

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 Maggiatal, die Leventina und das Blenio – 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 erfolgten, 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 Zug 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 massima 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.

MANNO–REGENSDORF RETOUR

Der Gotthardpendler

Im Tessin wohnen, in Zürich arbeiten und die Zeit im Zug für Sinnvolles nutzen: ein persönlicher Erfahrungsbericht.

Text: Marco Bettelini

« Als mein Vater Ende der 1940er-Jahre im Kanton Glarus arbeitete, nahm die Rückfahrt zu seinem Wohnort Caslano den besten Teil eines Tags in Anspruch. Die Generation meiner Grossväter kam nur für die Festtage nach Hause. Die Heimfahrt des ersten Tessiner Bundesrats, Stefano Franscini, dauerte 1848 drei Tage. Mit der neuen Gotthardlinie wird die Fahrtzeit Lugano–Zürich um eine Stunde auf 1 Stunde und 45 Minuten reduziert. Das ist für Pendler gut machbar – und eröffnet ganz neue Perspektiven! Für den gelegentlich geschäftlich Reisenden ändert die verkürzte Reisezeit nicht viel. Das ergibt etwas längere Sitzungen bei den Kunden oder etwas kürzere Arbeitstage. Aber viele regelmässige Pendler treffen sich schon heute um 6:11 Uhr im ICN Lugano–Zürich. Einige schlafen, andere schwatzen, viele arbeiten. Ich gehöre seit sechs Jahren zu dieser Gruppe, seit ich eine Arbeitsstelle bei einem Ingenieurbüro im Grossraum Zürich angenommen habe. Mein Arbeitsplatz ist in Regensdorf, mit meiner Familie lebe ich in Manno bei Lugano. Ich fahre typischerweise zwei bis drei Mal pro Woche ins Büro und wenn möglich am selben Tag zurück. Das bedeutet: lange Arbeitstage, häufig kurze Nächte. Ich habe meine Wahl keinen Moment bereut. Die Reisezeit ist meine bevorzugte Zeit für die anspruchsvolleren Tätigkeiten: Studieren, Gestalten, Schreiben – und vor allem Denken. Im Büro in Regensdorf kann man mit Kollegen und Kunden zusammensitzen, arbeiten kann man im Büro zu Hause.

Spannend sind die Perspektiven für junge Berufseinsteiger aus dem Tessin. Nach dem Studium «jenseits der Alpen», vielleicht nach einer Dissertation und vielem mehr, ist man in der Regel gespalten. Die Bindung zum Heimatkanton ist manchmal gross. Der Ehrgeiz, in führenden Unternehmen tätig zu werden, die häufig keinen Sitz im Tessin haben, ebenfalls. Mit der neuen Gotthardlinie bieten sich neue Optionen, um Persönliches und Berufliches optimal zu verbinden. Im Tessin leben und trotzdem eine grosse berufliche Flexibilität behalten. Den Traumjob angehen, Entwicklungsperspektiven nachgehen, die Nähe zur ETH aufrechterhalten, Weiterbildungen absolvieren, Neues schaffen. Neue Arbeitsmodelle und intelligente Unternehmer unterstützen diese Tendenz und eröffnen neue Perspektiven. Die Südschweiz profitiert auch, indem sie durch die kürzeren Reisezeiten attraktiver wird als Arbeitsort für qualifizierte



Marco Bettelini,
«Der Reisende».
Handkoloriertes
Foto von Architekt
Franco Poretti

Arbeitskräfte, die nördlich der Alpen verwurzelt sind. Wie viele werden diese Chancen packen? Wie gross werden die gegenseitigen Vorteile für den mächtigen Wirtschaftsstandort Zürich und für meinen kleinen Ticino sein? Wichtig ist, dass die neue Chance wahrgenommen und konkret nutzbar wird. Dafür sind aber leistungsfähigere und zuverlässigere öV-Anbindungen im Tessin erforderlich. Ich zähle mich zu den Privilegierten, die den Wohnort auf Fahrraddistanz zum Bahnhof verlegen konnten. Das geht nicht jedem so, und praktikablere Lösungen sind erforderlich. Bisher gibt es nur einige Lösungsansätze.

Dieser persönlichen Sicht erlaube ich mir eine noch persönlichere Note anzufügen. Mit vielen Kolleginnen und Kollegen hatte ich das Privileg, an der Planung des Gotthard-Basistunnels mitarbeiten zu dürfen. Dieses Bauwerk wird weltweit bewundert. Überall, wo ich beruflich oder privat hingehere, darf ich technische Herausforderungen und Lösungen erläutern. Es macht schon ein bisschen stolz, als Ingenieur dabei gewesen zu sein – und es freut mich, in 16 Monaten den Tunnel als Kunde nutzen zu dürfen.

Ich freue mich unheimlich auf die neue Gotthardbahn. Den langsamen Wechsel der Jahreszeiten auf der schönen Berglinie werde ich zwar vermissen. Aber ich hoffe, dass meine beiden Töchter, zurzeit im Liceo, die neuen Chancen voll packen können! •

Dr. Marco Bettelini, Amberg Engineering, Regensdorf-Watt,
mbettelini@amberg.ch

GESPRÄCH MIT MICHELE ARNABOLDI ÜBER DIE ZUKUNFT DES TESSINS

«Wir Tessiner brauchen eine Vision»

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels rückt näher. Aus Sicht des Architekten Michele Arnaboldi ist die Südschweiz darauf nicht vorbereitet. Er fordert eine umfassende Planung, die in konkrete Projekte mündet.

Text: Lukas Denzler, Daniela Dietsche



TEC21: Herr Arnaboldi, inwiefern beschäftigen Sie sich mit dem Projekt der neuen Alpentransversale am Gotthard?

Michele Arnaboldi: Über Alptransit – so wird das Projekt hier oft genannt – spricht man im Tessin seit vielen Jahren. Vor fünf Jahren wurde an der Akademie für Architektur in Mendrisio das Laboratorio Ticino gegründet. Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 65 «Neue urbane Qualität» untersuchten wir die Siedlungsentwicklung von Biasca bis Chiasso aus der Sicht von Landschaftsplanung, Städtebau und Verkehr. Dabei spielten natürlich der Gotthard-Basistunnel und die neue Alpentransversale eine entscheidende Rolle.



Michele Arnaboldi ist Architekt in Locarno und Professor an der Accademia di Architettura in Mendrisio der Università della Svizzera italiana. Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 65 entstanden unter anderem zwei Atlanten über die Città Ticino (vgl. S. 11). Arnaboldi zählt zu den wichtigsten Vertretern der jungen Generation der «Tessiner Schule».

Beginnt mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ein neues Kapitel im Tessin?

Für das Tessin auf alle Fälle. Die grossen Infrastrukturprojekte führten immer durch den ganzen Kanton bis nach Chiasso. Zuerst kam die Bahn, 1980 dann die Autobahn und nun Alptransit.

Warum wird Alptransit ein Meilenstein fürs Tessin?

Im Tessin befinden wir uns zwischen Mailand und Zürich. Wir können in 90 Minuten in Zürich sein, in weniger als einer Stunde in Mailand. Durch die verkürzten Reisezeiten wird die Bindung an Zürich stärker werden. Immer mehr Leute aus der Deutschschweiz kommen ins Tessin, Tessiner können eventuell in Zürich arbeiten. Oder sie kommen zurück und arbeiten teilweise in Zürich. Wir sehen das bei unseren Kunden, für die mein Büro Einfamilienhäuser plant. Deutschschweizer möchten im Tessin wohnen und während der Woche vielleicht zwei Tage in Zürich sein. Im Süden dasselbe: Im Moment kaufen Italiener in Lugano viele Wohnungen. Die Preise steigen.

« Im Tessin gibt es keine städtebauliche Planung; eine solche Kultur muss sich erst entwickeln. »

Macht sich die Tessiner Bevölkerung wegen dieser Entwicklung Sorgen?

Niemand weiss, was die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels bringen wird. Mehr Menschen? Noch mehr Verkehr? Mehr Transport und Logistik? Oder wird die Entwicklung auch mit mehr Lebensqualität einhergehen? Ursprünglich sollte Bellinzona umfahren werden. Aber nun fahren alle Personen- und Güterzüge auf der alten Linie durch die Stadt. Dasselbe in Lugano. Und das ist bezüglich der Lärmemissionen ein grosses Problem, wahrscheinlich grösser, als man meint.

Von der ursprünglichen Linienführung ist man, wohl auch aus finanziellen Gründen, abgewichen. Haben wir nur ein halbes Projekt?

