DER GOTTHARD KORRIDOR

Fünf Kantone, zwei Sprachräume, ein Lebensraum.

Maëlle und Céline Odermatt,
Merlischachen (SZ), Zürich und Brione (TI)
«Der Gotthard-Korridor ist ein einzigartiger Wohnraum. Eine solche kulturelle und geografische Vielfalt in so kurzer Distanz ist absolut aussergewöhnlich.»

Eine Publikation der Stadt Zürich und der Kantone Schwyz, Uri und Tessin.

NEUE NACHBARSCHAFT

Zwischen Zürich und Mailand bestehen heute vielfältige, intensive Kontakte, die mit der neuen Alpentransversale NEAT noch enger werden sollen. Ab 2019 gelangt man in weniger als drei Stunden vom Norden in den Süden und umgekehrt – die beiden Städte rücken für Geschäftsleute auf Tagesreisedistanz zusammen.

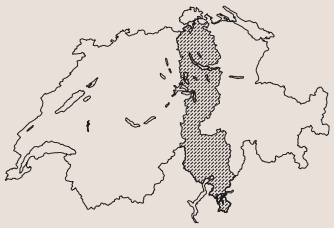
Diese Nachbarschaft über das Alpenmassiv hinweg wuchs mit der Entwicklung der Eisenbahn. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde Mailand für die Schweizer Wirtschaft zum bevorzugten Standort in Italien, für Industrieunternehmen ebenso wie für Finanzdienstleister und Banken. Das erste Hochhaus, das in Mailand nach dem zweiten Weltkrieg gebaut wurde, war das Centro Svizzero des Zürcher Architekten Armin Meili. Die Zürcher Grafikerin Lora Lamm verhalf in den 1950er Jahren dem Mailänder Warenhaus «La Rinascente» zu seinem unverwechselbaren Auftritt. Und am ursprünglichen Masterplan der Expo Milano 2015 dachten die Basler Architekten Herzog & de Meuron mit.

Die Schweiz war das erste Land, das seine Teilnahme an der Weltaustellung zusicherte, der Schweizer Pavillon stand einen Sommer lang neben demjenigen des Gastgeberlandes Italien. Darin präsentierte die Stadt Zürich zusammen mit Basel und Genf die urbane Schweiz – die Kultur, den Innovationsstandort Schweiz, die städtischen Landschaften am Wasser, die soziale Vielfalt der Städte und ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Nahrungsmittelproduktion und -konsumation. Von dieser Nachbarschaft profitieren nicht nur die Städte, sondern ebenso das Land dazwischen: Auch die kleineren Regionalzentren – und durch die ÖV-Anbindung deren Umland – im Gotthard-Korridor von Chiasso bis Schaffhausen rücken näher zueinander.

Das Bergmassiv ist immer weniger eine Barriere zwischen Kultur- und Sprachräumen, sondern wird zum gemeinsamen Landschafts- und Freizeitraum. Welche Potentiale in diesen Kooperationen liegen, zeigt das vorliegende Magazin. Es ist einerseits die Zusammenfassung einer Studie über die Beziehungen zwischen Stadt und Land im Gotthard-Raum, die im Rahmen des Projekts «Rurbance» entstanden ist, andererseits das Porträt eines Raums und seiner Bewohnerinnen und Bewohner.

Viel Vergnügen beim Lesen wünscht

Anna Schindler, Direktorin Stadtentwicklung Zürich



Ab 2020 der direkteste Weg durch die Alpen dank NEAT-Tunnel und Monte Ceneri-Tunnel.

INHALTSVERZEICHNIS

S. 3 Mein Gotthard – 18 Porträts

S.14 Mythos Gotthard – historische Pionierleistungen

S.15 Das Jahrhundertwerk – die Fakten zum Tunnel

S.17 Zusammenfasslung der Gotthard-Studie

S.25 Interview Corine Mauch, Stadtpräsidentin Zürich

MEIN GOTTHARD

Sie leben in unterschiedlichen Kantonen und zwei Sprachräumen. Sie leben in der Stadt, in der Agglomeration und auf dem Land. Sie sind Nachbarn, die dank der NEAT näher zusammenrücken. Wie denken die Menschen im Gotthard-Korridor über die Zukunft der Grossregion? 18 Begegnungen zwischen Zürich und Chiasso.

René Kempf, 45, Erstfeld (UR)
Schlosser
«Die NEAT ist Teil meines Lebens. Die Baustelle liegt vor unserer Haustüre, und ich bin seit 13 Jahren am Projekt beteiligt. Ich hoffe, dass der Tunnel dereinst rege benutzt wird. Und freue mich, dass es dadurch im Urner Oberland ruhiger wird und sich die Lebensqualität verbessert.»

Nathalie Kupferschmid, 41, Pfaffhausen ZH, Architektin, mit Quentin, 5, und Roxana, 3
«Als halbe Tessinerin verbinden mich Familie, Freundschaften und ein Ferienhäuschen in Cadempino mit dem südlichsten Kanton. Ich freue mich, diese emotionale Bindung künftig noch besser ausleben zu können. Und generell wäre es schön, wenn sich durch den neuen Tunnel unsere Kulturen noch besser vermischen. Denn täte nicht jedem Deutschschweizer ein wenig mehr lateinische Lebensfreude gut?»

Tatiana Crivelli, 49, Zürich, Professorin für Italienische Literatur an der Universität Zürich
«Gut möglich, dass die NEAT mich dazu bringen wird, meinen Lehrplan zu ändern. Es wird nämlich Mut brauchen, freitags weiterhin Vorlesungen anzubieten, wenn die Tessiner Studierenden so schnell mit dem Zug zurück nach Hause fahren können! Ob sich dafür vermehrt Studierende aus dem immer näheren Mailand melden werden? Warten wir es ab!»

Davide Ghidossi, 33, Giubiasco TI, prämierter Weinbauer und Önologe
«Ich freue mich auf die verkürzte Reisezeit dank dem Tunnel. Die Touristen von jenseits des Gotthards sind dadurch noch schneller und sicherer im Tessin, um die Landschaft – und unsere Weindegustationen – zu geniessen. Umgekehrt bin ich künftig mit dem Zug schneller in Zürich, als mit dem Auto, um dort die Weinmessen zu besuchen.»

Maëlle,19, und Céline Odermatt, 25, Schwestern aus Merlischachen (SZ), Zürich und Brione s/M (TI)
«Seitdem Céline nicht mehr im Elternhaus wohnt, ist das Ferienhaus im Tessin ein umso wichtigerer Treffpunkt für uns Schwestern geworden. In der Sonnenstube der Schweiz tanken wir oft Energie. Der kulturelle Austausch und die geografische Vielfalt in so kurzer Distanz ist etwas aussergewöhnliches und macht den Gotthard-Korridor zu einem einzigartigen Wohnraum.»

Fabio Mandioni, 64, Muralto TI, Direktor der Bergbahnen Nara
«Der NEAT-Tunnel ist eine riesige Chance: Für die Wirtschaft, die Industrie, den Tourismus. Bei uns im malerischen Bleniotal hoffen wir auf mehr Wanderer, Biker, Skifahrer und natürlich Schlittler – haben wir doch die längste Schlittenbahn im Tessin.»

