

# Brief aus der Zukunft : Lugano, 12. August 2022

Autor(en): **Romann, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 10

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120017>

## **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.

Lugano, 12. August 2022

# Brief aus der Zukunft

Liebes Hochparterre,

Meine Ferien hier in Lugano sind wunderschön. Seit das Tram der Seepromenade entlang fährt, hat die Stadt viel an Lebensqualität gewonnen. Ihr erinnert Euch: Als wir die Idee lancierten, konnten sich selbst die Grünen nicht vorstellen, die Autos mit einem Tram zu verdrängen. Sie selber schlugen einen Tramtunnel unter dem Bahnhof durch vor. Welch ein Glück, dass die Entwicklung am Schluss doch noch der ursprünglichen Idee zum Durchbruch verhalf.

Doch eigentlich will ich Euch gar nicht von Lugano erzählen, sondern von meiner Reise hierher. So nicht mehr, sage ich mir! Diese Tunnelfahrt ohne Tageslicht, ohne je zu wissen, wo ich mich befinde, mache ich nicht mehr mit! In Zukunft werde ich den Zug benützen, der oben auf der alten Bergstrecke fährt. Auch wenn die Fahrt etwas länger dauert und ich umsteigen muss.

Ich habe eine Bitte an Euch: Könntet Ihr nicht den Einfluss Eures inzwischen doch schon seit bald fünfzig Jahren erscheinenden Heftes geltend machen und anregen, dass wieder stündlich ein Zug auf dieser nach wie vor sehr attraktiven Strecke fährt? Und zwar von Zürich und Luzern direkt nach Lugano, ohne das lästige

Umsteigen. Ich bin überzeugt, dass es genügend Fahrgäste gibt, die diese elende Tunnelfahrt satt haben.

Es beginnt ja schon im Hauptbahnhof Zürich. Unter dem Deckel des HB-Südwest herrscht tagaus, tagein Dämmerdunkel. Wie seinerzeit in Winterthur, bevor dieser Flopp von Parkdeck wieder abgerissen wurde.

Wie immer habe ich mich bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof auf die bevorstehende Reise gefreut. Doch leider nur für kurze Zeit. Das Gleisfeld, dann das Überqueren der Langstrasse, das Abtauchen in den Seebahngraben, dann Dunkel. Nicht für ein paar hundert Meter, nein, 32 Kilometer bleibt der Zug unter Tag. Mit Tempo 200. Wo man sich befindet, weiss man bald nicht mehr. Auch eine Schweizerkarte hilft da nicht mehr, sich zu orientieren.

Da, die Sonne, Tageslicht, ein See. Der Zürichsee? Wohl kaum, die Berge ringsum sind zu hoch. Und das Auftauchen zu kurz für eine Lagebestimmung. Ich vermute, es war der Zugersee. Weil es mir unwohl ist, nicht zu wissen, wo ich bin, habe ich mich auf das nächste Auftauchen konzentriert. Tatsächlich, nach weiteren Minuten – auch das Zeitgefühl geht verloren – raste der Zug über eine lange Brücke. Diesmal war mir die Ori-

entierung möglich: Die beiden Mythen sind ja unverkennbar. Dann – so konnte ich mir ausrechnen – führt der Viadukt über die Ebene zwischen Schwyz und Brunnen. Genau 27 Sekunden dauerte das Vergnügen. Dann wieder Dunkel.

Nun kommen die Alpen. Berge verlangen Tunnels. Das ist halt so, das weiss ich. Immerhin hoffte ich vor der Einfahrt in den Gotthard-Basistunnel nochmals auf einen Blick auf die Bergwelt. Im Kanton Uri. Doch nichts. Irgendeinmal flimmerte ein unterirdischer Bahnhof vorbei. Die Bahnhof-Anschrift konnte ich nicht lesen. Aber ich vermute, dass es der Zentralbahnhof von Uri war.

Resigniert dämmerte ich vor mich hin. Spielt es noch eine Rolle, durch welche Felsen der Zug gerade rast? Volle 27 Minuten: dunkel, dunkel, und nochmals dunkel! Ich erinnerte mich, einmal gelesen zu haben, der Gotthard-Basistunnel sei 73 Kilometer lang. 1993 haben sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Schweiz für den Bau der NEAT entschieden. Zwei Basistunnels. Einer durch den Gotthard, einer durch den Lötschberg. Nur anderthalb Jahre später haben dann die SBB ihre Vorprojekte bei den Kantonen in die Vernehmlassung geschickt.