Im Moment schon. Ab Biasca fahren die Züge wieder langsamer. Auf Dauer kann das nicht so bleiben, aber die nächsten 30 Jahre werden wir mit



Die Magadinoebene ist um ein Infrastrukturbauprodukt reicher: die Eisenbahnbrücke in der Verlängerung des Ceneri-Basistunnels.

dem Verkehr durch die Hauptzentren leben müssen. Offen ist, ob sich die europäische Transportpolitik ändert. Eine mögliche Folge könnte sein, dass weniger Güter auf der Gotthardachse transportiert werden als ursprünglich angenommen. Doch nicht nur Alptransit wird das Verkehrssystem des Tessins ändern, sondern auch das regionale S-Bahn-Netz Tessin–Lombardei (Tilo). Im Viertelstundentakt erreichen wir ab voraussichtlich 2018 oder 2019 alle Zentren. Tilo ist zurzeit innerkantonal wichtiger als der Gotthard-Basistunnel.

2012 sagten Sie an einem Vortrag: Die neue Alpentransversale wird viel verändern im Tessin, viele Fragen sind offen, und das Tessin ist nicht vorbereitet. Sehen Sie das immer noch so?

Ja, leider. Schauen Sie nach Visp. Dort hat sich mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels viel getan. Viele Leute arbeiten in Bern, wohnen aber im

Wallis. Die Arbeitsplatzsituation kam in Bewegung, Industriebetriebe haben sich angesiedelt (vgl. Kasten links). Mit der besseren Anbindung und den schnelleren Verbindungen in die Zentren wird auch das Tessin attraktiver. Aber es gibt Probleme in der Planung.

Wer müsste sich in der Planung mehr einbringen? Wer könnte Impulse geben?

Wir brauchen zuerst eine Vision. Das Problem im Tessin ist: Man hat Angst vor Visionen. Die Visionen können städtebaulich sein, oder es können Projekte sein. Man hat Angst vor Projekten, weil man nicht daran glaubt, damit etwas verändern zu können. Aber konkrete Projekte sind für mich der einzige Weg. Selbstverständlich mit einer präzisen Richtplanung. Ich kritisiere, dass wir keine konkreten Schritte machen. Das Tessin ist passiv. Wir warten ab. Das Grundproblem aber ist, dass wir keine Ideen und Modelle haben. Keine Vision.

Was macht denn die Planung so schwierig?

Ich bin der Meinung, ohne Entwurf kann man nicht planen. Architekten und Raumplaner müssen zusammenarbeiten, denn es gibt viele Gesetze und Vorschriften. Heute geht die Planung leider immer mehr in Richtung Gesetz und Verwaltung – es ist keine räumliche Planung, nicht kreativ. Aber wir müssen mehr Qualität im Raum anstreben. Natürlich muss bei einem guten Projekt die Ökonomie stimmen. Das ist aber nicht mit Spekulation zu verwechseln. Im Tessin ist Ökonomie oft Spekulation.

Wie sich der Bau des Lötschberg-Basistunnels auswirkt

Der Bau des Lötschberg-Basistunnels hat den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden gesteigert. Grösster Nutzniesser war erwartungsgemäss der Kanton Wallis. Etwas überraschend beschränkte sich das Wachstum nicht nur auf den Tagestourismus, auch die Anzahl von Gästen mit Übernachtungen nahm spürbar zu. Zu diesen Ergebnissen kam eine Untersuchung, die Ernst Basler und Partner im Auftrag des Bundes und der Kantone Bern und Wallis von Frühjahr 2011 bis Sommer 2012 durchführte.

Wie erwartet wuchs auch der Pendlerverkehr zwischen dem Wallis und der Region Thun/Bern. Von Brig bzw. Visp nach Bern braucht die Bahn nur mehr rund eine Stunde. Mit etwa 800 Personen, die täglich zum Arbeiten oder zur Ausbildung die neue Strecke benützten, blieb deren Anteil an den Reisenden aber vergleichsweise bescheiden. Am deutlichsten spürbar waren die Auswirkungen in der Agglomeration Brig-Visp-Naters. Der Tunnel hat zum Bevölkerungswachstum und zur regen Wohnbautätigkeit beigetragen (vgl. TEC21 45/2014 «Prozess Stadt»). Besonders der Bahnhof von Visp ist zum zentralen Umsteigepunkt geworden und hat ein neues Gesicht erhalten.

Von allen Zuzüglern in der Agglomeration Brig-Visp-Naters können höchstens 15% direkt mit dem Lötschberg-Basistunnel in Verbindung gebracht werden. Damit bestätigen sich frühere Analysen, diese zeigten, dass neue Verkehrsinfrastrukturen vor allem bestehende Trends verstärken.