Stefano Wieting, 49, Zürich, Gestalter und Inhaber des Concept Stores TWO ROOMS
«Ich bin sehr froh, dass sich die Erreichbarkeit des Südens mit dem Zug signifikant verbessert. Meine Wurzeln sind in Lugano und für mein Designgeschäft reise ich oft nach Italien. Auf der Fahrt fasziniert mich jeweils die unbändige Natur mit den Bergen, Wiesen, Wasserfällen und südlicher Architektur jenseits des Gotthards. Gespannt bin ich, wie das erhöhte Passagieraufkommen künftig bewältigt werden kann.»

Angelo Lombardi, 68, Airolo TI, Landwirt und Käser
«Für uns in der Peripherie ändert sich durch den Tunnel wenig. Ich hoffe, dass die Leventina künftig nicht bloss als Verkehrsverbindung zwischen Nord und Süd wahrgenommen wird, sondern seine kulturellen Schätze, schönen Berglandschaften und kulinarischen Spezialitäten mehr Beachtung finden.»

Michele Baumann, 18, Wilen bei Wollerau SZ, Gymnasiast in Immensee
«Die Freizeit verbringe ich am liebsten mit Fallschirmspringen in Tenero. Durch die neue Zugverbindung komme ich am Wochenende schnell und staufrei ins Tessin und zurück.»

Anastasia Stanga, 21, Losone TI, studiert Lebensmittelwissenschaft an der ETH Zürich
«Dank den kürzeren Reisezeiten wird sich meine Generation noch häufiger zwischen Süden zu Norden bewegen und die Bindung der Regionen wird noch enger. Wir machen gemeinsame Lebenserfahrungen, tauschen Ideen aus, lernen die gegenseitigen Traditionen, knüpfen neue Beziehungen und schaffen Synergien. Das ist gut so. Eintracht macht stark.»

Anna Baumann, 50, Altendorf SZ, Direktorin des Natur- und Tierparks Goldau
«Durch meinen Heimatort Gurtnellen bin ich seit Kindheit mit der Mystik des Gotthards verbunden. Als Tierpark-Direktorin bin ich glücklich, dass unsere Gäste aus dem Tessin und Norditalien schneller nach Goldau gelangen. Und generell bin ich überzeugt: Ein Tunnel kann den Horizont in verschiedene Richtungen erweitern.»

Filippo Celio, 48, Bellinzona TI, Rechtsanwalt und ehemaliger Eishockeyprofi
«Ich träume von einer zweisprachigen Gotthardregion zwischen Zürich und Milano mit neuen Arbeitsplätzen. Ich träume von einer «Università della Svizzera Italiana», die mehr Studenten aus der Deutschschweiz anzieht. Ich träume von einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zur Verbesserung der Lebensqualität. Ich träume von einem Gotthard, der nicht trennt sondern verbindet. Und ich bin überzeugt, dass sich diese Träume erfüllen werden.»

Greta, Leonie und Eva Sicher, (v.l.), Gurtnellen UR, die Schwestern führen seit 1972 das «Hotel Gotthard» mit 14 Gault-Millau-Punkten
«1980 der Strassentunnel und jetzt der NEAT-Tunnel: Für die Gastronomie in unserer Region wird es immer schwieriger. In unserem Alter betrifft es uns nicht mehr gross, aber es ist wichtig, dass die alte Gotthardstrecke bleibt.»

Alois Gmür 60,
Braumeister und Nationalrat,
Einsiedeln (SZ)
«Das Tessin mit seinem südlichen Charme kommt mir näher. Ich kann zukünftig spontan, in kurzer Zeit in eine andere Welt eintauchen und am Lago Maggiore genüsslich ein Birra Gottardo trinken.»

Micaela Beechey-Tobler, 47, Lugano TI, Immobillien-Bewirtschafterin
«Heute sitze ich sechs Stunden im Zug, um einen eintägigen Weiterbildungskurs an unserem Firmenhauptsitz in Zürich zu besuchen. Künftig geht das wesentlich schneller und bequemer. Zudem öffnet sich unsere Region dank den Tunnels gegen Norden, was eine grosse Chance ist. Und die prekäre Verkehrslage in den Urlaubszeiten wird sich bedeutend verbessern.»

Eduard Müller, 62, Seelisberg UR, langjähriger Denkmalpfleger des Kanton Uri
«Die 1882 eröffnete Gotthardbergstrecke ist ein hochkarätiges Denkmal, ein ingenieurtechnisches Meisterwerk, für dessen Erhaltung ich mich stets eingesetzt habe. Wir bewundern den Willen, den Mut und die Weitsicht seiner Erbauer. Vom gleichen zukunftsgerichteten Geist geprägt ist der Bau des neuen Basistunnels auf den wir alle stolz sein dürfen.»

Ramona Marggi, 32, Schindellegi SZ, Inhaberin der Bäckerei «gsund»
«In meiner Freizeit geniesse ich auf dem Rennvelo die abwechslungsreiche Landschaft im Gotthard-Korridor. Im Tessin trainiere ich jedes Jahr in den Hügeln, südlich von Locarno. Und auch unsere gesunden Brötli reisen mit der Post bis ins Tessin – bald schon durch den neuen Tunnel.»

Marianne Burkhalter, 67, und Christian Sumi, 65, Architekten in Zürich und Professoren an der Accademia di architettura in Mendrisio
«Durch den Bau des Neattunnels «verabschiedet» sich Nord-Süd-Achse immer mehr vom «oberen» Gotthardraum. Dessen Wahrnehmung reduziert sich auf ein 57 Kilometer langes, schwarzes Loch und der Neattunnel wird Teil des Flachlandes. Aber wie auch immer der Alpenbügel umgebaut, abgebaut überbaut oder durchschnitten wird, was bleibt ist – im Sinne von Roland Barthes – die Struktur und der Name.»

MYTHOS GOTTHARD – MEILENSTEINE DER TECHNIK

Wie ein Riegel trennt die Alpenkette das Tessin von der Deutschschweiz und den italienischen Stiefel vom nördlichen Europa. Seit dem Mittelalter schufen die Menschen Wege, um das Hindernis zu bezwingen. Der NEAT-Tunnel ist die letzte einer Reihe von Pioniertaten.

– AB 1220 –

ERSTE BRÜCKEN

Eine Voraussetzung für einen Waren- und Personenverkehr über den Gotthard war die Begehbarmachung der berüchtigten Schöllenenschlucht zwischen Göschenen und Andermatt.

Um 1220 wurde zuerst die Twärrenbrücke gebaut.
Um 1230 die erste hölzerne Brücke über die Reuss, die Teufelsbrücke.

1595 wurde diese durch eine Steinbrücke ersetzt. Bereits Anfang des 15. Jahrhunderts überquerten jährlich rund 10 000 Personen und 9 000 Saumtiere den Pass.

– 1830 –

DIE ERSTE STRASSE

Auf der neuen Gotthardstrasse von 5,5 bis 7,5 Meter Breite konnten nun auch schwere Lastfuhrwerke bequem fahren und sich kreuzen, und bereits 1831 rollten 900 Kutschen über den Pass.

– AB 1842 –

DIE ERSTEN POSTKUTSCHEN

Die grosse Zeit der Gotthardpost begann jedoch erst 1842, als täglich ein fünfspänniger, zehnplätziger Wagen in beiden Richtungen fuhr.

– 1882 –

ERÖFFNUNG DER GOTTHARDBAHN

Bereits der erste Tunnel, der Scheiteltunnel der Gotthardbahn, war mit seinen 15 Kilometern der längste Tunnel der Welt. Die neugebaute Eisenbahnlinie sorgte für einen wirtschaftlichen Aufschwung im Tessin.

