

Vervollständigung und Wiederinbetriebnahme des Schmalspurbahnnetzes in den Berggebieten, in den Stadttagglomerationen des Tessins und in der Zentralschweiz



INHALT

- 1 Einführung

- 2 Ein komplettes Schmalspurbahnnetz

- 3 Die einzelnen Linien
 - 3.1 Einbau eines Schmalspurgeleises in existierenden Linien mit Normalspur
 - 3.1.1 Gotthardbahnlinie Altdorf - Biasca
 - 3.1.1.1 Andermatt: der Zubringer
 - 3.1.1.2 Die Station Göschenen
 - 3.1.2 Bestehende Linie am Monte Ceneri von Giubiasco nach Taverne
 - 3.1.3 Linie Giubiasco - Locarno
 - 3.1.4 Linie S. Cassiano - Tirano (Valchiavenna/Veltlin)
 - 3.2 Neue Schmalspurbahnlinien
 - 3.2.1 Tram Biasca - Cadenazzo
 - 3.2.2 Bahntunnel Misox - Valchiavenna (Lostallo - Gordona)
 - 3.2.3 Neue Linie Altdorf - Stans
 - 3.3 Wiederinbetriebnahme stillgelegter Linien
 - 3.3.1 Castione - Lostallo
 - 3.3.2 Andere stillgelegte Linien

- 4 Gütertransport auf dem Schmalspurbahnnetz

- 5 Zusammenfassung

1 Einführung

Mit der Inbetriebnahme von AlpTransit steht in wenigen Jahren ein Angebot bereit, das die Nachfrage sowohl beim schnellen Personen- wie Gütertransport auf lange Distanz im Nord-Südverkehr vollständig befriedigen wird.

Der Bau dieser Infrastrukturen, ausgerichtet auf die Bedürfnisse des Transit-verkehrs, löst jedoch in keiner Weise die Probleme des Regionalverkehrs mit der täglichen Verstopfung der Stadträume und den Verkehrsmassierungen bei den Einkaufszentren, so wenig wie die Probleme des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs und des inländischen Gütertransports über kurze und mittlere Distanzen.

Zahlreiche Studien sagen eine beträchtliche Zunahme der Mobilitätsnachfrage voraus, auf dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsmisere eine höchst unerfreuliche Vorstellung. Strassenneubau oder nur schon eine Potenzierung durch Strassenverbreiterung für den Automobilverkehr wird immer schwieriger, dies nicht etwa nur wegen des Widerstands von Umweltverbänden, sondern auf Planungsebene schlicht durch Rummangel. Die auf längere Dauer absehbare Verknappung der fossilen Energieträger - welche vorläufig die wichtigste Energieform für den Antrieb unserer Automobile bleibt - wird eine Teuerung bringen. Vergleichsweise ist Schienentransport sehr viel weniger energie-aufwendig, schon von daher muss diese Transportart die Wahl der Zukunft sein.

Bei der Planung der Verkehrswege, also von Infrastrukturen, die über ein Jahrhundert Bestand haben werden, müssen diese Elemente unbedingt berücksichtigt werden. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, *alle* möglichen Varianten zu prüfen, die zu einer Verbesserung der Mobilität führen, damit wir uns nicht in wenigen Jahren in einer Situation jenseits der Grenze des Tragbaren befinden.

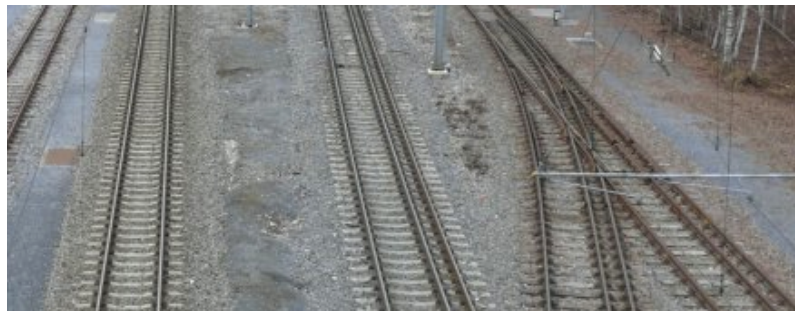
Mit dem Neubau von Verkehrsinfrastrukturen - wie die Erfahrung zur Genüge zeigt - ist das Risiko einer weiteren Zunahme desselben gross. Hier könnte ein Zurückkehren auf das Konzept der Schmalspur- und Trambahn eine Trendumkehr bewirken. Ein weiterführender Ausbau des Schmalspurbahnnetzes und die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Linien kann zu einem Umsteigeeffekt führen, der einen grossen Beitrag leistet zur Lösung des Agglomerationsverkehrs und gegen die Entvölkerung schlecht erschlossener Randgebiete in den Alpentälern.

