

Die Chance packen

Autor(en): **Denzler, Lukas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **141 (2015)**

Heft 32-33: **Wie die Alpentransversale das Tessin verändert**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-595524>

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.

TESSINER STIMMEN ZUR NEUEN VERKEHRSVERBINDUNG

Die Chance packen

In 16 Monaten fahren die ersten Züge durch den Gotthard-Basistunnel. Der Südschweiz eröffnen sich damit neue Chancen – doch eine positive Entwicklung stellt sich nicht automatisch ein. Bleibt das Tessin passiv, droht ihm die Marginalisierung.

Text: Lukas Denzler

Die Fahrt in den Süden hatte schon immer ihren Reiz – und hat ihn bis heute. In Airolo steigt jeweils die Spannung: Wie wird sich das Wetter auf der Alpensüdseite präsentieren? Weiter fährt der Reisende durch die Ebene von Ambri-Piotta. Anschliessend windet sich die Bahn durch den Dazio Grande, eine schluchtartige Verengung ähnlich der Schöllenen-Schlucht zwischen Göschenen und Andermatt. Hier kassierten einst die Urner Landvögte Zölle. Der Ticino hat sich tief in die Felsen eingegraben – nur sieht der Bahnreisende kaum etwas davon, weil der Zug in zwei Kehrtunnels den Höhenunterschied überwindet. In Faido sind die Überreste der Alptransit-Baustelle noch erkennbar: Neben Sedrun war Faido der zweite Ort mit einem Zugangstollen zum Gotthard-Basistunnel. Nun steht hier ein neues Unterwerk der Schweizerischen Bundesbahnen, das die Stromversorgung der Züge im Tunnel sicherstellt. Bald erreicht man die nächste Geländestufe, die Biaschina mit der wohl imposantesten Brücke der Gotthardautobahn (vgl. Abb. rechte Seite). Auf hohen Pfeilern überspannt sie den Talboden.

Als Carl Spitteler im Auftrag der Gotthardbahn 1897 seine Reiseerlebnisse im Buch «Der Gotthard»¹ veröffentlichte, gab es diese Brücke freilich noch nicht. Das Leitthema im Buch sind die Kulturen und Landschaften nördlich und südlich des Gotthards – ein literarisch gestalteter Reiseführer. Einige Jahre später wandte sich der inzwischen als Schriftsteller etablierte, aber noch nicht mit dem Literaturnobelpreis ausgezeichnete Spitteler dem angespannten Verhältnis zwischen Deutsch- und Westschweizern zu. Seine Sorge über das Auseinanderdriften der Landesteile gipfelte 1914 in seiner berühmten Rede «Unser Schweizer Standpunkt».

Beginn einer neuen Epoche?

Seither sind mehr als 100 Jahre vergangen, und demnächst wird ein neues Verkehrsprojekt von nationaler und europäischer Bedeutung in Betrieb gehen. Am 11. Dezember 2016 wird es Realität: In Erstfeld werden die ersten Züge in den Bauch des Gotthardmassivs eintauchen. Das Kirchlein von Wassen wird man nicht mehr dreimal sehen, die Leventina komplett unterfahren. Das Licht des Südens erblickt man in Bodio, auf einer Höhe von 300 m ü. M. – rund 100 m tiefer, als Zürich liegt. Ist man an der neuen und markanten SBB-Verkehrszentrale Süd in Pollegio vorbei, treten nach wenigen Minuten die Burgen von Bellinzona ins Blickfeld.

Beginnt mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wirklich eine neue Epoche, so wie es 1882 nach der Eröffnung des Eisenbahntunnels von Göschenen nach Airolo unbestrittenermassen der Fall war? Für Siegfried Alberton, Ökonom an der Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (Supsi), ist das etwas hoch gegriffen. «Der neue Tunnel bringt uns mit kürzeren Fahrzeiten ein besseres Verkehrsangebot. Aber vor dem alten Eisenbahntunnel gab es ausser der Postkutsche nichts.»