– AB 1895 –

ERSTE PASS-ÜBERQUERUNG MIT DEM AUTO

Bereits 1895 soll ein erstes Automobil den Gotthardpass erreicht haben. Gut dokumentiert ist die Autofahrt des deutschen Dichters Otto Julius Bierbaum im Juli 1902 über den Gotthard.

– AB 1953 –

BAUBEGINN DER NEUEN PASS-STRASSE

Ab 1953 begann Uri mit dem Vollausbau der Schöllenenstrasse. Die neue Strasse umgeht mit 13 Brücken, einem Tunnel und ihren langen Lawinengalerien die alte Tremolastrasse. 1983 wurde mit der Umfahrung von Andermatt das letzte Teilstück eröffnet.

– 1980 –

ERÖFFNUNG STRASSENTUNNEL

Der nächste Rekord gehörte dem 16.9 Kilometer langen Strassentunnel, welcher 1980 eingeweiht wurde und viele Jahre der längste der Welt blieb. Damit gab es auch für den Autoverkehr eine wintersichere Verbindung. Der Strassentunnel ist das Herzstück der kürzesten Autobahnverbindung zwischen Hamburg und Sizilien.

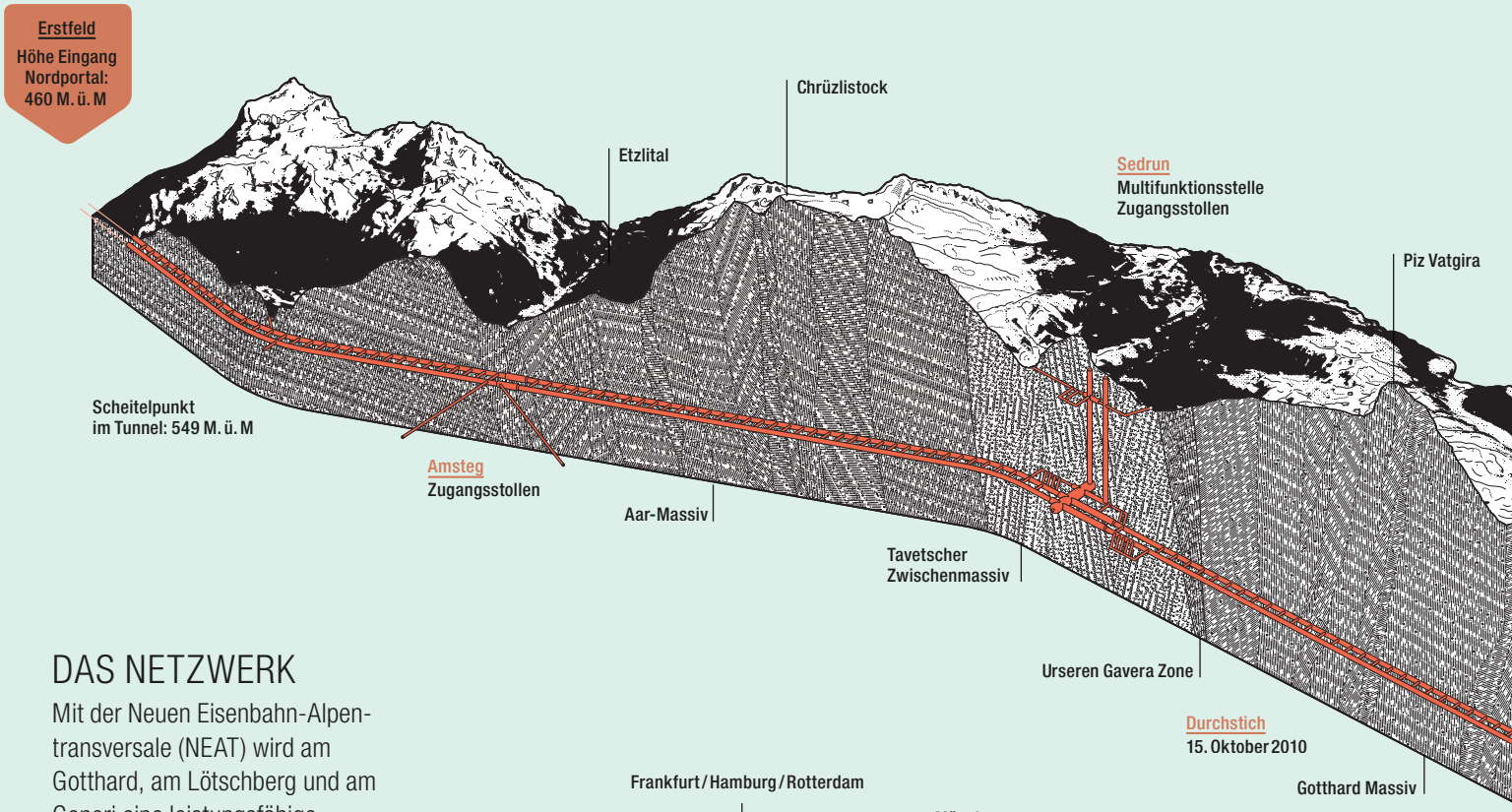
– 2016 –

ERÖFFNUNG DES BASISTUNNNEL

Ein weitereres Jahrhundertbauwerk am Gotthard: Der Basistunnel ist 57 Kilometer lang und macht es möglich, Hochgeschwindigkeitszüge mit bis zu 250 Stundenkilometern durch das Alpenmassiv zu schleusen.

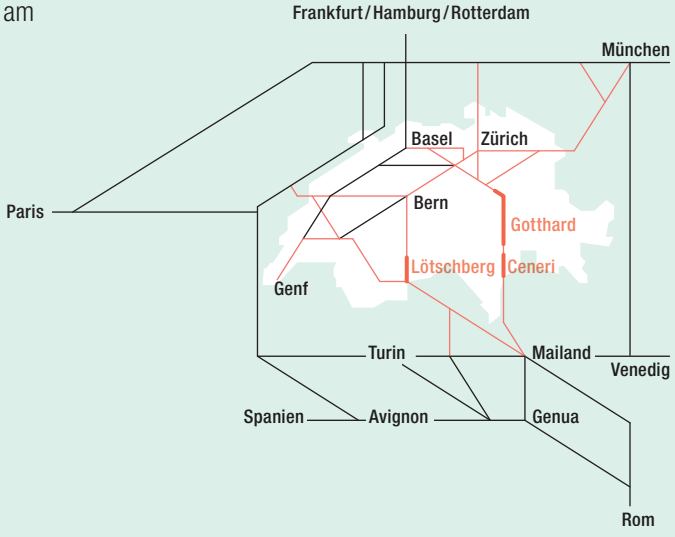
DAS JAHRHUNDERTWERK

25 Jahre geplant, 11 Jahre gebaut, 2016 eröffnet – der Gotthard-Basistunnel ist der längste Verkehrstunnel der Welt, ein gewaltiges Infrastrukturprojekt und eine technische Meisterleistung. Erstmals geht es fast ohne Steigung durch die Alpen, die natürliche Barriere zwischen Nord- und Südeuropa. Die wichtigsten Fakten.