2 Ein komplettes Schmalspurbahnnetz

In den Schweizer Alpen existiert mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) und der Rhätischen Bahn (RhB) ein komplettes Schmalspurbahnnetz zwischen Wallis und Graubünden. Darüber hinaus finden sich kleinere Netze oder einzelne Linien wie im Tessin die Centovalli-Bahn, die FLP Lugano-Ponte Tresa, das zukünftige Tram im Luganese, oder dann in der Innerschweiz die Zentralbahn (ZB), die alle keine Verbindungen mit der zentralen Alpenbahn aufweisen.

Mit der Einweihung von AlpTransit mit den beiden Basistunnels am Gotthard und am Monte Ceneri wird die aktuelle Gotthardlinie als Bergbahn weniger befahren werden. Auf dem Hintergrund der Tatsache, dass der Unterhalt dieser Linie jährlich 50 Mio. Franken kostet, ist es dringend notwendig, neue Benutzungs-weisen zu finden, soll ihr Bestehen nicht gefährdet werden.

Eine Möglichkeit besteht im Einbau eines dritten Geleises für die Schmalspur auf dieser Trasse (siehe Abbildung). Damit eröffnete sich eine multifunktionale Benützung dieser beiden Strecken mit erhöhtem Interesse für eine Bewirtschaftung. Neben den wenigen Interregiozügen und den noch weniger zahlreichen Güterzügen könnten Züge von touristischem Interesse - analog zum GlacierExpress - auf der alten Gotthardlinie verkehren, und das Tram von Lugano könnte bis Giubiasco zirkulieren.



Mit dem Einbau eines dritten Geleises auf der Gotthardstrecke und am Monte Ceneri wäre es nur noch ein kleiner Schritt zur Vervollständigung eines Schmalspurbahnnetzes im Alpenbogen, das auch die Agglomerationen im Tessin und in der Innerschweiz (Uri, Luzern) miteinbezüge. Damit entstünden neue Möglichkeiten für die Übernahme von Pendlerverkehr, für den Tourismus und für den Gütertransport über kurze und mittlere Distanzen.



Eine Vervollständigung des Schmalspurbahnnetzes eröffnete den einzelnen Bahnen (RhB, ZB, MGB, FART, FLP) dank verschiedenen Synergieeffekten eine höhere Nutzungsquote und damit bessere Wirtschaftlichkeit, und dies in allen Bereichen: Pendler- und Freizeitverkehr, Tourismus und Gütertransport.

Die totale Länge des neuen Schmalspurbahnnetzes käme auf 993 km, von denen 691 km schon im Betrieb sind. Der Einbau eines dritten Geleises für die Schmalspur wäre notwendig für 215 km. Neubaustrecken wären nötig für 70 km, das entspricht 7% der zukünftigen totalen Streckenlänge.

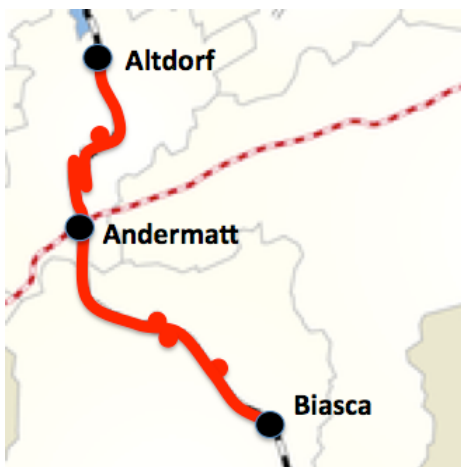
Strecke	Länge	
	km	%
Bestehende Schmalspurbahnen		
Räthische Bahn RhB	384	38.7
MatterhornGotthardBahn MGB	144	14.5
Zentralbahn ZB	99	10.0
Centovallina FART	52	5.2
Ferrovial Lugano Ponte Tresa FLP	12	1.2
Total bestehendes Schmalspurbahnnetz	691	69.6
Einbau eines Schmalspurgeleises		
Altdorf - Göschenen - Airolo - Biasca	97	9.8
Giubiasco - Rivera - Taverne - Manno	25	2.5
S. Cassiano - Delebio - Tirano	81	8.2
Cadenazzo - Locarno	12	1.2
Total Länge Einbau eines dritten Geleises	215	21.7
Neubau Schmalspurbahnlinien		
Biasca - Castione - Giubiasco - Cadenazzo	28	2.8
Lostallo - Gorduna - S. Cassiano	17	1.7
Altdorf - Stans	25	2.5
Total Neubau Schmalspurbahnlinien	70	7.0
Wiederinbetriebnahme Schmalspurbahnlinien		
Castione - Lostallo	17	1.7
?	?	
Total Wiederinbetriebnahme Schmalspurbahnlinien	17	1.7
Gesamtlänge Schmalspurbahnnetz	993	100.0

3 Die einzelnen Linien

3.1 Einbau eines Schmalspurgeleises in bestehenden Linien mit Normalspur

Der Einbau eines Schmalspurgeleises in eine bestehende Strecke mit Normalspur ist mit geringen Kosten verbunden, da die Trassen- und Sicherheitsanlagen bereits vorhanden sind. Die Eingriffe an der Bahninfrastruktur sind minimal.

3.1.1 Gotthardbahnlinie Altdorf - Biasca

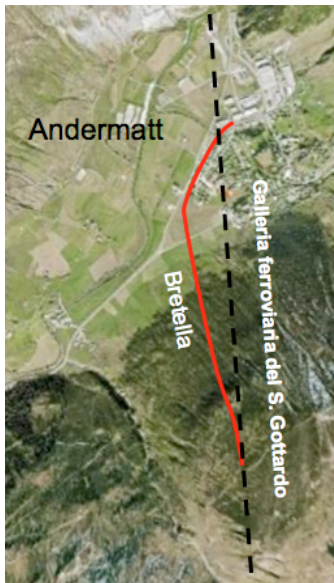


Die Inbetriebnahme der Basislinie AlpTransit stellt den Unterhalt der aktuellen Gotthardbahn in Frage. Die beträchtlichen Unterhaltskosten für die Bergstrecke lassen sich bei der reduzierten Auslastung durch Regionalverkehr nur schwer rechtfertigen. Wird keine neue Nutzung gefunden, ist die Zukunft dieser Strecke sehr unsicher.

Mit dem Einbau eines Schmalspurgeleises würden Altdorf und Biasca mit bekannten Tourismuszielen wie St.Moritz oder Zermatt mit höchstens einmaligem Umsteigen verbunden. Das Beispiel des *GlacierExpress* zeigt interessante touristische Perspektiven für Uri und Tessin. Altdorf und Biasca würden zu einer 'Porta Alpina'.

Da die ganze Strecke aktuell auf zwei Spuren ausgebaut ist, sind mehrere Varianten für eine zukünftige Nutzung denkbar. Wird auf beiden Spuren ein drittes Geleise eingebaut, besteht maximale Flexibilität bezüglich Benutzungsweise und Kapazität der Linie. Anstatt dieser Lösung sind auch die folgenden Möglichkeiten denkbar: Abbruch der einen Normalspur und ihre durchgehende Ersetzung durch eine Schmalspur. Damit lassen sich zwei voneinander unabhängige Betriebssysteme schaffen, was für die Trassenbewirtschaftung und die Signalisierung Vereinfachungen bringt. Sollte die Basislinie AlpTransit den ganzen Nord-Südverkehr aufnehmen, so wird auf der Bergstrecke auch der Totalabbruch der Normalspur und ihre komplette Ersetzung durch Schmalspur denkbar. Ob dann mit ein oder zwei Geleisen würde von der zukünftigen Nachfrage abhängen.

3.1.1.1 Andermatt: der Zubringer



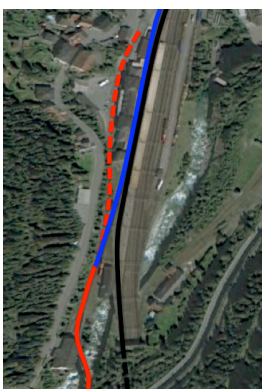
Der heutige Eisenbahntunnel des St. Gotthard verläuft genau unter dem Dorf Andermatt, der Höhenunterschied beträgt rund 300 Meter. Nach der Eröffnung von AlpTransit wird der Bau eines Tunnels denkbar, der abzweigend vom heutigen Tunnel direkt nach Andermatt führt. Eine solche Lösung würde eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung mit direktem Anschluss an die Netze von RhB und MGB gewährleisten.

