



Adula gehört zu einer der vier **Landschaftsruhezonen** in der Schweiz, die Privatflugzeuge ab März meiden oder nur in grosser Höhe überfliegen sollen

WO DIE VIELFALT NATÜRLICHER GERÄUSCHE DOMINIERT

von **Marianne Baltisberger**

Von Fluglärm ungestört wandern in stiller Natur: in der Adula-Region, an der Grenze zwischen Tessin und Graubünden, sollte dies für Erholungssuchende ab kommendem März möglich sein. Dann nämlich erscheinen die neuen Luftfahrkarten, welche dieses sowie drei weitere Gebiete in der Schweiz offiziell als Landschaftsruhezonen ausweisen werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) fordert die Piloten auf, diese Gegenden möglichst zu meiden.

„Aus Sicherheitsgründen können wir nur Empfehlungen abgeben“, antwortet Bazl-Mediensprecher Anton Kohler auf die Kritik einiger Umweltverbände, die verbindlichere Regelungen fordern. Die meteorologischen Gegebenheiten im Alpenraum seien äusserst komplex. Laut dem vom Bazl veröffentlichten Konzept über Landschaftsruhezonen für die Luftfahrt müssen Sichtflugpiloten bei der Wahl ihrer Flugwege bereits heute eine Vielzahl an Einschränkungen wie Schiessgebiete oder andere Luftraumbeschränkungen beachten. Zusätzliche Beschränkungsgebiete



Erholung für Naturfreunde: die Adula ist auf Luftfahrkarten neu als „zu meidene Zone“ eingetragen

te einzuführen, sei aus Gründen der Sicherheit nicht zu empfehlen. Erfahrungen aus dem Nationalpark in Graubünden zeigten jedoch, dass sich die Piloten in der Regel an die Empfehlungen halten, präzisiert Kohler. Der Nationalpark, das Binntal und der Weissmies im Wallis gehören neben der Adula/Greina zu den vier Landschaftsruhezonen der Schweiz. Insgesamt überprüfte das Bazl landesweit zwölf Gebiete. Dass die Adula auch als künftiger Nationalpark im Gespräch ist, spielte laut Kohler bei der Wahl zur Landschaftsruhezone keine Rolle. Berücksichtigt wurden Regionen fern des Lärms. „Es macht keinen Sinn, Überflüge zu verbieten, wo am Boden reger Betrieb herrscht“, so der Mediensprecher. Das Bavontal und Campo beispielsweise werden unter den sechs Gebieten aufgelistet, die sich nicht als Landschaftsruhezone eignen. „weil bereits bestehende Kraftwerksbauten und Strassen im Valle Maggia nicht zur Ruhe am Boden beitragen“. Von den Bestimmungen für die luftfahrtsbezogenen Landschaftsruhezonen sind übrigens Segelflugzeuge, Hängegleiter und Ballone ausgenommen.



Diese Haltestelle wird bleiben

Gotthard: Keine Bange um die alte Zugstrecke

NEUE Problemzonen im Tessin: Das ist durch die künftige Inbetriebnahme der beiden Alptransit-Tunnel am Gotthard und am Monte Ceneri absehbar (siehe Kommentar unten). Hierbei verstärkt sich eine Angst aus dem oberen Tessin: Was geschieht mit der alten historischen Gotthardstrecke, wenn die internationalen Züge und auch die Güterzüge unter ihr durchrollen? Die Leventiner Gemeinden befürchten eine Stilllegung und einen Abbau des Service Public. Aber das kantonale Bau- und Umweltschutzdepartement plant zusammen mit den SBB die Weiterführung, weil touristische Überlegungen auf die Pflicht des Service Public treffen: Die Ausflügler schwören auf die Zugsnostalgie ebenso wie die Leventina-Bewohner, das weiss man nur zu genau. Also sollen künftig die grenzüberschreitenden Tilo-Regionalzüge bis nach Airolo hinauf verkehren, und zwar zu den Stosszeiten morgens und am späten Nachmittag. Weiter ist geplant, dass die bei den Locarnese-Touristen so beliebten und äusserst zuverlässigen Interregio-Züge (Locarno-Zürich/Basel) auch in Ambrì und Lavorgo halten. Überdies sollen die jetzigen Interregio-Haltestellen Airolo und Faido zu eigentlichen Knotenpunkten des regionalen ÖV-Verkehrs (d.h. Bus, Bahn und Park&Ride) ausgebaut werden. Und schliesslich ist die alte Gotthardstrecke in Zukunft als wichtige Ausweichmöglichkeit für Güterzüge von Bedeutung. Aber auch der historischen Güte will die Tessiner Regierung Rechnung tragen: Die Planungen für eine Aufnahme der alten Gotthard-Zuglinie in die Welterbe-Liste der Unesco sind zwar bis 2014 sistiert – später möchte sich der Südkanton dafür wieder voll engagieren. Denn die touristische PR-Wirkung könnte gewaltig sein. **pj**