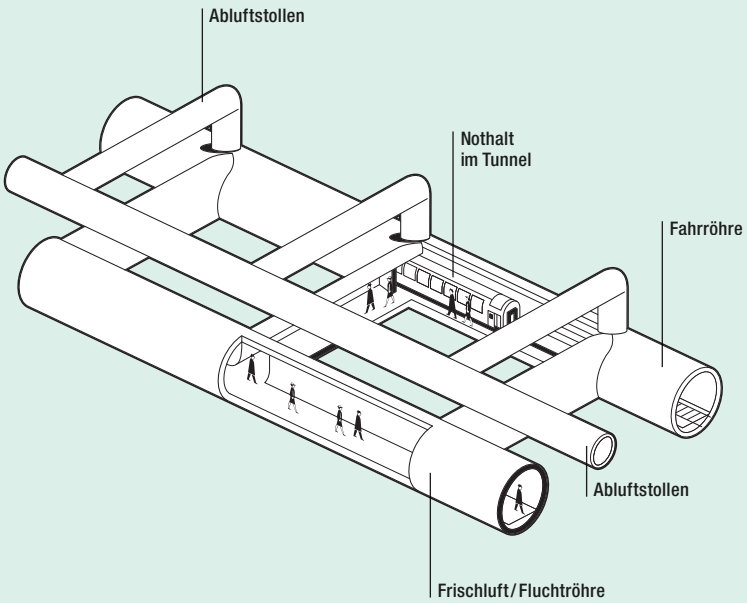
DAS NETZWERK

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wird am Gotthard, am Lötschberg und am Ceneri eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Eisenbahn-Transitverkehr in Europa realisiert.



— Anschlüsse an das Hochgeschwindigkeitsnetz Europa
— Transitachsen der Schweiz
— NEAT – Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Ab 2020 sollen mit dem Gotthard-Basistunnel jährlich 50 Millionen Tonnen Güter (statt wie bisher 20 Millionen Tonnen) auf der Schiene transportiert werden. Damit kann der Gotthard-Strassentunnel bis 2030 von 240 000 Lastwagenfahrten pro Jahr befreit werden.

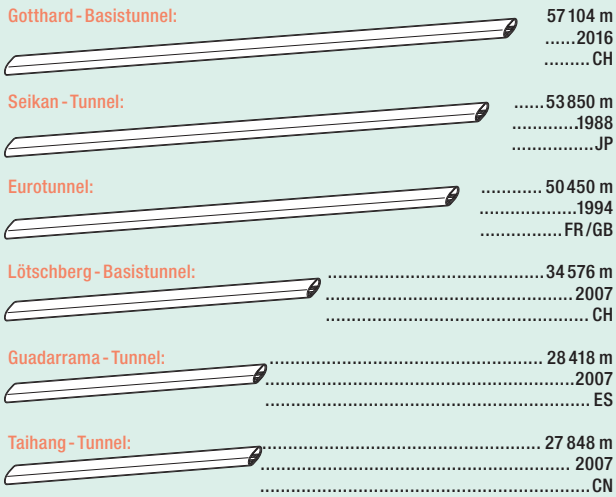


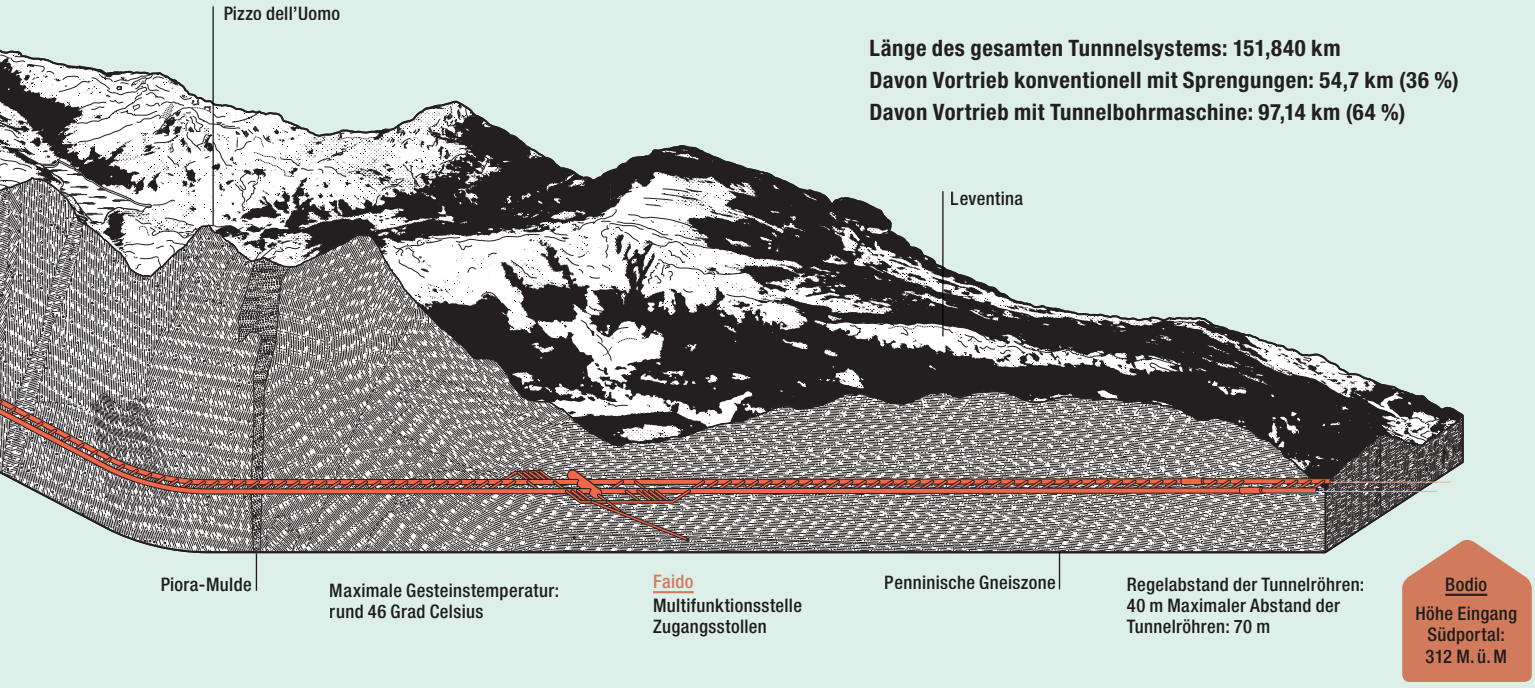
SICHERHEIT ÜBER ALLES

Im Gotthard-Basistunnel kommt das European Train Control System (ECTS) Level 2 mit ständiger Verbindung zur Streckenzentrale zum Einsatz. Damit können Güterzüge die Alpen nicht nur sicherer durchqueren, sondern auch in einer dichteren Abfolge.

WELTREKORD

Mit seiner Länge von 57 Kilometern ist der Gotthard-Basistunnel der längste Eisenbahntunnel auf der Welt. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern ist er auch der tiefste je gebaute Eisenbahntunnel.





