

Mit privaten Partnern zu einer neuen Linie Lugano–Mailand

Eine binationale Groupe de réflexion skizziert, wie ein Südanschluss der Neat via Chiasso angegangen werden könnte

Die Fortsetzung der Gotthard-Neat über Lugano hinaus ist in der Schweiz und in Italien auf der langen Bank gelandet. Eine Gruppe um Ex-Nationalrat Remigio Ratti will das ändern.

Paul Schneeberger

Ende 2019 werden die Züge auf der Gotthard-Neat vom Ceneri-Basistunnel mehr oder weniger direkt im Bahnhof Lugano «landen» und von dort auf dem Trassee aus dem 19. Jahrhundert nach Mailand weiterfahren. Gemäss den Planungen in der Schweiz und in Italien wird das auf absehbare Zeit so bleiben. Nicht, dass keine Fortsetzung der Hochleistungsbahn geplant worden wäre – aber allein das Projekt auf Schweizer Seite, das faktisch eine 5,2 Milliarden

Franken teure Untergrundbahn auf den etwas über 20 Kilometern zwischen der Tessiner Metropole und der Südgrenze vorsieht, wird vorläufig aus finanziellen Gründen keine Chance haben, realisiert zu werden. Am Montag nun hat in Lugano eine schweizerisch-italienische Groupe de réflexion «Alptransit Ticino» um den ehemaligen CVP-Nationalrat Remigio Ratti einen neuen Ansatz für einen Neat-Südanschluss via Chiasso präsentiert.

Pragmatischer Ausbau

Die Gruppe ist der Ansicht, dass die Fortsetzung der Nord-Süd-Hochleistungsbahn über Chiasso nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werden sollte. Und sie ist der Meinung, dass Planung und Finanzierung grenzüberschreitend an die Hand zu nehmen sind. Kern des Vorschlags ist eine ge-

mischwirtschaftliche Finanzierung als öffentlich-private Partnerschaft (PPP); Zufall ist, dass Nationalrat Ratti seinerzeit den Anstoss dafür gegeben hatte, die Bundesverfassung um einen Passus zu ergänzen, der bei Eisenbahn-Grossprojekten solche Formen der privaten Mitfinanzierung gestattet.

Was die Ausgestaltung einer Linie oder präziser: von zusätzlicher Kapazität für die Bahn zwischen Lugano und Mailand angeht, streben Ratti und seine Mitstreiter eine Lösung an, bei der die Kosten in realistischen Dimensionen bleiben. Dabei möchten sie pragmatisch vorgehen; etwa könnte die Überquerung des Luganersees zwischen Melide und Maroggia ihres Erachtens doppelspurig bleiben. Auch plädieren sie dafür, im Südtessin zugunsten eines dritten und vierten Eisenbahngleises auf einen Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren zu verzichten. Weitere Schritte

hat die Groupe de réflexion noch nicht definiert. Sie will abwarten, wie der Kanton Tessin und die Region Lombardei ihre Idee aufnehmen; beide Körperschaften waren am Anlass vom Montag in Lugano mit hochrangigen Persönlichkeiten vertreten.

Situation deblockieren

Remigio Ratti sagt, er hoffe, mit dem Vorstoss zugunsten eines pragmatischen Vorgehens samt PPP lasse sich die festgefahrene Situation deblockieren. Gerechtfertigt sei der weitere Ausbau der Eisenbahn südlich von Lugano allemal – zum einen, um eine zeitgemässe Verbindung zwischen den Metropolen der Deutschschweiz und der Lombardei zu schaffen, zum anderen, um der wachsenden Bedeutung der Achse auch für den schweizerischen Importverkehr Rechnung zu tragen.