Was könnte sich ab 2016 ändern? Und was wäre zu tun, damit der Südkanton die Chance, die sich ihm mit der neuen Alpentransversale (Alptransit)² nun bietet, auch ergreift? Die Bedeutung von Alptransit habe man im Tessin noch zu wenig erkannt, meint Fabio Giacomazzi. Der Architekt und Raumplaner aus Manno bei Lugano präsidiert den Rat für Raumordnung, der das Bundesamt für Raumentwicklung und das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) berät. Im Tessin stünden im Moment vor allem die Alltagsprobleme mit den Grenzgängern, den verstopften Strassen und dem starken Franken im Vordergrund. Auch die Nachwehen der



Verkehrslandschaft Leventina: Kantonsstrasse, Autobahn und Eisenbahn zwängen sich durch die Biaschina zwischen Lavorgo und Giornico. Der elegante Biaschina-Viadukt ist mit 110 m über Talgrund eines der höchsten Brückenbauwerke der Schweiz.

Der Countdown läuft

Am 1. Juni hat Bundesrätin Doris Leuthard den Countdown für die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gestartet. In einem Jahr, am 1. Juni 2016, wird der Bahntunnel eingeweiht. Die Hauptverantwortung wird von der AlpTransit Gotthard AG an die SBB übergeben. Der Probetrieb dauert bis zum 11. Dezember 2016, dann wird mit dem Fahrplanwechsel der kommerzielle Betrieb aufgenommen. Allerdings wird die Alptransit-Gotthardlinie nicht gebaut, um den Urnern und den Zürchern das Tessin näher zu bringen. Auslöser der neuen Alpenbahnprojekte war der Güterverkehr. Für ihn bringt der neue Tunnel grössere Kapazitäten und sorgt für einen effizienten und ökologischen Warentransport. Damit leistet er einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerungspolitik des Bundes. Ein grosses Problem ist jedoch, dass sich der Ausbau der Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien verzögert.

Mit dem Bau der Flachbahn durch die Alpen schreibt die Schweiz erneut Verkehrsgeschichte. Die Idee der flachen Alpenquerung ist nicht neu. Die erste Vision eines Gotthard-Basistunnels wurde 1947 von Carl Eduard Gruner entwickelt. Er skizzierte einen zweistöckigen, kombinierten Strassen- und Bahntunnel zwischen Amsteg und Bodio, inklusive einem unterirdischen Bahnhof in Sedrun. 1963 setzte der Bund die Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» ein. Bis 1989 diskutierte man verschiedene Varianten und Linienführungen. Dann sprach sich der Bundesrat für die «Netzvariante» aus: eine Kombination von Alpentransversalen durch Gotthard und Lötschberg, dazu der Hirzeltunnel für die Anbindung der Ostschweiz. 1992 bildete die Annahme der Vorlagen zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen mit 64% Zustimmung die Planungsgrundlage für die Projekte am Gotthard und am Lötschberg. 1996 redimensionierte der Bundesrat die Neat: Der Lötschberg wurde einspurig ausgeführt, der Hirzeltunnel fiel weg. 1998 stimmte das Volk der etappierten Neat zu. 1999 begannen die Ausbrucharbeiten am Gotthard-Basistunnel, am Ceneri laufen sie seit 2006. Rohbau und Bahntechnik sind beim Gotthard fertiggestellt. Die Gesamtintegrationstests finden im August/September 2015 statt. Der Ceneri-Basistunnel soll gemäss heutigem Zeitplan auf den Fahrplanwechsel 2019 in Betrieb gehen (vgl. TEC21 41/2008). (dd)

raumpolitischen Entscheide auf Bundesebene – die Revision des Raumplanungsgesetzes und die Zweitwohnungsinitiative – sorgten für Verunsicherung. «Das absorbiert viel Energie, und als Folge davon fehlt auf politischer Ebene der Raum für strategisches Denken.» Doch gerade das wäre nötig, um die Chancen, die sich mit der neuen Alpentransversale ergeben, nutzen zu können, ist Giacomazzi überzeugt.