Von einem solchen Zubringer würden insbesondere die vier Täler des Rheins, der Rhone, der Reuss und des Tessin profitieren. Das Skigebiet von Andermatt würde aufgewertet, da es über ÖV und ohne Umsteigen direkt erreichbar wäre, sowohl von der Deutschschweiz wie vom Tessin her.

Auch Airolo würde profitieren, geschieht es doch häufig, dass durch die Wetterscheide Alpenkamm am einen Ort gute Bedingungen herrschen und am andern sehr schlechte. Eine Fahrt von wenigen Minuten erlaubte es in einem solchen Moment, ins besonnte Skigebiet zu wechseln.

Für Zahnradbahn gebaut lässt sich dieser Tunnel über die stärkere Steigung auf 3 km verkürzen. Da auf der Linie Göschenen - Andermatt ebenfalls eine Zahnradbahn verkehrt, könnten diese Kompositionen auf der ganzen Strecke zwischen Altdorf und Biasca eingesetzt werden. Das ursprünglich geplante Bedretto-Fenster vom Furka-Basistunnel nach Airolo, hätte eine Tunnellänge von ca. 6km aufgewiesen. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde es allerdings nie realisiert. Die viel geringere Streckenlänge des vorgeschlagenen Tunnels, das sich im Bau befindende Feriendorf "Swiss Alps" und die geplanten Skianlagen im Gebiet Andermatt / Sedrun könnten dieser Variante zum Durchbruch verhelfen.

3.1.1.2 Die Station Göschenen



Die Anpassungen beim Bahnhof Göschenen wären sehr einfach. Die aktuelle Station der Schöllenenbahn liegt gleich neben den Geleisen der Gotthardbahn und auf derselben Höhe. Durch den Abbruch der Geleise wird der Bahnhofplatz Göschenen aufgewertet werden.

3.1.2 Bestehende Linie am Monte Ceneri von Giubiasco nach Taverne



Nach der Eröffnung des Basistunnels am Ceneri zwischen Camorino und Vezia sind ähnliche Szenarien und Überlegungen wahrscheinlich wie für die Strecke am Gotthard. Der Güterumschlagsbahnhof Lugano-Vedeggio wird nur noch von wenigen Güterzügen im Tag angefahren und der Personenverkehr zwischen Lugano und Bellinzona wird von der TILO (Ticino-Lombardia, Betreiberin des regionalen S-Bahnsystems mit modernen Pendelzugkompositionen) ebenfalls durch den Basistunnel geführt.

Es muss abgeklärt werden, ob eine Linie des TILO noch die Stationen von Lamone-Cadempino, Taverne-Toricella, Mezzovico e Rivera-Bironico bedient, oder ob die Bahn hier ganz durch Linienbusse ersetzt wird.

Mit dem Einbau eines Schmalspurgeleises auf der aktuellen Ceneristrecke kann eine Verbindung hergestellt werden mit dem geplanten Tram von Lugano und mit der FLP Lugano-Ponte Tresa. Damit lässt sich das ganze Vedeggiotal optimal erschliessen.

Tramkompositionen sind leichter als Zugkompositionen und dadurch schneller zu beschleunigen und zu bremsen. So wird denkbar, neue Haltestellen zu schaffen, durch welche Sigirino, Camignolo, Bironico, Robasacco, S. Antonino und Camorino angeschlossen werden könnten.

3.1.3 Linie Giubiasco - Locarno



Das Ausbauprogramm für Eisenbahninfrastrukturen bis 2025 sieht eine Geleiseverdoppelung zwischen Contone und Tenero vor, d.h auf zwei Dritteln der Strecke zwischen Contone und Locarno. Mit einem entsprechenden Ausbau der restlichen Strecke bis Locarno und dem Einbau von Schmalspurgeleisen auf dieser gesamten Strecke könnte auch die FART (Locarno-Domodossola) ans grosse Schmalspurbahnnetz angeschlossen werden.