Auf drei Vierteln der 125 Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Goldau und Lugano war die Linienführung unbestritten. Für die restlichen 30 Kilometer – aufgeteilt in sieben Teilbereiche – gab es Alternativprojekte, welche den Wünschen der Standort-Kantone entsprachen. Unbestritten waren die Tunnelstrecken, Uneinigkeit herrschte überall dort, wo die SBB den Reisenden wenigstens einige «Fenster» zwischen den Tunnels gönnen wollten.

Beim SBB-Projekt verliefen immerhin 25 Prozent am Tageslicht. Gemäss den Wünschen der Kantone wären

noch 14 Prozent offene Strecke geblieben, dafür 86 Prozent in Tunnels. Extreme Wünsche der Kantone? Mitnichten. Nach dem Willen von kategorischen NEAT-Gegnern durfte die neue Bahnlinie etwa im Kanton Uri gar nicht mehr auftauchen. Ab Schwyz – so forderten sie – hatte die Bahnlinie parallel zum Urnersee durch den Axen zu führen, dann hinter Altdorf hindurch alles im Berg, direkt in den eigentlichen Basistunnel. Wie gesagt, ein Tunnel von 73 Kilometern Länge. 40 Prozent länger als der Kanaltunnel. Warum nur konnten sich diese Kreise durchsetzen?

Ja, warum nur? Warum spielte das Geld auf einmal keine Rolle mehr? Immerhin hat das vollständige Eingehen auf die Wünsche der Kantone 1,1 Milliarden Franken Mehrkosten verursacht. Und weitere 1,5 Milliarden die Tieflegung im Kanton Uri. Wie befürchtet, ist der Zeitpunkt, an dem die Bahn mit der NEAT endlich schwarze Zahlen einfährt, in weite Ferne gerückt. Derartig teure Bauwerke lassen sich mit den Einnahmen aus dem Güter- und dem Reiseverkehr einfach nicht mehr finanzieren.

Und warum dürfen die Automobilisten nach wie vor oben durch? Warum dürfen sie weiterhin die Luft verpesten, die Dörfer belärmen? Warum hat man nicht sie verbannt, in lange Tunnels? Oder auf die Bahn verladen? Die aufwendigen Verbauungen in den abgestorbenen Wäldern im Reusstal und in der Leventina – oder besser: anstelle der abgestorbenen Wälder – wären dann vielleicht nicht nötig gewesen. Vom Geld spricht hier ja niemand. Man tut, als sei alles von Gott gewollt.

Nun, auch der längste Tunnel hat ein Ende. In der Leventina quert der Zug dreimal die Ebene des Ticino. Dazwischen? Natürlich lange Tunnels. Freude herrscht schon lange nicht mehr. Zu oft sind wir, ich und meine



Illustration: Markus Fessler

Mitreisenden, schon durch Tunnelportale um schöne Blicke betrogen worden. Wir realisieren knapp, dass im Tessin schönes Wetter herrscht. Alle freuen sich auf das Ende der Fahrt, auf die Sonne in Lugano.

Im Ceneri-Basistunnel – auch er mit 16 Kilometern so lang wie der Gotthard-Scheiteltunnel – überkommt mich langsam aber sicher Zynismus. Wenn schon Tunnel, warum dann nicht richtig? Warum blieb man bei Bodio nicht gleich im Berg? Warum verlängerten die Planer und Politiker den Basistunnel nicht bis Bellinzona?

In der westlichen Bergflanke wäre doch noch genug Platz gewesen. Und weil's so schön ist, hätte man auch noch gleich die Magadino-Ebene unterqueren und den nun schon 97 Kilometer langen Basistunnel direkt mit dem Ceneri-Basistunnel verbinden können. Ein fast 120 Kilometer langer Tunnel. Diesen Rekord hätte der Schweiz nicht sobald ein anderes Land entrissen!

Doch zum Glück bremste dann unser Eurocity ab. Nach 81 Minuten Fahrt. Recht benommen bin ich in Lugano ausgestiegen und mit dem Funicolare in die Stadt hinunter gefahren. An der Seepromenade in herrlichem Sonnenschein brauchte ich mehr als die gewonnene Stunde Fahrzeit, um mich

wieder von der Reise zu erholen. Wie schon gesagt: In Zukunft wähle ich wieder die alte Bergstrecke. Ich will die Reise wieder «erleben». Ich will erfahren, dass zwischen Zürich und Lugano tatsächlich ein gewaltiges Gebirge liegt, mit Gipfeln und Tälern, mit Bächen und Dörfern. Die zusätzliche Stunde Reisezeit ist wahrlich gut investiert! Ich hoffe, Ihr könnt mit einem saftigen Artikel bewirken, dass das Angebot auf der guten, alten Bergstrecke wieder besser wird.

Mit lieben Grüßen

Paul Romann

PS: Damit Ihr über einige Unterlagen verfügt, schicke ich Euch Angaben zum Werdegang der Geschichte:

1994, ein Jahr nach der Volksabstimmung hat der Bundesrat über die von den SBB vorgelegten Projekte entschieden. Leider voll und ganz zu Gunsten der Wünsche der Kantone. Statt einem Viertel offene Strecke und drei Viertel Tunnel – wie es die Pläne der SBB vorsahen – wuchs der Tunnelanteil auf volle 86 Prozent. Gleichzeitig beauftragte der Bund die SBB zu prüfen, ob eine vollständige Eintunnelung im Reusstal machbar sei. Natürlich wurde sie beschlossen.

Die Strecke Zürich-Lugano ist ja Teil des europäischen Hochgeschwindig-

keitsnetzes. Um den entsprechenden Normen zu genügen, galt es, auch die verbleibenden Teilstrecken auf Tempo 200 auszubauen. Konkret, die Lücke am Zugersee zwischen der Dienststation Littl bei Baar und Goldau musste geschlossen werden. Der «Paralleltunnel» zwischen Zürich-Wiedikon und Thalwil ist im Rahmen der Bahn 2000 gebaut worden. Seine Fortsetzung unter dem Sihltal und dem Albis durch war schon Bestandteil des ursprünglichen NEAT-Konzepts.

Wie gelangt man von Littl nach Goldau? Der einzig denkbare Weg führt via Cham nach Rotkreuz und durch die Rigi. Alles dicht besiedeltes oder gebirgiges Gelände. Ausser einem kurzen Fenster im Gleisdreieck von Rotkreuz wurde alles in den Tunnel verlegt.

Fünf Prozent ist der offene Streckenanteil, 95 Prozent verlaufen im Tunnel!

PPS: Noch eine Bemerkung zum Lötschberg und der Westschweiz: 1994 haben sich die Welschen vehement für den Bau des Lötschbergbasistunnels gewehrt. Es war ja schon eigenartig, dass sich in der Romandie niemand so richtig zu fragen schien, was ihnen denn der Lötschberg bringen würde. Erst im Laufe der Zeit

setzte sich die Erkenntnis durch, dass eigentlich der Bau einer TGV-Zubringerlinie aus dem Raum Mâcon nach Genf für die Romandie viel wichtiger wäre, zumal die Doppelspur am Lötschberg noch auf lange Zeit hinaus genügen wird.

Schliesslich hat sich dann ja der Gotthard bei der Etappierungsfrage durchgesetzt. Der Lötschberg wurde zurückgestellt, ist jetzt aber im Bau. Zusammen mit einer neuen Simplon-Südrampe, welche auch diese Bahnstrecke zu einer Flachbahn mit weniger als 10 Promillen Steigung machen wird. Zusammen machen die beiden Bauwerke Sinn.

Zu erwähnen ist noch der gescheiterte Ostschweiz-Zubringer zum Gotthard, jener einspurige Tunnel zwischen Wädenswil und Littl bei Baar. Es war zweifellos richtig, ihn nicht zu bauen. Das Verkehrsaufkommen zwischen St. Gallen und dem Tessin ist einfach zu klein, um eine Investition von mehr als einer halben Milliarde zu rechtfertigen. Alle zwei Stunden ein Zug mit drei Wagen ist zu wenig. Die Reisezeit vom Tessin über Zürich nach St. Gallen dauert nicht viel länger als wenn ein Tunnel mehr wäre.

Paul Romann ist Architekt, Journalist und Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs in Zürich.