Kein zentraler Bahnhof im Tessin

Stärker noch als die verkürzten Reisezeiten nach Zürich und Mailand beeinflusst im Moment der Regionalverkehr das Tessin. Vor zehn Jahren wurde mit Tilo (Treni Regionali Ticino Lombardia) das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2020 wird die Fahrzeit von Bellinzona nach Lugano nur noch zwölf Minuten betragen, diejenige von Locarno nach Lugano noch 22 Minuten. Das wird in diesen Agglomerationen einen Entwicklungsschub auslösen. Laut Giacomazzi, der auch

Gemeindepräsident von Manno ist, wäre gerade in den Agglomerationen eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden wichtig. Ein aktuelles Projekt ist etwa das Tram im Grossraum Lugano. Die Siedlungsentwicklung ist in geordnete Bahnen zu lenken; die Fehler der Vergangenheit dürfen sich nicht wiederholen.

Letztlich geht es um den Übergang in eine urbane Gesellschaft – die Metapher dafür ist die Città Ticino (vgl. TEC21 13/2010 «Ticino Città diffusa»). Schon vor 20 Jahren existierten hierzu Visionen. So sollte etwa bei Camorino in der Magadinoebene der neue zentrale Tessiner Bahnhof entstehen. Mit Ausnahme vom Grenzort Chiasso wäre die Stazione Ticino der einzige Halt der neuen Alpentransversale im Tessin gewesen – vom Knoten Camorino wären die Reisenden mit Tilo in kürzester Zeit weiter nach Bellinzona, Locarno und Lugano gelangt. Bellinzona wäre zudem in einem Tunnel umfahren worden. Doch diese Projekte sind zurückgestellt. Die Etappierung der Neat hat der ursprünglichen Vision die Flügel gestutzt.

Remigio Ratti, ehemaliger Tessiner Nationalrat und emeritierter Professor für Regionalwissenschaften an der Universität Freiburg, war Mitglied der Arbeitsgruppe «Alptransit Ticino», die unter Leitung des Tessiner Architekten Aurelio Galfetti in den 1990er-Jahren über die Zukunft des Bahnkorridors und der regionalen Verkehrserschliessung im Tessin nachdachte.³ Die vom Tessiner Kantonsparlament eingesetzte «Gruppo di riflessione» sollte das von den SBB ausgearbeitete Projekt für die Hochgeschwindigkeitslinie durch den Kanton analysieren und die raumplanerischen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen abschätzen.⁴

Die Vorschläge – unter anderem die zentrale Stazione Ticino und die Fortsetzung von Alptransit von Lugano bis Chiasso – stiessen beim Kanton auf offene Ohren. Leider sei dies in der Planung aber nicht umgesetzt worden, sagt Ratti. Die Stazione Ticino habe im Moment keine Priorität. Das Land, das für deren Realisierung benötigt würde, sei aber immerhin gesichert. Vor fünf Jahren schlug Ratti zudem vor, dass der Kanton Tessin Alptransit zum zentralen Projekt für 2010 bis 2020 erklären sollte. «Als Leitbild für Politik und Wirtschaft ist das aber leider nicht oder nur bruchstückhaft und nur von einzelnen Personen aufgenommen worden.» Seiner Meinung nach fehlt der Wille, Alptransit als Zugpferd für Folgeprojekte zu sehen. Visionen zur territorialen Entwicklung seien rasch zu konkretisieren. Diese würden Gestalt annehmen, sobald sie in Projekte mündeten. Als positive Beispiele nennt Ratti die SBB-Projekte bei den Bahnhöfen von Bellinzona, Lugano und Mendrisio.