Dies wiederum brächte die italienische der französischen Schweiz näher, von Bellinzona erreichte man Domodossola ohne umzusteigen, mit Vorteilen auch für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr zwischen Ossola und dem Bellinzone.

3.1.4 Linie S. Cassiano - Tirano (Valchiavenna/Veltlin)



Für die existierende Bahnlinie San Cassiano - Tirano (Valchiavenna - Veltlin) wird der Einbau eines dritten Geleises erst interessant für den Fall eines Tunnelbaus zwischen Lostallo (Misox) und Gordona (südlich von Chiavenna), mit entsprechender Wiederinbetriebnahme der Strecke Castione-Lostallo. Der Gesamtausbau dieser Strecke eröffnet interessante Perspektiven für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie den Tourismus: eine Verbindung von Lugano nach St.Moritz über diese Strecke hat bestimmt grosses Potential.

3.2 Neue Schmalspurbahnlinien

Um das vorgestellte Netz zu komplettieren, wird es nötig sein, die einzelnen isolierten Schmalspurbahnen mit dem grossen Netz zu verbinden. Dies bedingt insgesamt den Neubau von insgesamt 70 km Strecke, also rund 7% des zukünftigen Netzes mit 993 km. Das so ausgebaute Netz bringt in optimaler Weise Synergien zum Tragen in den Bereichen des Pendlerverkehrs, des Tourismus und des Gütertransports.



3.2.1 Tram Biasca – Cadenazzo

Die aktuelle Bahnstrecke Biasca - Cadenazzo ist heute sehr belastet durch den Verkehr der Intercityzüge, der Güterzüge und der Regionalzüge TILO. Mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke AlpTransit wird sich die Situation verbessern, indem die Personen- und Güterzüge über diese Strecke verkehren, während die alte Strecke dem Regionalverkehr bleibt. Die Realisierung dieses Projekts bringt jedoch auch Nachteile mit sich wie die weiter verstärkte Umweltbelastung der Magadinoebene sowie den Ausschluss des Bahnhofs Bellinzona vom internationalen Personenverkehr. Darüber hinaus erscheint der Bau einer neuen Station in der Magadinoebene, weitab von allen bewohnten Zentren, auch unter planerischem Aspekt äusserst fragwürdig.

Mit Hinblick darauf ist es notwendig abzuklären, ob nicht der Bau von Schmalspurverbindungen zwischen Biasca und Camorino mehr Vorteile böte. Zirkulierte der Regionalverkehr TILO ausschliesslich auf dem Schmalspurnetz, käme das wiederum der Trassenkapazität zwischen Biasca und Camorino für die Intercity- und Güterzüge zugute.

3.2.2 Bahntunnel Misox - Valchiavenna (Lostallo - Gordona)

Eine von IREALP (Istituto di Ricerca per l'Ecologia e l'Economia Alpicate alle Aree Alpine) präsentierte Studie hat den Bau eines solchen Tunnels als undurchführbar beurteilt. Als Hauptgründe wurden die mangelnde Wirtschaftlichkeit, das Fehlen der Geleiseinfrastruktur im Misox und der schlechte Zustand derselben im Raum Colico genannt.

Mit der Realisierung eines Schmalspurbahnnetzes im Alpenraum könnte ein Bau dieses Tunnels wieder ins Blickfeld rücken, da er imstande ist, interessante Synergieeffekte auszulösen. Eine Verbindung Lugano - St.Moritz über die Bernina wäre touristisch höchst attraktiv. Der direkte Zugang zur AlpTransit über Bellinzona aus dem Raum Veltin/Valchiavenna könnte sowohl dem Personen- wie dem Güterverkehr Auftrieb verleihen.

3.2.2 Neue Linie Altdorf - Stans

Das Potential der Anbindung der Zentralbahn an das alpine Schmalspurbahnnetz ist vor allem unter dem synergetischen Aspekt zu sehen. Zwischen Beckenried und Luzern, wo ein starker Arbeitspendelverkehr herrscht, könnte die Linie die Funktion eines Vorortzuges oder Trams erfüllen. Ein anderer Aspekt betrifft den Tourismus. In Luzern einsteigen und eine Alpenfahrt machen ohne in Göschenen umsteigen zu müssen, könnte ein sehr attraktives Angebot darstellen.