Alptransit II

Haltestelle Tessin – eine Zukunftsmusik

von **Giò Rezzonico, Verleger TZ**

AB 2019 werden die Deutschschweiz und das Tessin zusammenrücken: In 1 Stunde und 43 Minuten wird man von Zürich nach Lugano gelangen. Unser Kanton wird sich in eine Art Stadt verwandeln, deren Quartiere mittels einer „Metro“ innert kürzester Zeit erreichbar sind: Von Lugano aus gelangt man in 22 Minuten nach Locarno und in 12 Minuten nach Bellinzona; viertelstündlich fährt ein Zug. Es handelt sich um ein gigantisches Projekt, nämlich Alptransit, das allerdings im Hinblick auf die künftige Entwicklung noch einige Unbekannte enthält.

In meinem Kommentar von letzter Woche (TZ, 7. Januar) habe ich einen Sprung von zehn Jahren in die Zukunft gewagt, um zu sehen, wie das Tessin sein wird, wenn die erste Etappe des Alptransit-Projekts realisiert ist. Heute werfe ich einen noch weiter reichenden Blick in die Zukunft, in die Zeit nach 2019, um zu verstehen, wie und wann die

nachfolgenden Etappen Wirklichkeit werden; die Etappen, die in den ursprünglichen Plänen vorgesehen waren, aber im Jahr 1998 aufgrund finanzieller Engpässe zurückgestellt wurden. Von den problematisch gebliebenen Trassen zwischen Zürich und Chiasso gibt es drei: Die erste liegt zwischen Arth-Goldau und Erstfeld, die zweite zwischen Biasca und Camorino und die dritte südlich von Lugano. Im Jahr 2019, wenn die erste Alptransit-Etappe Wirklichkeit wird, werden auf diesen Strecken die Züge auf den heutigen Geleisen unterwegs sein. Ungesichert bleibt zudem die Weiterführung auf italienischem Boden.

Was die Strecke von Arth-Goldau nach Erstfeld anbelangt, wurde jede Entscheidung verschoben; diese Trasse steckt noch immer in der Planungsphase. Die Pläne für den Abschnitt Biasca-Camorino, die eine Umfahrung Bellinzonas nahelegen, sind ausgearbeitet und wurden



Nadelöhr Bellenzer Bahnhof

bereits vom Bundesrat abgesegnet sowie in den Alptransit-Abschnittsplan aufgenommen. Die Pläne sehen den Bau zweier Tunnel vor: Der erste, ungefähr 7 Kilometer lang, soll Biasca Süd mit Claro Nord verbinden; anschliessend würde die Strecke über den Fluss Tessin führen, um

in einen zweiten Tunnel zu münden, der eine Umfahrung Bellinzonas darstellt und bei Sementina endet. Danach ginge es durch die Magadino-Ebene, bis man den gerade im Bau befindlichen Ceneri-Tunnel erreichen würde. Etwa 2,5 Milliarden Franken dürfte dieses Projekt kosten. Was die dritte Trasse anbelangt, jene südlich von Lugano, so hat man vier mögliche Varianten ausgearbeitet: Zwei von ihnen enthalten eine fast komplette Untertunnelung, die beiden anderen nur eine teilweise. Die Kosten für diese Projekte würden sich auf 5 Milliarden belaufen. Bleibt noch der alte Streitpunkt, wo denn im Tessin die Alptransit-Schnellzüge halten sollen. Hierbei sind zwei Phasen zu unterscheiden. Die erste betrifft den Zeitraum zwischen 2019, wenn die erste Alptransit-Etappe realisiert wird, und den nachfolgenden Etappen. Für diese Zeit ist klar, dass die Tessiner Alptransit-Haltestellen die jetzigen bleiben,

nämlich Bellinzona und Lugano, allerdings entsprechend aufgerüstet. Jedoch stellt sich die Frage, ob es nicht problematisch sein wird, diese Schnellzüge gleich zweimal auf so kurzer Strecke halten zu lassen. Laut den Experten sind die Halte durchaus möglich, weil das schweizerische Modell die Einführung von Zügen vorsieht, die auf den neuen Strecken mit maximal 230 Stundenkilometern verkehren statt mit 350, wie es Hochgeschwindigkeitszüge in anderen europäischen Ländern tun. Überdies gilt es, einen wichtigen Markt zu bedienen, im Sopra- wie im Sottoceneri, was zwei Haltestellen im Tessin rechtfertigt. Doch was geschieht dann mit der vorgeschlagenen Haltestelle in der Magadino-Ebene, nach welcher sich das Sopraceneri so sehnt? Das ist Zukunftsmusik – vorausgesetzt, es handelt sich um die beste Lösung. Dem gehe ich im nächsten Alptransit-Kommentar nach. (Übersetzung: pj)