Das grösste Risiko sieht Remigio Ratti derzeit darin, dass das Alptransit-Projekt in Lugano endet. Eine Weiterführung bis Chiasso und Mailand sei aber zentral. Im Südtessin seien die Strassen mittlerweile derart verstopft, dass dem Ausbau der Bahn als echter Alternative zum Auto höchste Priorität eingeräumt werden müsse, sagt Ratti. Er selber benütze den Tilo fast jede Woche, wenn er nach Mailand reise. Die S-Bahn gehöre zur metropolitanen Mobilität.

Natur und Kulturlandschaft als Trumpf

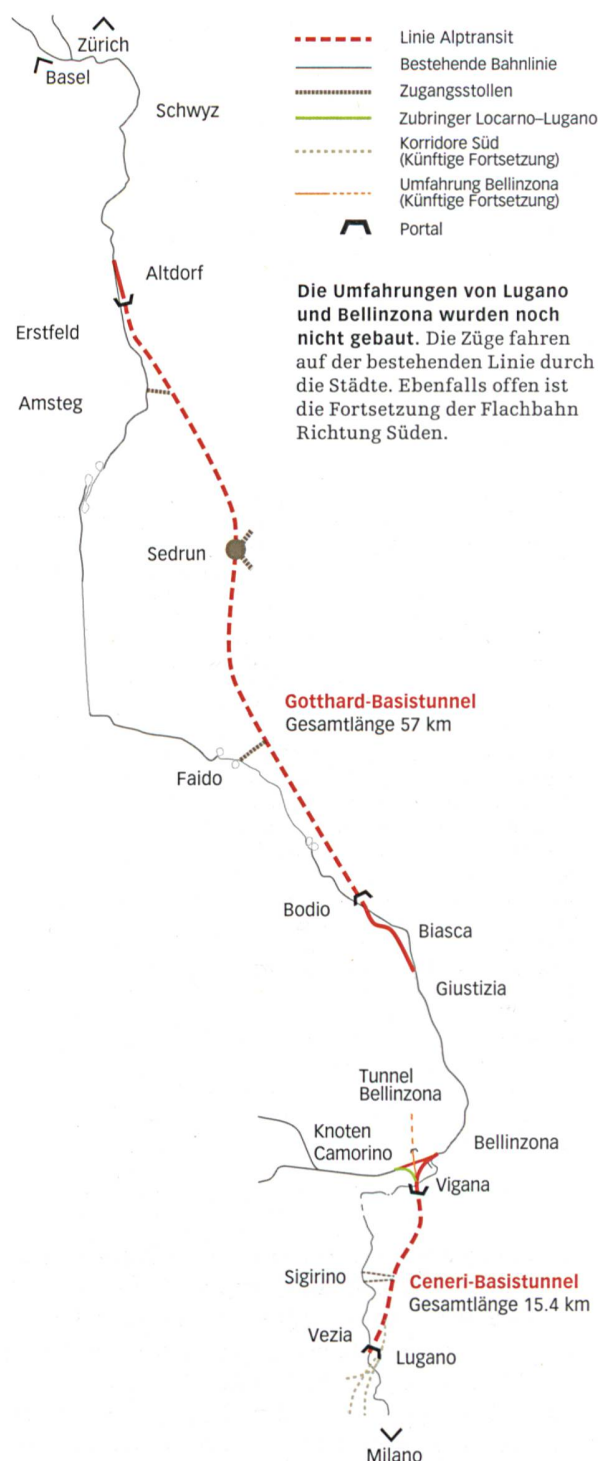
Vom Gotthard-Basistunnel und der besseren Erreichbarkeit profitieren nicht nur die Zentren. Auch für die Tessiner Täler gebe es Chancen, findet Ratti. Er denkt dabei unter anderem an die beiden Nationalparkprojekte im Centovalli, im Onsernonetal und in Teilen des Maggiatals (Parco Nazionale del Locarnese) sowie im Gebiet zwischen Lukmanier- und San-Bernardino-Pass (Parc Adula). Das sieht auch Fabio Giacomazzi so. Man habe im Tessin zwar kein Matterhorn, aber die enge Verflechtung von Natur und Kulturlandschaft der Tessiner Berge sei ein grosser Trumpf. Diese Chance gelte es zu nutzen.

Dass von Alptransit nicht nur der Tourismus profitieren kann, davon ist Siegfried Alberton überzeugt. Die Hochschulen und die noch junge Universität erlebten gegenwärtig einen Aufschwung. Auch als Forschungsstandort könnte sich die Südschweiz weiter etablieren; in Bellinzona etwa existiert bereits ein Zentrum für medizinische Forschung. Der Kanton und verschiedene Institutionen hätten die Chancen und Risiken von Alptransit analysiert. Nun gelte es, konkrete Projekte umzusetzen. «Gefragt ist jetzt vor allem die Initiative von Privaten und der Wirtschaft», sagt Alberton. Alptransit sei in erster Linie als Verkehrsprojekt geplant worden. Eine verbesserte Infrastruktur führe aber nicht automatisch zu Entwicklung.

Ökonomische Chancen und Risiken

2012 erschien ein Bericht über die ökonomischen Effekte von Alptransit auf das Tessin.⁵ Auftraggeber war der Kanton. Die Autoren kamen zum Schluss, dass 700 bis 1400 neue Arbeitsplätze entstehen könnten; das wären 0.5 bis 1% der heute Beschäftigten im Tessin. Zulegen dürfte besonders der Dienstleistungssektor einschliesslich des Tourismus. Regional zeigen sich Unterschiede. Profitieren werden besonders die Regionen von Bellinzona und Lugano, in geringerem Ausmass Locarno und Mendrisio. Die Tessiner Bergtäler – das Maggiateal, die Leventina und das Bleniotal – dürften laut der Studie hingegen kaum einen direkten Nutzen haben. Es wird vor allem entscheidend sein, ob es gelingt, diese Täler an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Und in der Leventina stellt sich insbesondere die Frage, inwiefern das Zugangebot auf der Bergstrecke aufrechterhalten bleibt. Heute halten die Interregio-Züge in Airolo und Faido – die Leventina verfügt damit über gute Verbindungen nach Bellinzona und auf die Alpennordseite.

Das Tessin befindet sich in einer Sandwichlage – im Süden grenzt es an Italien, und so betont man gern das Schweizerische. Aber auch von der Deutschschweiz will man sich abgrenzen. In letzter Zeit habe das Tessin etwas zu sehr nach Süden geschaut, findet Siegfried Alberton. Durch die schnellere Verbindung zu den Städten im Schweizer Mittelland werde sich der Blick der Tessiner vielleicht wieder etwas mehr nach Norden richten. Und das sei nicht schlecht. «Die grosse Chance von Alptransit besteht vielleicht darin, dass die Südschweiz ihr Verhältnis zum Rest der Schweiz neu



| Strecke | heute | ab 2017 | ab 2020 |
|-------------------|------------|------------|------------|
| Bellinzona–Zürich | 2 h 15 min | 1 h 30 min | |
| Bellinzona–Zug | 1 h 50 min | 1 h 05 min | |
| Bellinzona–Luzern | 2 h 05 min | 1 h 20 min | |
| Bellinzona–Lugano | 23 min | | 12 min |
| Lugano–Locarno | 55 min | | 22 min |
| Lugano–Zürich | 2 h 40 min | < 2 h | 1 h 45 min |

Ab Mitte Dezember 2016 werden sich die Reisezeiten von Basel oder Zürich ins Tessin und weiter bis nach Mailand verkürzen. Die Reduktion wird sich allerdings erst nach der Instandsetzung der Strecke Arth-Goldau–Zug 2018 voll auswirken.

Gotthard-Bergstrecke

Die 1882 eröffnete Gotthard-Bergstrecke verliert mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels an Bedeutung. Aus Sicht des Bundesrats ist die Bahntrasse aus raumplanerischen, regionalpolitischen und verkehrstechnischen Gründen trotzdem weiterhin wichtig. Er hat deshalb im Oktober 2014 entschieden, dass die Bergstrecke im schweizerischen Eisenbahnnetz integriert bleiben soll und für den Erschliessungsverkehr und den touristischen Verkehr weiter betrieben wird. Um die Kosten für Erhalt und Weiterbetrieb der Bahninfrastruktur zu senken, sind diverse Massnahmen geplant. Da der Verkehr über die Bergstrecke abnehmen wird, ist es zum Beispiel denkbar, die zeitlichen Abstände für Erneuerungsarbeiten zu vergrössern oder nicht mehr benötigte Anlagenteile zurückzubauen.

Verbindliche Beschlüsse zur mittel- und langfristigen Gestaltung der Gotthard-Bergstrecke können erst getroffen werden, wenn verlässliche Daten zur Verkehrsentwicklung nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels vorliegen, sagt der Bundesrat. Aus heutiger Sicht wird dies frühestens 2025 der Fall sein. Eine Kandidatur für das Weltkulturerbe der UNESCO beurteilt er zum jetzigen Zeitpunkt als wenig erfolgversprechend und will vorläufig darauf verzichten. (dd)

definieren kann», sagt Alberton. Wenn jedoch im Kanton selber keine Initiativen erfolgen, dann drohe lediglich mehr Transitverkehr – und, noch schlimmer, eine Marginalisierung innerhalb der Schweiz.

In diesem Sinn ist die neue Alpentransversale auch für die ganze Schweiz als Chance zu sehen. Nicht nur, weil die Menschen schneller vom Norden in den Süden gelangen und umgekehrt. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels könnte auch bewirken, dass die Südschweiz wieder etwas stärker ins Bewusstsein der übrigen Schweiz rückt.

So ist es beispielsweise sehr erfreulich, dass sich die Stadt Zürich zusammen mit den Gotthardkan-

tonen Schwyz, Uri und Tessin über die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Gotthard-Korridor im Zuge der Neat-Eröffnung Gedanken gemacht hat. Die Ergebnisse sind im Rahmen des europäischen «Alpine Space»-Programms erarbeitet worden und in einem Bericht festgehalten.⁶ Ende Juni war an der Expo in Mailand eine Veranstaltung im Schweizer Pavillon dem Thema gewidmet. Hoffentlich ist das erst der Anfang der Kooperation. Das 57 km lange Bauwerk durch den Gotthard würde dann nämlich nicht nur als Tunnel dienen, sondern auch als eine «Brücke» zwischen den Landesteilen wirken. •

Lukas Denzler, dipl. Forst-Ing. ETH/Journalist,
lukas.denzler@bluewin.ch

Anmerkungen

1 Carl Spitteler: Der Gotthard – Mit der Eisenbahn und zu Fuss über den Gotthard. Europa Verlag AG. Zürich 2014.

2 Im Tessin wird die neue Alpentransversale durch den Gotthard oft Alptransit genannt. Damit ist die neue Verbindung mit den beiden Basistunnels gemeint – und nicht die AlpTransit Gotthard AG, die die Bauwerke im Auftrag des Bundes erstellt.

3 Aurelio Galfetti et al.: Progetto di grande massa per una Alptransit Ticino. 1993.

4 Paolo Fumagalli: Alptransit Gotthard – ein territorialer Entwurf für das Tessin. In: Werk, Bauen und Wohnen 87 (2000).

5 Metron, RappTrans, consavis: Effetti economici della messa in esercizio di Alptransit in Ticino: opportunità e rischi – Rapporto finale. Repubblica e Cantone Ticino. 2012.

6 EcoPlan, Institut für Betriebs- und Regionalökonomie Hochschule Luzern: Zürich – Gotthard – Mailand: Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Gotthard-Korridor im Zuge der NEAT-Eröffnung. Stadtentwicklung Zürich, Kantone Schwyz, Tessin und Uri, 2015.



Offene Strecke der Alptransit-Gotthardachse bei Biasca.