Auf dem Netz der ZB ist der Gütertransport schon seit längerer Zeit eingestellt. Mit der Schaffung des übergreifenden Netzes könnte derselbe für gewisse Sektoren wieder von Interesse sein.

3.3 Wiederinbetriebnahme stillgelegter Linien

3.3.1 Castione-Lostallo

Das aktuelle lokale Verkehrsaufkommen im Misox rechtfertigt weder die Wiederinbetriebnahme der alten Schmalspurbahn noch einen Geleiseneubau für einen TILO-Pendelverkehr auf Normalspur. Für eine Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs im Misox wäre übergreifendes Interesse nötig. Ein solches liegt vor in einem Projektvorschlag der Provinz Sondrio für die Schaffung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Valchiavenna und dem Misox. Die dabei geäusserten Ideen - Weiterführung des TILO ins Misox, Anbindung der dortigen Industriezonen an diesen Verkehrsträger, Schaffung einer Verbindung in die Val Chiavenna mit dem weiterführenden Ausbau ins Veltlin - haben genügend Interessepotential, um weiter verfolgt zu werden.

3.3.2 Andere stillgelegte Linien

Im Zusammenhang mit der Vervollständigung des Schmalspurbahnnetzes kann unter dem synergetischen Aspekt durchaus auch über die Nützlichkeit der Wiederinbetriebnahme einiger stillgelegter Linien nachgedacht werden. Hier kommen beispielsweise die folgenden Verbindungen in Betracht:

Lugano – Tesserete

Biasca - Acquarossa

Vallemaggia

Ponte Tresa – Luino

4 Gütertransport auf dem Schmalspurbahnnetz

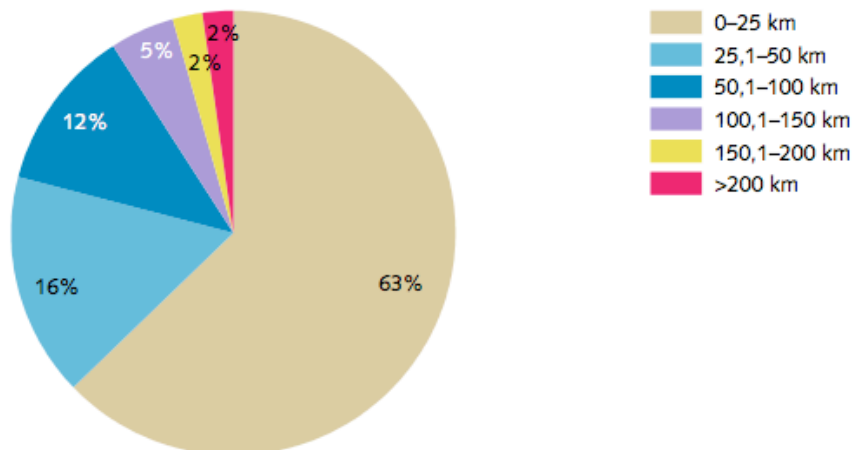
Wir widmen hier dem Thema des Gütertransports auf dem Schmalspurbahnnetz ausdrücklich ein eigenes Kapitel, sind wir doch der Meinung, dass das Potential der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene gerade durch ein Schmalspurbahnnetz eindeutig unterschätzt wird.

Es ist zweifelsohne schwierig, genaue Angaben über das Mass einer möglichen zukünftigen Verkehrsverlagerung zu machen, doch führen wir hier zwei Daten an, die zeigen, dass Gütertransport auf einem Schmalspurbahnnetz für kurze und mittlere Distanzen doch beträchtliches Potential hat.

1. Erhebungen der IRU (International Road Transport Union) zeigen, dass 85% der Strassentransporte auf Distanzen unter 150 km durchgeführt werden und nur 0,9% über 1000 km.
2. Ein anderer Beleg stammt vom Eigenössischen Statistischen Amt, welcher zeigt, dass nur 4% der Tonnellage, die innerhalb der Schweiz auf der Strasse verschoben wird, eine Strecke über 150 km zurücklegt. (Vgl nachstehende Grafik)

Verteilung der auf der Strasse transportierten Tonnen nach Transportdistanz (2009)

G 3



Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge, Binnenverkehr

© Bundesamt für Statistik (BFS)

Ein auf regionale Transporte ausgerichtetes Schienennetz hätte mit Sicherheit positive Auswirkungen auf die chronische Überlastung der städtischen Strassennetze. Dank neuen logistischen Systemen und neuer Warentransport-technologie mit Tram-ähnlichen Kompositionen (CargoTram) und entsprechend angepasster Containergrösse (CargoBox) lassen sich städtische Schienennetze besser nutzen.



Cargopendelzug und CargoTram mit CargoBox

Ein mit CargoBox beladenes CargoTram zirkuliert in den Stunden, in denen der Personenverkehr ruht und versorgt Stadt- und Einkaufszentren mit den notwendigen Waren. Dieser Transport ist zuverlässig und effizient, hat eine bessere CO₂-Bilanz und erleidet keine Verspätungen wegen Verkehrszusammenbrüchen.

Wichtig sind in einem solchen System die Intermodalpunkte. Der Wechsel der Güter von der Schiene auf die Strasse, oder Schiene auf Schiene, erfordert Räume und Einrichtungen, die raschen, rationellen und kostengünstigen Umlad erlauben. Der Umlad zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist einer der delikaten Punkte in der Logistikkette, ihm ist entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken.

5 Zusammenfassung

Jüngere Erfahrungen mit dem Bau neuer Bahn- oder Strasseninfrastrukturen zeigen, dass die Erwartungen und Prognosen sich nicht immer erfüllen. Zwei anschauliche Beispiele sind der Bau des Gotthard-Strassentunnels und der Eisenbahnbasistunnel am Lötschberg.

Nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und der Fertigstellung der A2 erlebte das Tessin einen markanten Rückgang der Übernachtungszahlen. Ein Faktor, der dabei wahrscheinlich mitgespielt hat, ist die kürzere Transitzeit auf dieser Achse, was dem Touristen mit dem Ziel Meer erlaubt, direkt durchzufahren. In der Rede zur Eröffnung des Strassentunnels versprach der damalige Bundesrat Hans Hürlimann, dass diese Strasse nicht als Transitroute für den Schwerverkehr verkommen sollte. Genau dies ist jedoch eingetroffen.

Der Eisenbahnbasistunnel am Lötschberg wurde gebaut mit der klaren Ausrichtung, den alpenquerenden Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Was ist geschehen? Während die Zunahme des Gütertransports höchst bescheiden blieb, übertraf das Wachstum beim Personentransport alle Erwartungen.

Auf diesem Hintergrund kann dem Ausbau der AlpTransitstrecken Biasca - Camorino und Lugano Süd nur Skepsis entgegengebracht werden. Abgesehen von den exorbitanten Kosten - man spricht von 8 Milliarden Franken - könnten die Auswirkungen für das Tessin auch negativ ausfallen, indem der Tourist, bequem im Hochgeschwindigkeitszug zurückgelehnt, das Tessin auf dem Weg nach Süden links liegen lässt.

Was den Güterverkehr betrifft, so wird der Ausbau dieser beiden Strecken wenig verändern. Ab Giubiasco ist schon heute genügend Trassenkapazität vorhanden, da drei Geleise zur Verfügung stehen: zwei in Richtung Lugano und eines über das Gambarogno Richtung Luino. Dementsprechend besteht keine absolute Dringlichkeit für einen Streckenausbau ab Lugano Süd.

Der Vorschlag des Ausbaus des Schmalspurbahnnetzes ist neu, und zweifelsohne brauchen Politiker, Planer und Wirtschaftsvertreter Zeit, um sich mit diesem neuen Ansatz für die Lösung unserer Verkehrsprobleme, regional und überregional, auseinanderzusetzen.

Wir sind der Meinung, dass diese unsere Vorschläge in gleicher Weise in Betracht zu ziehen sind wie der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken oder neuer Infrastrukturen für den individuellen Verkehr wie Autobahnen, Zubringer- oder Umfahrungsstrassen. Vor allem sind wir überzeugt, dass mit diesem Lösungsansatz im Personen- wie im Güterverkehr eine tatsächliche Verlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann, während die einseitige Ausrichtung auf schnelle Verbindungen über weite Strecken (mit allen Verkehrsträgern!) die lokalen und regionalen Probleme nicht behebt, sondern sie im Gegenteil durch vermehrtes Verkehrsaufkommen noch verschärft.

Datum: 26.09.2011

Autor:

Stefan Krebsler

6997 Sessa

Web: www.railvalley.org

E-Mail: info@railvalley.org

Postkonto: 65-158925-8