Thema

Die Arbeiten am **Basistunnel** zwischen Camorino und Vezia kommen planmässig voran

Noch zwei Jahre warten auf den Ceneri-Effekt

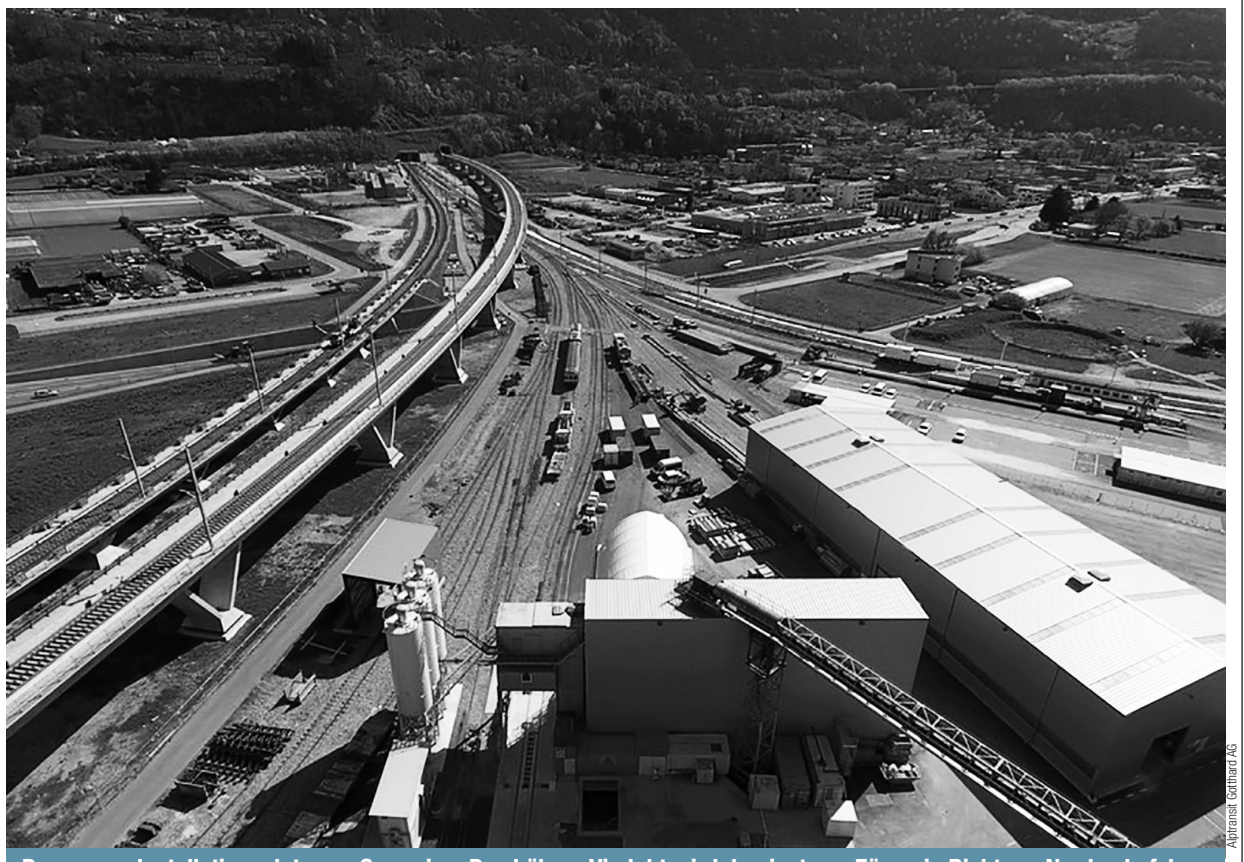
von **Gerhard Lob**

Im Januar 2016 kam es zum Hauptdurchschlag im Ceneri-Basistunnel. Rund 1000 geladene Gäste verfolgten den Fall der letzten Wand. Seither ist es recht ruhig geworden um diesen 15,4 Kilometer langen Bahntunnel zwischen Camorino bei Bellinzona und Vezia bei Lugano, auch wenn sich der grosse Installationsplatz vor dem nördlichen Tunnelportal kaum übersehen lässt.

Weitgehend unbeobachtet von der Öffentlichkeit haben die Alptransit Gotthard AG beziehungsweise die ausführenden Baukonsortien die Arbeiten fortgesetzt. Inzwischen ist bereits der Einbau der festen Fahrbahn mit den Gleisen abgeschlossen. Im Gegensatz zum Gotthard-Basistunnel gibt es bei den Tunneleinfahrten beziehungsweise -ausfahrten ein längeres Schotterbett, bevor die Gleise auf festem Beton verlaufen. In einem grossen Bogen führt ein Viadukt vom Portal der Weströhre in Richtung Giubiasco, während die Zufahrt zur Oströhre etwas tiefer liegt, um über eine Weiche und ebenerdig mit dem Anschlussgleis nach Locarno verbunden werden zu können.

Bisher wurden zirka 60 Prozent der Bahntechnik-Installationen eingebaut. Zurzeit wird die Installation der Deckenstromschiene vollendet, genauso wie die Stromversorgung in den Querschlägen, welche alle 325 Meter die Ost- und Weströhre miteinander verbinden. Festnetz und Funk für die Telekommunikation sowie die Einbauten für das Tunnelleitsystem und die Bahnbetriebssicherheit werden folgen. “Die Hauptarbeiten werden gemäss Marschtabelle bis Frühling/Sommer 2019 abgeschlossen sein”, sagte der leitenden Bauingenieur Urs Rinderknecht anlässlich einer Ortsbegehung von Bahn-Fachjournalisten Anfang Woche.

Der Ceneri-Basistunnel ist sozusagen der kleine Bruder des 57 Kilometer langen und am 11. Dezember 2016 in Betrieb genommenen Gotthard-Basistunnels, doch für das Gesamtsystem der Neuen Alpentransversalen (Neat) nicht weniger von Bedeutung. Denn erst mit beiden Tunnels entsteht eine Flachbahn durch die Alpen am Gotthard. Bis anhin müssen alle Güter- und Personenzüge zwischen Bellinzona und Lugano noch die recht steile Ceneri-Rampe absolvieren.



Alptransit Gotthard AG

Der grosse Installationsplatz von Camorino: Das höhere Viadukt wird dereinst von Zügen in Richtung Norden befahren

Diese Bergfahrten werden bald der Vergangenheit angehören. Die Alptransit Gotthard AG wird vom 1. März bis 31. August 2020 den Testbetrieb durchführen. Dann geht der Tunnel in die Verantwortung der SBB über, welche bis 30.11.2020 einen dreimonatigen Probebetrieb geplant hat. „Der Zeitplan ist sehr anspruchsvoll“, sagt Bahnexperte Markus Schindelholz. Denn mit der Fahrplanumstellung im Dezember 2020 müsse nicht nur der alpenquerende Fernverkehr, sondern auch das gesamte S-Bahn-System im Tessin garantiert werden.

Tatsächlich spielt der Ceneri-Basistunnel für den künftigen Regionalverkehr im Dreieck Bellinzona-Locarno-Lugano eine entscheidende Rolle. Es bahnt sich sogar eine innerkantonale Revolution an, indem die historische Barriere zwischen Nord- und Südtessin bahnmässig beseitigt wird. Die Fahrzeit zwischen Locarno und Lugano wird von 58 auf 30 Minuten halbiert und die Verbindung umsteigefrei sein. Zwischen Bellinzona und Lugano reduziert sich die Fahrzeit auf nur 12 Minuten.

Der Ceneri-Basistunnel besteht aus zwei Einspurröhren. Diese wurden aus Sicherheitsgründen richtungsgetrennt erstellt. Aussergewöhnlich ist das doppelte Nordportal der Oströhre, das gebaut wurde, um bei ausfahrenden Zügen den Anschluss nach Locarno zu ermöglichen (Bretella). Im kommerziellen Betrieb sind pro Tag 50-80 Personenzüge und 220-260 Güterzüge vorgesehen. Ausgelegt ist der Tunnel auf eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h für Personenzüge und 160 km/h für Güterzüge.

Foto Lob

Verzweigungskaverne am Nordportal (Weströhre): Das rechte Gleis führt auf die “Bretella” in Richtung Locarno

Der Ceneri-Basistunnel wurde wegen der komplexen Geologie ausschliesslich im Sprengvortrieb ausgebrochen (beim Gotthard-Basistunnel wurde vorwiegend mit Tunnelbohrmaschinen gearbeitet). Erste Vorarbeiten erfolgten bereits 1997 mit dem 3,1 km langen Erkundungsstollen bei Sigirino. 2006 wurde dann offiziell der Grundstein bei Camorino gesetzt – im Beisein des damaligen Verkehrsministers Moritz Leuenberger.

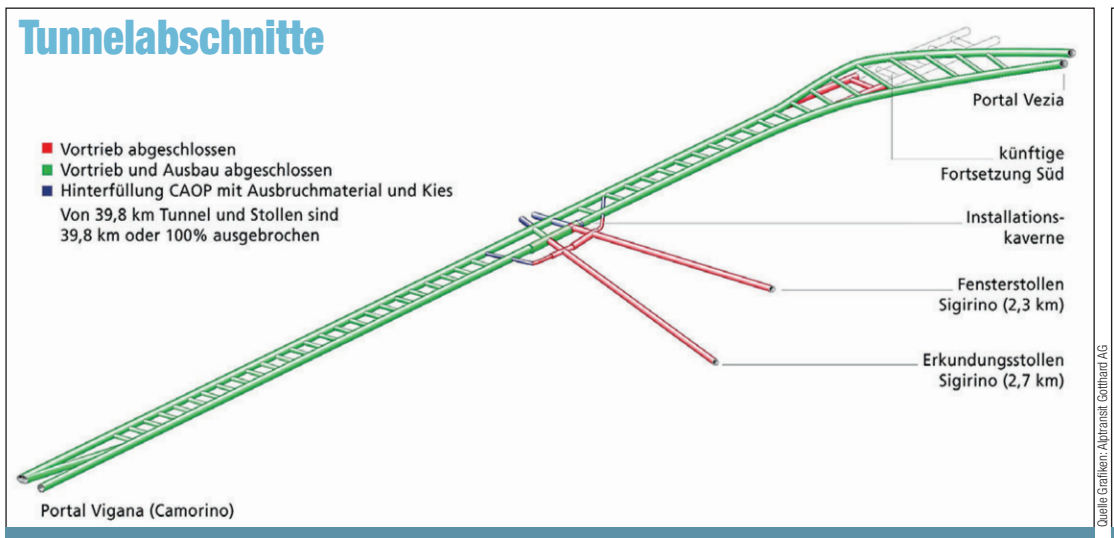
Alptransit Süd bleibt Stückwerk

Der Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sind die wichtigsten Elemente im Projekt der Neuen Alpentransversalen (Neat). Trotz der gewaltigen Investitionen bleibt die Achse auch nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels aber Stückwerk. Von Biasca bis zum Ceneri-Basistunnel fahren die Züge auf der alten Gotthardstrecke - mitten durch stark besiedelte Gebiete von Bellinzona. Das gleiche gilt für den Abschnitt zwischen dem Südportal des neuen Ceneri-Basistunnels und der Grenze bei Chiasso. Ein Ausbau ist zurückgestellt, der Abschnitt zwischen dem Gotthard- und dem Monte-Ceneri-Tunnel aufs Jahr 2040, die Strecke südlich von Lugano bis Chiasso aufs Jahr 2054. Eine Gruppe um den Verkehrsexperten und Hochschulprofessor Remigio Ratti hatte eine Petition lanciert, um die beiden Abschnitte bereits bis 2030/35 zu verwirklichen. Mehr als 5000 Personen unterschrieben. Doch von Erfolg war das Anliegen nicht gekrönt, wie der Antwort des Bundesrats auf eine Motion von Nationalrat Marco Romano (18.3263) vom Mai dieses Jahres zu entnehmen ist, welche die Forderungen der Petition aufnahm. Es müssten zunächst die Zulaufstrecken in Deutschland und in Italien ausgebaut werden, bevor eine Kapazitätserhöhung der Gotthardachse in Erwägung gezogen werden könne, hiess es. Eine Fortsetzung der Projektierungsstudien sei daher derzeit nicht zweckmässig. **gl**

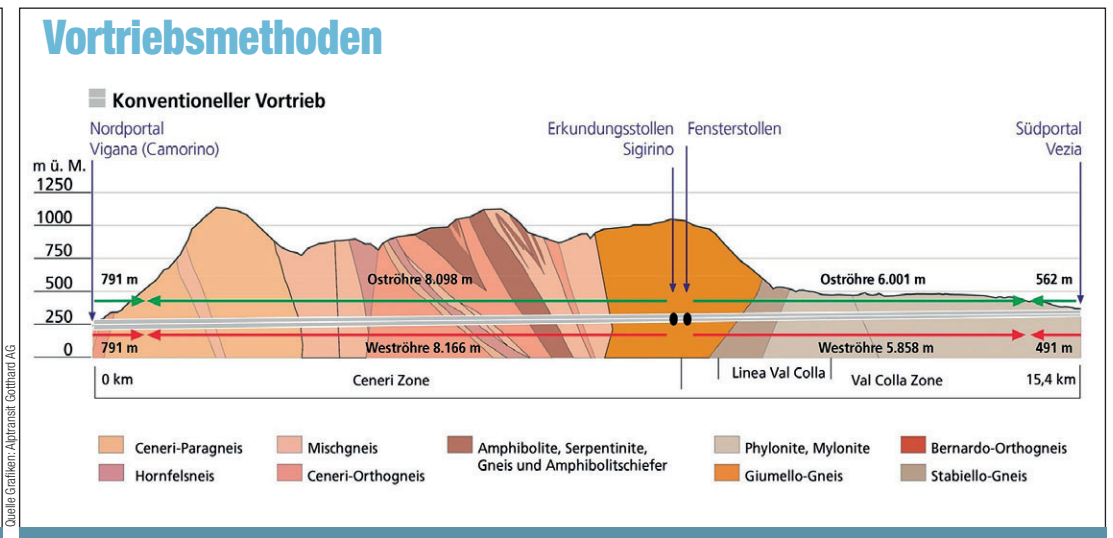
Kein Abbruch des InfoCentro

Es war mehr als eine paradoxe Situation. Das ehemalige Informationszentrum Süd der Alptransit AG (“Infocentro”) in Pollegio am Südportal des Gotthard-Basistunnels sollte abgerissen werden, obwohl mehrere Institutionen aus der Region Tre Valli (Raum Biasca) Interesse an einer Nutzung angemeldet hatten. Grund waren Zuständigkeitsprobleme und Planungsfragen. Das auffällige Gebäude, dessen Aussenwände aus Aushubmaterials des Gotthard-Basistunnels gemacht sind, befindet sich im Besitz der Alptransit Gotthard AG. Sogar eine Petition war lanciert worden, um das Gebäude vor dem Abriss zu retten.

Nun hat das kantonale Innendepartement eine Lösung gefunden, wie diese Woche bekannt wurde. Demnach wird das Gebäude bis Ende 2019 an den Bund beziehungsweise das Bundesamt für Rüstung (armasuisse) übergehen, welche es in den Sachplan Militär (SPM) integrieren wird. Im Gegenzug wird der Bund das Terrain Saleggi von Bellinzona dem Kanton vermachen, damit dort zwei Projekte von regionaler und kantonaler Bedeutung verwirklicht werden können: Das neue Regionalspital des Bellinzonese sowie die Renaturierung des Flusses Tessin. Eine entsprechende Konvention zwischen den Partnern soll in den nächsten Monaten unterschrieben werden. Wie das Gebäude künftig genutzt wird, ist allerdings noch offen. **gl**



Bei Vezia erfolgt der Anschluss an die Stammlinie: Eine mögliche Fortsetzung in Richtung Süden (rot) ist erstellt



Quelle Grafiken: Alptransit Gotthard AG

Komplexe Geologie: Die Tunnelröhren wurden ausschliesslich im Sprengvortrieb ausgebrochen