Nicht bewahrheitet hat sich die Befürchtung, die neue Verbindung könne sich negativ auf den Tourismus im Kandertal auswirken. Dies sei das Ergebnis gezielter Massnahmen, so die Autoren der Studie. Mit dem stündlich verkehrenden «Lötschberger» für die Bergstrecke wurde ein attraktives Angebot geschaffen, die Marketingmassnahmen wurden verstärkt, und neue Angebote ziehen Gäste an. (dd/Lukas Denzler)



www.are.admin.ch > Aktuell > Publikationen > Verkehr > 2012 > Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels

« Wenn eine neue Verkehrsinfrastruktur geplant wird, sollte man die Chance nutzen und die Landschaft neu formen. »

Wieso kommt es zu keiner Debatte? Hat man im Tessin an zu vielen Fronten zu kämpfen?

Ich habe den Eindruck, im Tessin will man nicht zu viele Probleme auf dem Tisch haben, und dabei haben wir so viele, zum Beispiel auf dem Arbeitsmarkt. Die Italiener arbeiten für weniger als 2000 Euro als Architekten in einem Büro. Das ist unsere Realität. Deswegen sind wir natürlich besorgt und auch kritisch. Die Situation ist sehr ernst.

Das Tessin ist diesbezüglich sehr exponiert.

Das ist so. Und ich glaube, die Schweizer Politik und Bern sind zu weit weg. Sie nehmen uns nicht ernst. Etwas stimmt nicht. Trotzdem könnte man Visionen haben. Das ist auch eine kulturelle Frage. Im Tessin gibt es keine städtebauliche Planung; eine solche Kultur muss sich erst entwickeln.

Die ganze Energie wird durch die Alltagsprobleme absorbiert. Man hat keine Kraft mehr für Visionen ...

Die Tessiner stehen immer alle in Konkurrenz zueinander. Das ist ein grosses Problem. Jedes Dorf, jede Stadt streitet, in den Agglomerationen ist es schwierig. Wahrscheinlich klappt es jetzt in Bellinzona. Wenn die 17 Gemeinden zu einer Grossgemeinde fusionieren, dann könnte man vernünftig planen. Der Kanton sollte die Planung der Gemeinden stärker koordinieren, damit sich eine Città Ticino entwickeln kann, die diesem Namen auch gerecht wird.

Das ist nicht nur ein Tessiner Problem.

Ja, das habe ich an der Schlussveranstaltung des NFP 65 in Solothurn auch gehört (vgl. S. 12 «Der Weg zu mehr Raumgeborgenheit»). Meiner Meinung nach entwickelt sich aber Zürich zum Beispiel gut. Die Stadt führt Wettbewerbe durch, realisiert schöne Projekte und arbeitet mit guten Architekten zusammen.

Gibt es keine konkreten Beispiele im Tessin?

Kürzlich haben wir die Planung für ein Spital in Giubiasco abgeschlossen. Die Spitäler befinden sich an Orten, die nicht mehr weiter entwickelt werden können. Bei Giubiasco könnte ein neues Quartier entstehen. Solche Projekte geben einen Überblick über die Möglichkeiten. Wir sollten Ideen und Projekte entwickeln, statt zu streiten. Mein Büro konnte vor wenigen Wochen ein Projekt in Minusio bei Locarno vorstellen. Zwischen den historischen Kernen ist dort alles überbaut; die Planung hat hier wie an vielen Orten versagt. In Minusio könnte es eine neue Tilo-Station geben, und das Gebiet des Bahnhofs am See könnte dann entwickelt werden. Den Bächen entlang würden Wege in die Täler hinein führen. Aber die Politiker haben aus irgendwelchen Gründen Angst vor solchen Projekten und lehnen sie ab. Die Bevölkerung hat das nun realisiert. Vielleicht kommt Bewegung in die Sache.

Noch einmal zurück zur neuen Eisenbahnverbindung. Wo sieht man die Spuren in der Landschaft am deutlichsten?

In Erstfeld und Biasca bei den Portalen. Die Eingriffe dort zeichnen sich durch eine hohe Qualität aus. Die Projekte von Flora Ruchat geben dem neuen Bahntunnel ein Gesicht. Sie war eine Schülerin von Rino Tami, der von 1963 bis 1978 das Konzept für die Autobahn A2 und ihre Kunstbauten im Tessin erarbeitete. Die Autobahn ist eines der schönsten Projekte, das es im Tessin gibt. Wenn eine neue Verkehrsinfrastruktur geplant wird, sollte man die Chance nutzen und die Landschaft neu formen. Tami hat es geschafft, die Konstruktionen der Autobahn auf eine gute Art in die Landschaft einzubetten.

