

Alptransit – ein Jahrhundertprojekt

Gastkommentar

von Gianni Ghisla und Remigio Ratti

Die NZZ hat es mehrmals auf den Punkt gebracht (letztmals in der Ausgabe vom 11. 5. 23): Die schweizerische Bahn- und Mobilitätspolitik sollte den Blick stärker nach Süden richten und sich strategisch neu aufstellen. Gründe dafür gibt es zahlreiche: Verglichen mit den chronischen Verschleppungen Deutschlands beim Ausbau der Zufahrten zu Alptransit holt Italien deutlich auf. In Ligurien und in der Lombardei wird massiv in die Hafenanlagen und in die Tunnelverbindung Genua–Mailand investiert. So wächst das Interesse an der Süd-Nord-Achse – vor allem im Güterverkehr. Italien ist der drittwichtigste Handelspartner für die Schweiz, deshalb spielen die Grenzregionen eine vitale Rolle. Es geht um die Rolle der südlichen Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz, die Bahnlangstrecken müssen konkurrenzfähig werden gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr.

Die strukturell schwache Volkswirtschaft im Tessin, die historisch von Standortvorteilen und billigen Arbeitskräften gelebt hat, erhält nun endlich die Chance, sich zu einem Standort für hohe Wertschöpfung zu entwickeln. Dazu tragen nicht nur die in den letzten Jahrzehnten aufstrebenden Innovationszentren und universitären Institutionen in Lugano, Bellinzona und Mendrisio wesentlich bei, sondern auch der kulturelle Austausch, der sich nach Norden, aber genauso nach Süden intensiviert.

Der Ausbau der Schienenverkehrswege, jenseits der jetzigen Kapazitäten, ist aber auch der Schlüssel zur Lösung einer weiteren Herausforderung: die mittlerweile fast unerträgliche Belastung der Umwelt und der Lebensqualität, die vom Strassengüterverkehr auf der Gotthardachse und vom grenznahen Autoverkehr täglich verursacht wird. Nur neue Formen von Mobilität, die den Ausgleich zwischen privaten und öffentlichen

Verkehrsträgern suchen, können mittel- und langfristig zu einer Entlastung beitragen.

Ein vielversprechender Anfang ist gemacht. Mit den neuen Basistunneln am Gotthard und am Ceneri wurde Entscheidendes geleistet für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die neue Tessiner S-Bahn Tilo (Ticino - Lombardia), die das Tessin mit weiten Teilen der Regio Insubrica bis nach Mailand verbindet, hat einen grossen Aufschwung erfahren und entwickelt sich zur neuralgischen Mobilitätskomponente der Città Ticino / Città dei Laghi. So ist das Tessin zum zweitgrössten S-Bahn-Markt der Schweiz herangewachsen.

Doch ist dies nur der Anfang, denn die Alpentransversale endet abrupt in Lugano, das heute von Norden her mit Geschwindigkeiten über 200 km/h erreicht werden kann, doch für die 65 Kilometer lange Strecke von Lugano nach Mailand beträgt die Fahrzeit eineinviertel Stunden. Kommt hinzu, dass die Güterzüge die Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano belasten und den Lokalverkehr behindern. Die Zufahrt südlich von Lugano und die Umfahrungen in Lugano und Bellinzona sind zwar längst vorgesehen, doch ihre Realisierung wurde mit der neuen «Perspektive Bahn 2050» auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

Die neue Alpentransversale am Gotthard und am Lötschberg ist kein abgeschlossenes Kapitel in der erfolgreichen Bahngeschichte der Schweiz, wie man uns weismachen will – Alptransit harrt der Vervollständigung. Sie muss zu den dringenden Ausbauvorhaben der nächsten drei Jahrzehnte gehören. Die Grossprojekte in Norditalien bieten eine Chance, die die Schweiz nicht verpassen darf. Und die italienische Schweiz hat dringende, mit Alptransit verbundene Anliegen sowie legitime Ansprüche. Sie schickt sich deshalb an, ihre Stimme dezidiert zu erheben.

Gianni Ghisla und **Remigio Ratti** sind Mitglieder des Komitees Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa.