen, einen grossen Brückenschlag zu realisieren. Wie war und ist das doch gleich mit den langen Tunneln in der Eidgenossenschaft?

Anzeige

CITROËN SCHENKT IHNEN FR. 2'000.-
KUMULIERBAR MIT DEN AKTUELLEN ANGEBOTEN
 AUF DIE ERSTEN 90 FAHRZEUGE JEDER JUBILÄUMS-MODELLREIHE.

CITROËN C5 TOURER
Jubiläumspreis ab Fr. 31'990.-

Bedingungen des Angebotes und Echtzeit-Zähler der noch verfügbaren Fahrzeuge unter www.citroen.ch

CREATIVE TECHNOLOGIE

Das Angebot gilt für alle zwischen dem 1. September und dem 30. November 2009 verkauften und immatrikulierten Fahrzeuge. Angebot gültig für Privatkunden; nur bei den an der Aktion beteiligten Händlern. Abbildung nicht verbindlich. Empfohlener Verkaufspreis. C5 Tourer 2.0i-16V Dynamique, 5-Gang, 143 PS, 5 Türen, Nettopreis Fr. 39'990.-, Kundenvorteil Fr. 6'000.-, Promopreis Fr. 33'990.-, Jubiläumssangebot Fr. 2'000.-, Jubiläumspreis Fr. 31'990.-, Verbrauch gesamt 8,5 l/100 km; CO₂-Emission 200 g/km; Treibstoffverbrauchs-kategorie D. CO₂-Durchschnitt aller angebotenen Fahrzeugmodelle 204 g/km.

CITROËN ZÜRICH
 Citroën Zürich · Citroën (Suisse) SA · Badenerstrasse 415 · CH-8040 Zürich · Telefon 44 497 33 20
www.citroen-zuerich.ch oder beim Citroën-Partner in Ihrer Region: Affoltern a/Albis - Garage Brännimann, Zürcherstr. 173, Tel. 044 761 78 70, Basadingen - Village AG, Unterdorf 3, Tel. 052 657 30 60, Bulach - Garage Corti, Solistr. 76, Tel. 044 860 50 54, Dübendorf - Garage Minoretti, Zürichstr. 44, Tel. 044 821 53 06, Embrach - Embrach Garage, Zürcherstr. 50, Tel. 044 865 01 52, Erlenbach - Garage Rolf Aebi, Seestr. 119/139, Tel. 044 915 34 40, Ermenswil - Garage Foresti, Rössliweg 6, Tel. 055 282 33 03, Freienbach - Istrag Garage, Kantonstr. 42, Tel. 055 410 28 24, Greifensee - Garage Weidmann AG, Wildsbergerstr. 44, Tel. 044 940 70 97, Horgen - Garage Weinem, Tödistr. 54, Tel. 044 725 32 94, Kilchberg - Citroën Center Kilchberg, Alte Landstr. 5a, Tel. 044 715 43 11, Kloten - Auto-Center Kloten, Steinackerstr. 5, Tel. 044 804 10 40, Netstal - Garage Wurstaissen AG, Landstr., Tel. 055 640 34 93, Rätterschen - Elsener Garage, St. Gallerstr. 33, Tel. 052 363 11 83, Rudolfstetten - Grossmatt Garage Stadelmann, Schürmatt 4, Tel. 056 633 89 89, Spreitenbach - Garage Tiwoli AG, Rütistr. 1, Tel. 056 401 14 15, Stalikon - Garage Langenegger AG, Tel. 044 700 05 29, Tuggen - Garage Huber AG, Glämschstr. 19, Tel. 055 445 18 29, Volketswil - Ried Garage AG, Zürcherstr. 37, Tel. 044 945 06 26, Weisslingen - Bosshard AG, Dorfstr. 58, Tel. 052 384 15 05, Winterthur - Bahnhofgarage Emil Frei, Schlossstalstr. 211, Tel. 052 224 01 01, Zürich-Oerlikon - Baumann Sternengarage AG, Baumackerstr. 8, Tel. 044 311 85 65