Gut sichtbar ist auch die neue Brücke bei der Zufahrt zum Ceneri-Basistunnel in der Magadinoebene. Warum hat man sich für diese einschneidende Lösung entschieden?



Dank der S-Bahn Tilo rücken die **Zentren der Città Ticino** näher zusammen. Die S11 fährt bereits nach Mailand, während die Strecke von Mendrisio nach Varese und Malpensa derzeit in Stabio an der Grenze endet.

Die Bahnlinie musste Autobahn und Kantonsstrasse überqueren. Mit der heutigen Lösung wäre eine Stazione Ticino immer noch möglich, wenn später einmal die Bahnnumfahung Bellinzona gebaut werden sollte. Im Kreuzungspunkt mit der alten Bahnlinie würde dann ein neuer kantonaler Bahnhof entstehen.

Dann wäre aber eine gute Planung nötig. Ist die Magadinoebene ein Beispiel, wo man deutlich erkennt, dass die Planung Mühe hat?

Nicht nur, aber man sieht das dort schon sehr gut. Die Siedlungen beanspruchen immer mehr Landwirtschaftsland, am schönsten Ort in der Ebene am Ufer des Ticino hat man Abfälle zu einer Pyramide aufgeschichtet. Zum Glück gibt es eine neue nationale Strategie und keine neuen Bauzonen. Sonst würden wir einfach immer weitermachen.

Die Mängel der Planung reichen weit zurück. Wird es nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels noch mehr Druck geben? Wo sind Veränderungen zu erwarten?

Ein Thema wird die Verdichtung von bestehenden Orten sein. Der Bahnhof in Giubiasco wird beispielsweise an Bedeutung gewinnen. Das gilt für alle Tilo-Stationen. Die Bahnhöfe und ihre Umgebung müssen eine eigene Identität bekommen.



Materialdeponie «Buzza di Biasca»: Das Ausbruchmaterial der Tunnellose Bodio und Faido gelangte über eine Förderbandanlage vom Installationsplatz Bodio ins benachbarte Bleniotal. Dort wurde es in einem ehemaligen Bergsturzgebiet aufgeschichtet.

Sie haben gesagt, bei den Wohnungen und Häusern sei die Nachfrage gestiegen. Ist das eine Chance? Führt das auch zu Problemen?

Die Zweitwohnungsinitiative hat den Boom etwas gedämpft. Zum Glück. Wir können unseren Kanton nicht einfach verkaufen. Die Preise gehen in die Höhe, auch für die Tessiner. Das könnte in den Städten zu Problemen führen. Wir haben die gleichen Preise wie in Zürich. Für die Tessiner Familien ist das schwierig; immer mehr ziehen in die nahe gelegenen Täler. Das ist aber nicht nur schlecht, so bekommen die Täler neuen Schwung.

Aber dann braucht es eine Anbindung der Täler an den öffentlichen Verkehr.

Unbedingt. Es ist nicht sinnvoll, dass wir Tilo haben, aber keine Anschlussverbindungen mit Bussen.

Was wäre zu tun, damit die neue Verkehrsverbindung dem Tessin auch wirklich einen Nutzen bringt?

Wir sollten von der Lage zwischen der Deutschschweiz und Mailand profitieren. Italien hat aktuell zwar Probleme, aber die Lombardei und das Piemont produzieren viel. Das Tessin kann sich entwickeln. Wir brauchen mehr Innovationen. Auch der Tourismus hat ein grosses Potenzial, aber

man muss ihn neu erfinden. Wir klagen immer wieder, es kämen weniger Gäste, aber unsere Strukturen sind seit 50 Jahren gleich geblieben.

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird im nächsten Jahr in der ganzen Schweiz ein Thema sein. Könnte das die Landesteile stärker verbinden und sich positiv auf ihr Verhältnis auswirken?

Ich glaube schon. Ich finde es schön, wenn wir in 90 Minuten in Zürich sind. Das tut uns Tessinern gut, denn die Tessiner Kultur ist – auch aufgrund der geografischen Lage – etwas abgeschlossen. Der neue Basistunnel bricht diese geografische Lage auf.

Erwarten Sie, dass in den nächsten Monaten die Diskussionen im Tessin zunehmen werden?

Ich hoffe es sehr. Denn ich habe immer das Gefühl, wir schlafen. Das ist das Schlimmste. Man muss vorbereitet sein. Wir wissen nicht genau, was passiert. Aber mindestens ein paar Ideen sollten wir haben. Und auch ein paar Antworten. •

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

Daniela Dietsche, Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr