

Mittelmeer rückt näher an die Schweiz

In Italien wird zwischen Mailand und Genua der «Terzo Valico» verwirklicht. Das Tunnelbauwerk bringt auch dem Personenverkehr kürzere Fahrzeiten.

Gerhard Lob Weitgehend unbeobachtet von der Schweizer Öffentlichkeit wird in Italien an der Umsetzung des grössten Infrastrukturprojekts des Landes gearbeitet, des so genannten «Terzo Valico» (Dritter Übergang). Gemeint ist damit eine neue Bahnverbindung zwischen der Po-Ebene (bei Tortona) und Genua. Auf dieser Linie sollen dereinst Hochgeschwindigkeitszüge und Güterzüge zwischen dem Piemont und Ligurien verkehren. Sie wird somit auch zu einer südlichen Zufahrt zu den Alpen-transversalen (Lötschberg und Gotthard).

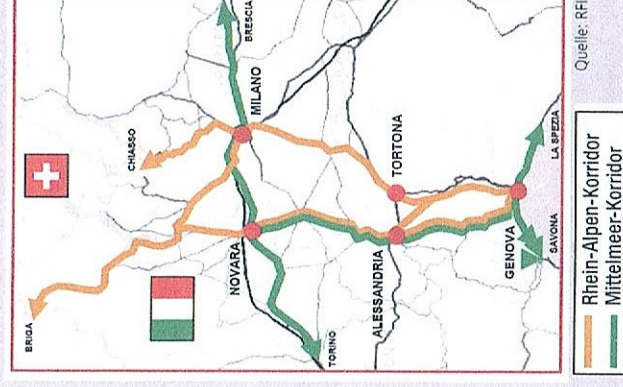
Mit 53 Kilometern Länge, davon 38 Kilometer in Tunnels (der längste Tunnel misst 27 Kilometer), weist die Hauptlinie des Projekts Dimensionen auf, welche an den Gotthard-Basistunnel erinnern. Dazu kommen 12 Kilometer an Verzweigungen, welche den Anschluss der Häfen von Genua (Nodo di Genua) an die neue Strecke garantieren – ein baulich äusserst kompliziertes Unterfangen in der stark besiedelten Küstengegend. Bei einem Augenschein

im Juni war der Ausbruch zu rund 80 Prozent fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf 7,5 Milliarden Euro.

20 Minuten schneller

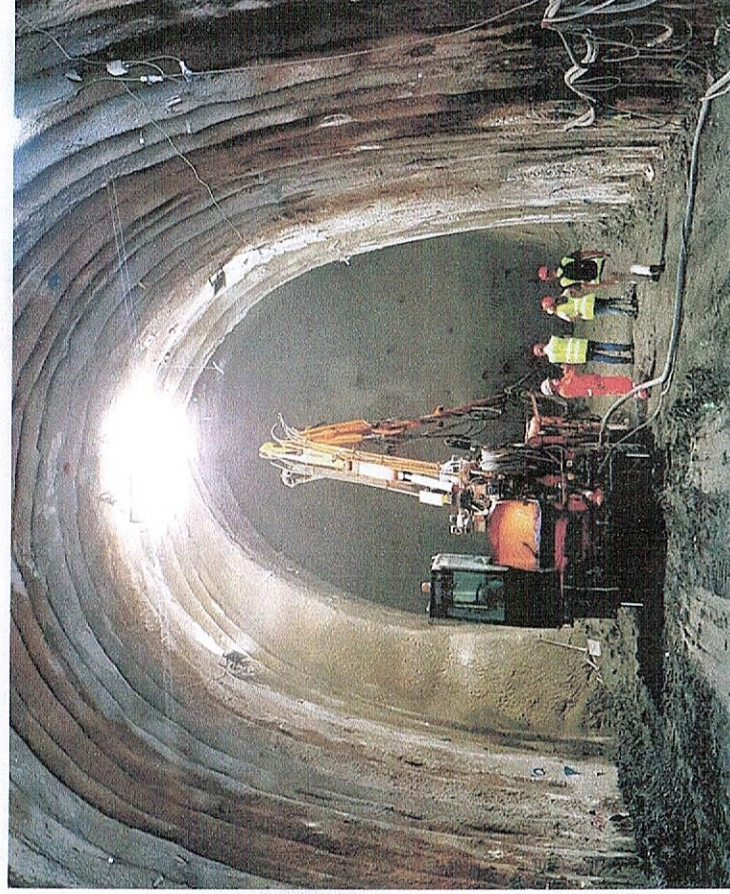
Es besteht die Hoffnung, dass mit dieser Linie mehr Waren von den diversen Umschlagshäfen im Raum Genua auf der Schiene transportiert werden. Genua versucht als Mittelmeer-Standort, im Gütertransport mit dem Spareffekt zu punkten. Schiffe aus Asien, die etwa in Genua ihre Container löschen, können sich fünf Reisetage sparen, wenn sie nicht bis zu den Nordseehäfen fahren müssen. Für den Personenverkehr beträgt die Fahrzeitverkürzung rund 20 Minuten. Statt 1 Stunde und 20 Minuten werden die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Milano-Rogoredo und Genua Principe nur noch eine Stunde brauchen. Auch Reisende aus der Schweiz kommen folglich schneller ans Mittelmeer.

Europäische Güterverkehrskorridore



Die gelben Linien zeigen die Anschlüsse des Rhein-Alpen-Korridors (Rotterdam/Antwerpen – Genua) in Richtung Brig (Lötschberg) und Chiasso (Gotthard/Ceneri). Der «Terzo Valico» wird den Raum Genua mit Tortona verbinden und weiter nach Mailand (Rogoredo) führen. Um neue Volumen aufnehmen zu können, wird die Stammstrecke auch zwischen Tortona und Mailand ausgebaut und ertüchtigt. Der Mittelmeer-Korridor führt von Spanien über Lyon nach Turin/Mailand und weiter nach Slowenien bis ins ungarische Budapest (grün).

Die EU hat für Europa ein knappes Dutzend Güterverkehrskorridore definiert, welche auf eine grenzüberschreitende Harmonisierung der Vorschriften ausgelegt sind. Für die Schweiz von zentraler Bedeutung ist der Rhein-Alpen-Korridor (via Lötschberg/Simplon und Gotthard/Ceneri). Dazu kommt untergeordnet der Korridor Nordsee-Mittelmeer zwischen Antwerpen und Lyon beziehungsweise Basel (nicht auf dieser Grafik zu sehen).



Die Arbeiten an den Tunnels sind in vollem Gang: Mehr als 80 Prozent sind ausgebrochen. Bild: Gerhard Lob

Senza visione né veri piani

Delude il progetto del Consiglio federale sulla strategia a lungo termine per l'ampliamento della ferrovia «Prospettiva Ferrovia 2050».

Remigio Ratti* «La mobilità sta affrontando grandi sconvolgimenti. Le FFS potrebbero svolgere un ruolo chiave se il Consiglio federale e il Parlamento si dissociassero dalle vecchie idee.» È l'incipit dell'approfondimento dal titolo «Ein neuer Plan für die Bahn» della Neue Zürcher Zeitung del 7.9.2019. Occorre una nuova visione che non è certamente solo quella del recupero dei valori del servizio pubblico, quali la sicurezza, la puntualità, l'affidabilità, la concorrenzialità. Ora, a tre anni di distanza, riecce la NZZ (12.7.2022) con un nuovo titolo «Bahn ohne Plan».

È l'esplicita risposta al messaggio del Consiglio federale «Prospettiva Ferrovia 2050» messo in consultazione fino al 14 ottobre 2022. Una data che a noi sembra quella dell'ultimo treno utile per cambiare le cose. L'intento dichiarato è quello di «dare un nuovo orientamento strategico a lungo termine... In futuro la rotaia dovrà essere ulteriormente rafforzata innanzitutto sulle brevi e medie distanze. Ciò consentirà di fornire il contributo più efficace per il raggiungimento dell'obiettivo climatico».

In concreto non sembra tuttavia che l'Ufficio federale dei trasporti si stia dissoicando dalle vecchie idee, rendendosi conto dei limiti strutturali di una rete ferroviaria certamente invidiabile, ma bisognosa di un vero e proprio salto di qualità all'altezza delle sfide del XXI secolo. Il criterio guida rimane quello della capacità di offrire tracce sufficienti per soddisfare l'orario ca-

denzato, investendo là dove vi sono «colli di bottiglia». Un sacrosanto criterio della produzione industriale, ma decisamente ingessante in una dinamica di lungo termine per una rete configurata su quella dell'Ottocento; un processo condizionato dalla sottovalutazione delle necessità di risanamento-manutenzione, dall'impostazione settoriale e a compartimenti stagni (un fondo per le ferrovie, un altro per le strade) e da un federalismo regressivo per la ripartizione della torta.

Senza dimenticare i pregi acquisiti dal «modello ferroviario svizzero» il salto di qualità è per esempio promosso dalla neocostituita associazione SwissRailvolution (vedi InfoForum 1/2022), partendo dal postulato della «croce federale della mobilità» per collegamenti AV/AC nord-sud e ovest-est, da frontiera a frontiera ed in connessione con la rete TEN-T. Le nuove infrastrutture destinate al traffico intercity e di lunga percorrenza libererebbero tracce sulle vecchie linee per una gestione regionale-locale sempre più metropolitana. Si dimostra come una nuova infrastruttura sia globalmente più vantaggiosa a termine che non una serie di investimenti puntuali per superare questo o quel collo di bottiglia. In questo senso forti reazioni sono già venute dalla Romandia (Ouest Rail) e dalla Svizzera orientale.

Limitandoci al sud delle Alpi, prendiamo il caso della Bellinzona-Giubiasco, dove si rifiuta la soluzione d'aggiramento in con-

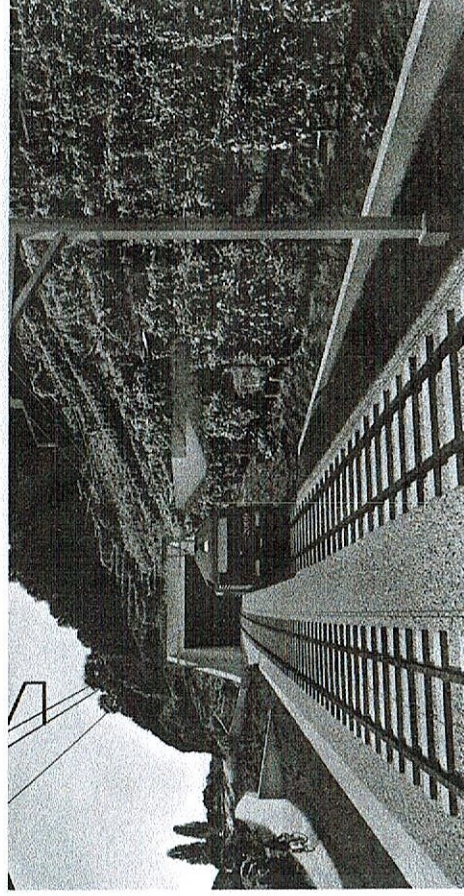
formità con il completamento AT dalla Riviera alla galleria del Ceneri. In alternativa si propone un terzo binario, i cui lavori si estendono ormai sull'arco di oltre un decennio, con gravi limitazioni e disagi. Senza risolvere però il problema del transito nella stazione di Bellinzona e nell'agglomerato di 150-200 treni merci al giorno; per di più, condizionando lo sviluppo territoriale della nuova città e della stessa «Città Ticino». Come servire in queste condizioni una fermata «Saleggi» in relazione al progettato Nuovo Ospedale Cantonale, potenzialmente un Ospedale universitario di portata nazionale?

Il luganese è un caso analogo. La galleria di base del Ceneri è a Vezia già predisposta con due uscite, una per la continuazione verso Melide – Chiasso (– Milano) e l'altra per l'attuale collegamento con Lugano-Stazione e futuro bypass di reinserimento in AT. Il transito di un centinaio di treni merci è incompatibile con i movimenti generati da un traffico passeggeri raddoppiato quando sarà in funzione l'ascensore di collegamento con l'asta del tram-treno Bioggio – Lugano-Centro.

AlpTransit non può lasciare al suo destino il collegamento Lugano – Milano, dalla velocità media di 45 km orari e dove tra Paradiso/Lugano e Chiasso/Mendrisio vi sono ancora pendenze del 26 per mille. La prospettiva Ferrovia 2050 non considera l'esistenza di una città policentrica transfrontaliera di 2 milioni di abitanti, nonché le sue acute problematiche ambientali; cosa invece possibile, liberando capacità sulla vecchia linea (per esempio con fermate supplementari a Bissonne, Melano, Mendrisio, Colderio/park & ride), in un concetto integrato autostrada/ferrovia.

Hinweis: Der Artikel «Harsche Kritik an Bahn 2050» auf Seite 14 fasst diesen Artikel von Remigio Ratti auf Deutsch zusammen.

* già professore titolare di economia regionale e dei trasporti all'Università di Friburgo.



Wohin fährt der Zug? Dem Projekt Bahn 2050 fehlt eine Vision.

Bild: SBB

Verlagerung im Binnenformat

Cadenazzo wird in der Logistik immer stärker zum Hub beim intermodalen Güterverkehr zwischen der deutschen Schweiz und dem Tessin.

Gerhard Lob Im Jahr 2020 wurden 72 Prozent des Transportguts per Bahn und 28 Prozent auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit ist die Schweiz Europameister in Bezug auf den Modal-split beim alpenquerenden Schienenverkehr. In Österreich ist das Verhältnis in etwa umgekehrt (zirka 70 Prozent mit Camions), in Frankreich dominiert der Strassengüterverkehr mit rund 90 Prozent noch stärker.

Nicht ganz so rosig sieht es beim inner-schweizerischen Güterverkehr aus. Da dominierte der Transport auf der Strasse. Nur zirka 37 Prozent aller Güter in der Schweiz werden auf der Schiene transportiert. Das liegt auch an der Kleinräumigkeit des Landes. Denn in der Transportbranche gilt die Faustregel: Unter einer Distanz von 300 Kilometern lohnt sich die Nutzung der Güterbahn nicht. Die Schweiz misst zwischen Norden und Süden nur 220 Kilometer, zwischen Osten und Westen ein wenig mehr als 300 Kilometer.

Gleichwohl gibt es grosse Anstrengungen, auch im Binnenverkehr die Nutzung

der Bahn für den Gütertransport zu stärken. Dies zeigt sich auf der Nord-Süd-Achse sehr gut am Beispiel Cadenazzo. Die SBB unterhalten dort seit 2012 einen Umschlagterminal, um Container in die Deutschschweiz und zurück zu transportieren. In der Konkurrenz zur Strasse kommt dem Transport über die Schiene zugute, dass in der Schweiz ein Nachtfahrverbot für Camions besteht – von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Die Züge können hingegen im Nachtsprung verkehren.

Neuer Umschlagterminal

Gleich neben dem SBB-Umschlagterminal in Cadenazzo entsteht zurzeit ein neues Logistikzentrum der Firma Camion Transport AG (CT), deren Kerngeschäft die nationale Stückgutverteilung im dualen Transportsystem Schiene/Strasse ist. Die gewaltige Baustelle ist nicht zu übersehen. Der neue Terminal umfasst eine Fläche von 32'000 Quadratmetern und wird zwei Binnengleise aufweisen. Die Investitionen belaufen sich auf 42 Millionen Franken, wobei sich das Bundesamt für Verkehr an

den Kosten der Gleisanschlussanlagen beteiligt.

Im Vergleich erscheint der bestehende Terminal von CT für den Umschlag von Gütern zwischen der Bahn und den Lastwagen (direkt neben dem Bahnhof Cadenazzo) recht klein. Es gibt nur ein Gleis im Inneren: Maximal fünf Schiebewandwagen können gleichzeitig beladen oder entladen werden. Der Betrieb dort wird parallel zum neuen Terminal weitergeführt werden.

SBB Cargo ihrerseits unterhält neben dem Terminal in Cadenazzo noch zwei weitere Umschlagplätze: In Lugano-Veduggio und in Stabio. «Cadenazzo ist sehr binnenverkehrslastig», sagt Bruno Fischer von der SBB Cargo AG, Leiter des Bereichs Kombiniertes Verkehr und Zoll. Der Verlag in Stabio erweist sich hingegen als günstig für Importtransporte aus Italien. «Gerade die Nachfrage nach Transporten von Stabio in die Westschweiz ist stark gestiegen», hält Fischer fest.

Harsche Kritik an «Bahn 2050»

Das Komitee «Pro Gottardo» zeigt sich enttäuscht von der bundesrätlichen Vorlage.

Gerhard Lob Der Bundesrat hat am vergangenen 22. Juni unter dem Titel «Bahn 2050» seine Langzeitperspektive für künftige Bahnausbauten vorgelegt. Ständen bisher die Beseitigung von Engpässen und verdichtete Takte im Fokus der Strategie, sind es nun die kurzen und mittleren Distanzen.

Dieser Ansatz stösst dem Tessiner Verein «Pro Gottardo ferrovia d'Europa» (Pro Gotthard – europäische Eisenbahn) äusserst sauer auf. Denn damit werde vorläufig auf eine Vollendung der Neuen Alpentransversalen (Neat) verzichtet beziehungsweise diese auf die Zeit nach 2050 verschoben. Es sei inakzeptabel, dass die Neat südlich von Lugano auf absehbare Zeit nicht realisiert werde, ge-

nauso wie die Strecke zwischen Biasca und dem Ceneri-Basistunnel (Umfahrung Bellinzona), heisst es in einer Stellungnahme. Dem Projekt fehle eine internationale Perspektive. Die Vernehmlassung zu «Bahn 2050» läuft bis am 14. Oktober dieses Jahres.

Tatsächlich verkehren die Züge auf den genannten Abschnitten auf der alten Gotthard-Linie, Güterzüge brettern etwa bei Arbedo/Bellinzona/Giubiasco sowie in Lugano/Paradiso mitten durch dicht bebauten Wohngebiete. Das Komitee spricht davon, dass der Wille des Volkes nicht berücksichtigt werde, das sich 1992 in einer Volksabstimmung für die Neat als Flachbahn zwischen der nördlichen und südlichen Landesgrenze ausge-

sprochen habe. Der emeritierte Professor und Verkehrsexperte Remigio Ratti, eine treibende Kraft beim Verein «Pro Gottardo», hält es für unsäglich, dass einerseits mit dem Gotthard- und Ceneri-Basistunnel Hochgeschwindigkeitsstrecken geschaffen wurden, doch andererseits die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge zwischen Lugano und Mailand nach wie vor 45 km/h betrage. Das Komitee «Pro Gottardo ferrovia d'Europa» ist seit 2016 aktiv und hat damals 12'000 Unterschriften zur Vollendung von AlpTransit gesammelt. Auf Seite 20 erläutert Remigio Ratti den Standpunkt von «Pro Gottardo» im Detail (in italienischer Sprache).