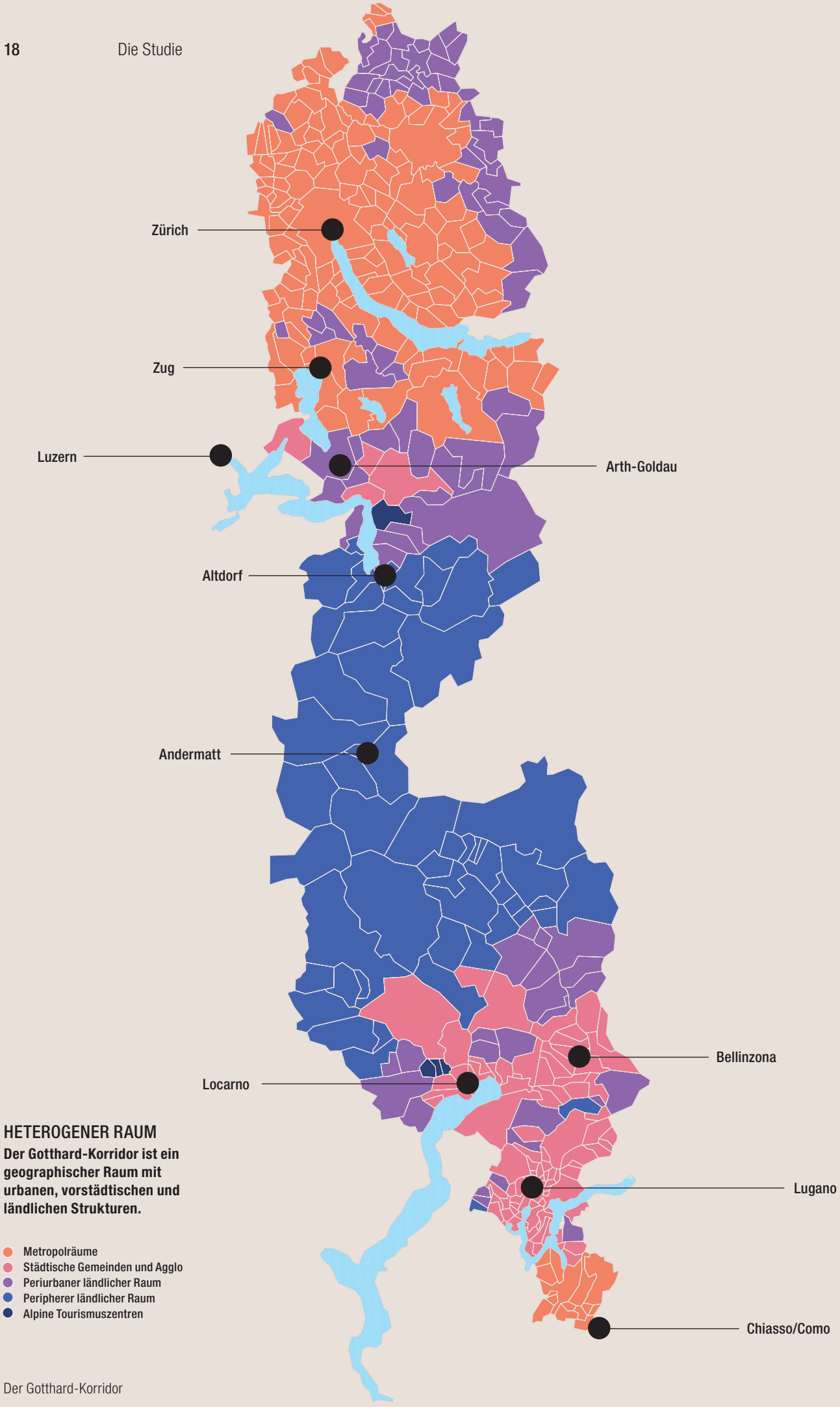
Länge des gesamten Tunnnelsystems: 151,840 km
Davon Vortrieb konventionell mit Sprengungen: 54,7 km (36 %)
Davon Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine: 97,14 km (64 %)

HEUTE UND DAMALS

Beim Hauptdurchschlag am 15. Oktober 2010 betrug die Abweichung 8 Zentimeter horizontal und 1 Zentimeter vertikal. Zum Vergleich: Beim Durchstich des Gotthard-Scheiteltunnels am 29. Februar 1880 hatte sie 33 Zentimeter horizontal und 5 Zentimeter vertikal betragen.

Gotthard-Scheiteltunnel	Gotthard-Basistunnel
Bauzeit: 1871 – 1881	Bauzeit: 1999 – 2016
Länge: 15 003 m	Länge: 57 104 m
Anzahl Beschäftigte: 3305 Personen	Anzahl Beschäftigte: 2600 Personen
Kapazität: 180 Züge pro Tag	Kapazität: 210 Züge pro Tag*

* bei Inbetriebnahme



HETEROGENER RAUM

Der Gotthard-Korridor ist ein geographischer Raum mit urbanen, vorstädtischen und ländlichen Strukturen.

- Metropolräume
- Städtische Gemeinden und Agglo
- Periurbaner ländlicher Raum
- Peripherer ländlicher Raum
- Alpine Tourismuszentren

Der Gotthard-Korridor

EINE NEUE LEBENSADER

Dank den Basistunnels durch den Gotthard und Ceneri rücken die Regionen im Gotthard-Korridor näher zusammen. Was zeichnet den Lebensraum aus? Was sind die Auswirkungen? Die Studie «Zürich-Gotthard-Mailand» zeigt das Potenzial für eine künftige Zusammenarbeit und wirtschaftliche Entwicklung auf.

Die beiden NEAT-Tunnels durch den Gotthard und den Monte Ceneri sind mehr als nur neue Verkehrsverbindungen: Es sind gigantische Infrastrukturprojekte und historische Meilensteine, die das Zusammenleben und Wirtschaften der Menschen nachhaltig beeinflussen und verändern werden. Aber wie?

Das Ärgerliche an der Zukunft ist, dass man sie so schwer vorhersagen kann. An den Stammtischen, in den Medien, an Podiumsdiskussionen wird intensiv darüber diskutiert und spekuliert. Welche Chancen bieten sich mit der Inbetriebnahme der Tunnels? Welche Risiken sind damit verbunden? Drängen sich neue Projekte auf? Und falls ja: Wer soll diese realisieren?

Aufschlussreiche Antworten dazu liefert die 2015 erschienene Studie «Zürich-Gotthard-Mailand», die sich der möglichen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Gotthardkorridor im Zuge der NEAT-Eröffnung widmet. Sie wurde von der Stadt Zürich mit Beteiligung der Kantone Uri, Schwyz und Tessin in Auftrag gegeben und vom Fachbüro *Ecoplan* durchgeführt.

Raum der Gegensätze

Im Zentrum der Studie steht der Gotthard-Korridor zwischen Zürich und Mailand. Ein dicht besiedelter Raum: In den Kantonen Zürich, Zug, Schwyz, Uri und Tessin leben 25 Prozent der Schweizer Bevölkerung, obwohl sie nur 16.5 Prozent der Landesfläche umfassen. Der effektive Lebensraum beträgt gar nur 1.4 Prozent der Gesamtfläche.

Geprägt ist die Region durch ihre geographische Segmentierung und wirtschaftliche Heterogenität: Hier der urbane Norden (Zürich, Zug, Teile des Kantons Schwyz) und Süden (Lugano, Mendrisiotto, Grossraum Mailand). Dazwischen die ländlich geprägten, alpinen Regionen Uri und Leventina, strukturschwach und wenig besiedelt (Karte S. 17).

Angesichts dieser Stadt-Land-Gegensätze, aber auch angesichts der unterschiedlichen Sprachen und Mentalitäten sowie der beträchtlichen Distanzen, bestehen zwischen den Regionen sehr unterschiedliche Interessen und eine eher lose Zusammenarbeit. Zwar existieren einzelne überregionale Interessengruppen und Institutionen, aber keine davon deckt den gesamten Gotthard-Korridor ab.

Mehr Personenverkehr durch verkürzte Reisezeiten

Mit der Eröffnung der beiden Tunnels rückt dieser Raum nun näher zusammen. Die Reisezeiten verkürzen sich teilweise signifikant. Die Zugfahrt von Zürich nach Mailand dauert künftig knapp drei

DIE STUDIE

Die technische Studie «Zürich-Gotthard-Mailand. Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Gotthard-Korridor im Zuge der NEAT-Eröffnung» (Gotthard-Studie) wurde von der Stadt Zürich zusammen mit den Kantonen Schwyz, Tessin und Uri durch das Fachbüro Ecoplan erarbeitet. Die Studie wurde innerhalb des Interreg B Projektes Rurbance realisiert. Sie wurde im Rahmen der Neuen Regionalpolitik des Bundes mitfinanziert. Die vollständige Studie und weitere Informationen finden Sie unter:

www.stadt-zuerich.ch/rurbance

Stunden - rund eine Stunde weniger als heute. Innerhalb des Korridors, etwa von Arth-Goldau nach Bellinzona oder von Lugano nach Altdorf, werden die Reisezeiten annähernd halbiert.

Aufgrund des Zeitgewinns wird mit einer deutlichen Zunahme des Personenverkehrs gerechnet. Die SBB gehen langfristig von einer Verdoppelung der Verkehrsnachfrage auf dem Gotthard-Korridor von rund 8 000 Personen pro Tag im Jahr 2010 auf 16 000 Personen pro Tag im Jahr 2030 aus.

Als grösste Nutzniesser bezeichnet die Studie jene Reisenden, die mit wenig Gepäck unterwegs sind und deshalb kein Auto benötigen: Tages- und Wochenendtouristen, Geschäftsreisende, Arbeitspendler und Bildungsreisende (Lehrlinge, Studierende, etc.).

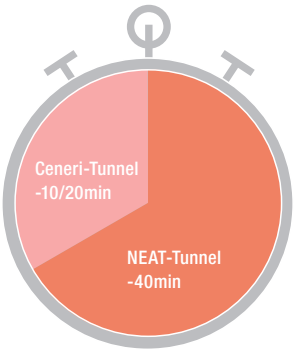
Viele Chancen …

Zeit ist bekanntlich Geld. Und in Zeiten der zunehmenden Staus im Strassenverkehr gilt mehr denn je: Eine gute Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr ist eine zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung einer Region. Deshalb werden Privatpersonen aufgrund der Zeitersparnisse ihre Lebens-, Arbeits- und Freizeitverhalten überdenken. Unternehmen überprüfen ihre Standorte und Aktivitäten. Die unmittelbarsten Auswirkungen der NEAT erwartet die Studie für den Tourismussektor. Das Tessin ist ab Zürich neu in weniger als zwei Stunden erreichbar, wodurch das touristische Marktgebiet nördlich des Gotthards noch besser erschlossen wird. Wie die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Wallis gezeigt hat, könnte insbesondere die Parahotellerie (Camping, Ferienwohnungen) profitieren, was auch eine Chance für das nördliche Tessin und den Kanton Uri bedeutet.

Der effizientere Geschäftsreiseverkehr vergrössert das Einzugsgebiet der bereits ansässigen Firmen, besonders für jene, die rege Kontakte mit Zulieferern oder Kunden auf der anderen Seite des Gotthards pflegen. Gleichzeitig steigert die verbesserte Verkehrsanbindung auch die Standortattraktivität für neue Unternehmen. Aber auch als Wohn- und Lebensraum erfährt die Region dank der guten Anbindung an die Zentren eine Aufwertung. Zudem dürften sich vor allem innerhalb des Tessins, zwischen dem Sotto- und Sopraceneri die Pendlerbeziehungen intensivieren. Ein markanter Anstieg der Pendler zwischen Norden und Süden wird hingegen nicht erwartet, dafür bleibt die Reise zu lang und die Sprachgrenze ein Hindernis.

GESCHENKTE STUNDE

Mit den Basistunnels durch den Gotthard und Ceneri reduziert sich die Reisezeit durch den Gotthard-Korridor um eine Stunde.



… und einige Risiken

Neben vielen Chancen birgt die NEAT aber auch eine Reihe von Risiken. So stellt der zunehmende Personenverkehr neue Anforderungen an die lokale Verkehrsinfrastruktur. Die schnellere Verbindung führt den Hauptstrom der Reisenden am Urner Oberland und der Leventina vorbei. Gleichzeitig kann sie eine Verschiebung vom Mehrtagestourismus zu Tagesausflügen bringen, welche mittels geeigneten touristischen Produkten genutzt werden muss. Und in den NEAT-Halteorten zwischen Zürich und Mailand besteht die Gefahr für einen wachsenden Druck auf die Siedlungsflächen und den Wohnungsmarkt insbesondere im Bereich der Zweitwohnungen. Gleichzeitig droht den peripheren ländlichen Gebieten die zusätzliche Abwanderung und Überalterung. Besonders gefährdet ist das Gotthardgebiet, das von den Bahntouristen durch die NEAT künftig umfahren wird.

Insgesamt – so kommt die Studie zum Schluss – verliert der Gotthard durch den Tunnel einen Teil seines trennenden Charakters. Die psychologische Grenze zwischen Nord und Süd wird durchlässiger, die Verflechtung stärker, die sozialen und wirtschaftliche Kontakte grösser. Einschränkend wirken dabei aber nach wie vor die sprachlichen Unterschiede.

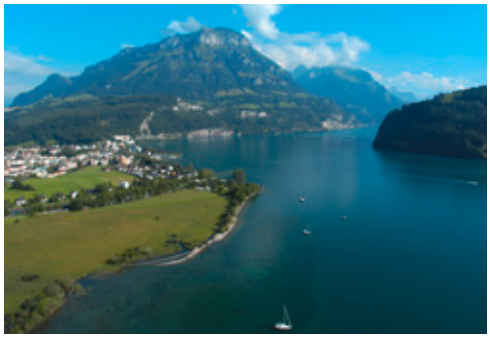
Positive Dynamik

Den öffentlichen Gebietskörperschaften im Korridor stehen – laut Studie – genügend Instrumente und sinnvolle Aktivitäten zur Verfügung, um die sich bietenden Entwicklungschancen zu ergreifen und allfällige Risiken abzufedern. Denn auch in der Vergangenheit seien die Akteure im Gotthard-Korridor Aufgaben gemeinsam angegangen, sobald die Vorteile einer Zusammenarbeit überwogen.

Und tatsächlich: Im Hinblick auf die Eröffnung des Tunnels hat sich bereits eine positive Dynamik entwickelt. Laufende regionale Projek-

Metropolitanraum Zürich: Wirtschaftsmotor und nördlicher Ausgangsunkt der Reise durch den Gotthard-Korridor.

te zeigen, dass sich die einzelnen Gebiete innerhalb des Korridors auf die neue Situation einstellen und teilweise schon damit begonnen haben, sich neu zu positionieren. So haben sich etwa die Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden zur Unterstützung des Gotthardraumes im Programm San Gottardo 2020 zusammengeschlossen. Mit



Region Schwyz: Durch verbesserte Erreichbarkeit attraktiver für italienische Unternehmen.

der geplanten Erhaltung der bestehenden Gotthard-Bergstrecke entsteht im Gotthardmassiv ein neues touristisches Potenzial. Andermatt mutiert dank neuen Hotels und dem Skigebiet Andermatt-Sedrun zum attraktiven Freizeitzentrum. Altdorf verfügt ab 2021 über einen modernen Kantonalbahnhof mit neu erschlossenem, attraktivem Wirtschafts- und Wohnraum und könnte sich zu einem neuen logistischen Hub entwickeln. Gleiches wirtschaftliches Potential entsteht beim Bahnknoten Arth-Goldau. In den Fokus für Neuansiedlungen gelangen zudem die Bahnhöfe Brunnen und Schwyz mit ihren grossen angrenzenden Arbeitsplatzgebieten. Weitere Beispiele für gemeinsame Zukunftsprojekte sind etwa das neue Kunst- und Kulturzentrum Lugano (LAC), die Schaffung einer Fakultät für Biomedizin in Bellinzona und Lugano sowie der Nationalpark Locarnese.

Und wie sieht es für die Zukunft aus? In welchen Bereichen liegt das grösste Potenzial für eine Zusammenarbeit zwischen den Städten und Regionen? Aus einer Umfrage in den betroffenen Kantonen destillierte die Gotthard-Studie fünf verschiedene Bereiche: «Geschäftsverkehr», «Bildung», «unterschiedliche Sprachen», «NEAT-Halteorte» sowie «Tourismus». Prioritär sind dabei folgende konkreten Massnahmen:

- Die Koordination der touristischen Inwertsetzung der Gotthard-Bergstrecke.
- Die Thematisierung der Nähe der Wirtschaftsräume Zürich und Mailand.
- Die Stärkung von Arth-Goldau, Schwyz, Altdorf, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso als Arbeitsplatzstandorte und Standorte für spezielle Dienstleistungen (z.B. Bildung, Forschung, Kongresse).
- Die Nutzung der NEAT-Eröffnung für Standortmarketing und die Bekanntmachung der kürzeren Reisezeiten im Gotthard-Korridor.

2030

WIRD SICH DER PERSONENVERKEHR VEROPPELT HABEN

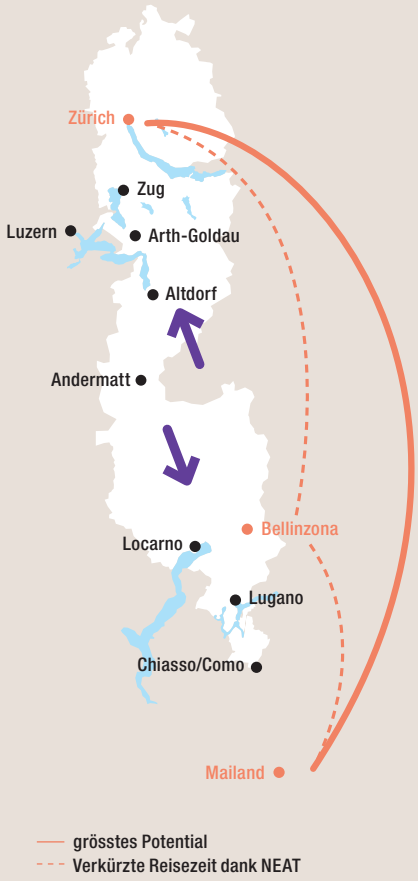
«IM HINBLICK AUF DIE ERÖFFNUNG DER TUNNELS HAT SICH IN ALLEN REGIONEN BEREITS EINE POSITIVE DYNAMIK ENTWICKELT.»

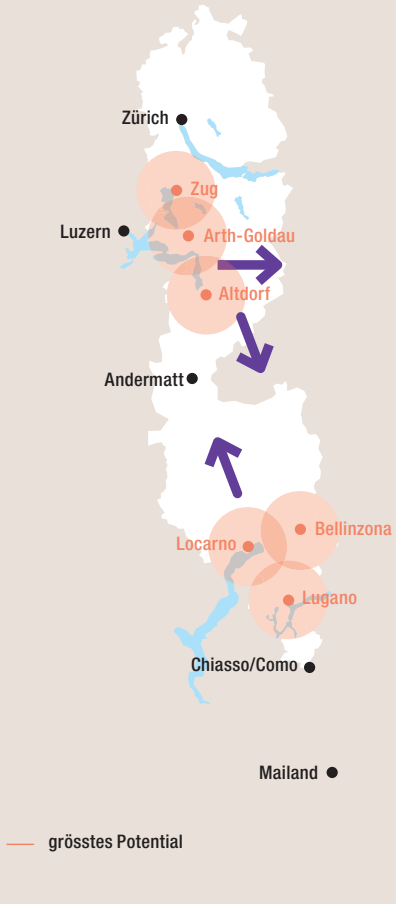
Neue Beziehung zwischen Stadt und Land

Es zeichnet sich also ab, dass der so heterogene Gotthard-Raum näher zusammenwächst. Die Studie entwirft drei Szenarien, welche die möglichen Konsequenzen für die Stadt-Land-Beziehungen aufzeigen (Graphik, S. 23). Demnach intensiviert sich in einem ersten Schritt die überregionale Zusammenarbeit zwischen Zürich und Mailand. Die zwei potenten Wirtschaftsstandorte rücken auf «Ein-Tages-Geschäfts-Distanz» zusammen und schaffen eine neue, sehr wettbewerbsfähige Region in Europa. Tagesmeetings sind plötzlich möglich, der Kundenaufbau wird einfacher, Güter können effizienter verschoben werden. Zahlreiche Branchen werden vom gegenseitigen Austausch profitieren: Von der Kreativwirtschaft über die Finanzdienstleistungen, von den innovativen Industriefirmen bis zu den renommierten Bildungsinstitutionen. Gleichzeitig eröffnen sich auch für die mittelgrossen

Uri: Potenzial als logistischer Hub dank dem geplanten Kantonalbahnhof Altdorf (ab 2021).

SZENARIEN DER KÜNFTIGEN ZUSAMMENARBEIT





Überregionale Zusammenarbeit der Städte

Die Städte nördlich und südlich des Gotthards sind aufgrund der schnelleren Verbindung besser errreichbar. Zürich und Mailand übernehmen eine «Magnet»-Funktion für den gesamten Gotthard-Korridor und nehmen eine Vorreiterrolle ein. Dank ihren Strukturen und Ressourcen wird sich hier mittelfristig der Austausch intensivieren. Gemeinsame Themenfelder sind die Koordination des Geschäftsverkehrs, der Austausch zwischen Bildungs- und Kulturinstitutionen und gemeinsame Verkehrs- und Tourismusprojekte.

Nachbarschaftliche Zusammenarbeit der NEAT-Halteorte

Die NEAT-Halteorte gewinnen aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit an Standortattraktivität. Die Schwerpunkte einer nachbarschaftlichen Zusammenarbeit liegen in der Schaffung gemeinsamer Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung (gemeinsame Vermarktung, Events, raumplanerische Massnahmen, etc.). Das grösste Potenzial ergibt sich an den Grenzen. Längerfristig aber auch in den «Dreiecken» Schwyz-Zug-Luzern, Altdorf-Schwyz-Luzern und Lugano-Locarno-Bellinzona.

Zusammenarbeit zwischen den NEAT-Halteorten und dem ländlichen Hinterland

Längerfristig kommt es zu einer verstärkten Anbindung der ländlichen Regionen im Hinterland an die NEAT-Halteorte. Insbesondere der Tessiner Seitentäler, der Leventina und der peripheren Gebiete von Uri und Schwyz. Wichtige Massnahmen sind die Verbesserung der lokalen Verkehrsanbindungen und die Sicherstellung der Grundversorgung, die Vernetzung lokaler Institutionen und touristischer Angebote. Eine bedeutende Rolle als treibende Kraft und Koordinator kommt hierbei den Kantonen zu.

Sopraceneri: Das Nationalparkprojekt Locarnese als neue touristische Attraktion für die Region.

Städte mit NEAT-Haltestellen eine Reihe neuer Chancen. Zug, Arth-Goldau, Altdorf, Bellinzona und Lugano werden sich enger vernetzen, wovon wiederum die benachbarten Regionalzentren wie Locarno, Mendrisio, Chiasso, Brunnen oder Schwyz profitieren.

Und schliesslich werden sich längerfristig auch die Verbindungen zwischen den einzelnen Regionalzentren und deren Umland verbessern. Damit rückt auch das abgelegene ländliche Hinterland näher an die Metropolitanräume Zürich und Mailand heran, was einer nachhaltigen Diversifikation von spezialisierten Dienstleistungen und traditionellen Produkten in den Regionen Auftrieb verleiht.

Sottoceneri: Lugano wird als Bildungszentrum mit überregionaler Ausstrahlung ausgebaut.

Öffentliche Hand als Impulsgeberin

Aber braucht der Gotthard-Korridor künftig auch eine gemeinsame Interessenvertretung? Besteht der Bedarf für überregionale, multilaterale Massnahmen? Die Studie prüfte verschiedene Möglichkeiten für eine konkrete Zusammenarbeit von öffentlichen Institutionen wie beispielsweise die Etablierung einer NEAT-Konferenz, den Ausbau von bestehenden Kooperationsstrukturen oder die gemeinsame Umsetzung ausgewählter Pilotprojekte. Doch sie kommt zum Schluss: «Der zentrale Beitrag der öffentlichen Hand liegt in der Realisierung der NEAT selbst, also in der Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für die Aktivitäten der privaten Akteure.» Nun seien in erster Linie die Bevölkerung, die Privatwirtschaft sowie Organisationen und Verbände gefordert, um die Vorteile der kürzeren Reisezeiten zu nutzen. Der öffentlichen Hand hingegen komme primär die Rolle als Impulsgeberin zu. Die Kantone, Städte und Gemeinden im Gotthardkorridor würden die Entwicklung beobachten und bei Bedarf mit gezielten Einzelmassnahmen nötige Impulse setzen. Zielgruppen dieser Impulse sind private und halböffentliche Akteure in den Sektoren Tourismus, Bildung und Verkehr.

«NUN SIND DIE PRIVATEN AKTEURE GEFORDERT, UM DIE VORTEILE DER KÜRZEREN REISEZEITEN ZU NUTZEN.»

16%

DER SCHWEIZER GESAMTFLÄCHE

25%

DER SCHWEIZER BEVÖLKERUNG LEBEN IM GOTTHARD-KORRIDOR

Längerfristiger Prozess

Der Gotthard-Korridor – dies macht die Studie deutlich – bewegt sich schon vor der Eröffnung der beiden Tunnels und wappnet sich für die Zukunft. Mit der Verkürzung der Reisezeiten entstehen wirtschaftliche, kulturelle, gesellschaftliche und touristische Verflechtungen zwischen Süden und Norden, Italien und der Schweiz mit grossem Potential.

Diese Verflechtung ist jedoch ein Prozess, der Jahrzehnte dauert. Es ist ein Prozess, der nicht von oben herab geschieht, der nicht staatlich verordnet und finanziert werden kann. Sondern ein Prozess, der sich aufgrund von Bedürfnissen und Marktgesetzen natürlich entwickelt, getragen vom Engagement der regionalen Bevölkerung und Unternehmen.

Wirtschafts- und Kulturmetropole Mailand: Die NEAT erleichtert den Austausch mit Zürich.

Die NEAT ist weit mehr als eine Röhre: Sie ist eine Lebensader, die künftig für den Austausch von Ideen, Impulsen und Innovationen zwischen zwei faszinierenden Metropolregionen sorgt. Der Tunnel nimmt die Barriere weg, auch im Kopf.

«IHRE ERSTE ERINNERUNG AN DEN GOTTHARD?»

Ein Gespräch mit Corine Mauch, Stadtpräsidentin von Zürich, über ihre persönliche Beziehung zum Gotthard und das künftige Verhältnis von städtischen und ländlichen Regionen an der Gotthard-Linie.

Corine Mauch, 55, ist seit 2009 Stadtpräsidentin von Zürich. Zuvor gehörte die diplomierte Agrarökonomin zehn Jahre dem Zürcher Gemeinderat an. Aufgewachsen ist sie in den USA und im Kanton Aargau.

Was sind Ihre ersten Erinnerungen an den Gotthard?
Ich erinnere mich gut daran, dass mein Vater jeweils auf der Zugfahrt in den Süden ein Sackmesser an einer Schnur aufhängte, um mir das Prinzip der Kehrtunnels am Gotthard zu erklären. Und ich denke an die oft faszinierenden Wetterwechsel zwischen Uri und Tessin – das beeindruckte mich schon als Kind.

2016 beginnt eine neue Ära: Durch den NEAT-Tunnels am Gotthard und Ceneri rücken die Räume näher zusammen. Welche konkreten Auswirkungen erwarten Sie für den Metropolitanraum Zürich?
Der Metropolitanraum Zürich soll künftig stärker mit Hochleistungs-Eisenbahnstrecken an die angrenzenden Metropolitanräume angebunden werden. Das ist insbesondere für den internationalen Geschäftsverkehr sehr wichtig. Im Viereck zwischen Mailand, Genf, Paris und München wird es ab 2016 attraktiver sein, per Bahn zu reisen.

Die Stadt Zürich untersuchte mit den Kantonen Tessin, Uri

und Schwyz Szenarien für eine künftige Zusammenarbeit im Gotthard-Korridor. Warum diese Studie?
Der Gotthard-Korridor war naheliegend, weil er seit dem Bau des ersten Gotthard-Tunnels speziell für Zürich eine wichtige Transportachse ist. Zudem besteht ein grosses Interesse am norditalienischen Wirtschaftsraum. Der Gotthard-Korridor ist sehr spannend, weil die neue Bahnstrecke ein gewaltiges Bergmassiv durchquert, und dies für die Reisenden kaum mehr spürbar ist. Quasi nebenbei wird man auf dieser Reise den längsten Bahntunnel der Welt durchqueren.

Wo liegen die grössten Potenziale einer künftigen Zusammenarbeit?
Das grösste Potenzial sehe ich neben dem intensiveren gesellschaftlichen und kulturellen Austausch in der wirtschaftlichen Vernetzung der zwei Metropolitanräume Zürich und Mailand. Davon werden auch die am Gotthard-Korridor gelegenen Regionen profitieren.

Sind konkrete Massnahmen seitens der öffentlichen Hand geplant?
Unsere intensiven Diskussionen mit den Kantonen Schwyz, Uri und Tessin haben ergeben, dass es vorerst keinen Handlungsbedarf für zusätzliche konkrete Projekte seitens der öffentlichen Hand gibt. Jedoch werden alle Kantone und Regionen ihre ÖV-Verbindungen den neuen Rahmenbedingungen anpassen. Der Kanton Uri etwa plant den «Kantonsbahnhof» in Altdorf, der ganz Uri an das Hochleistungsnetz der NEAT anbinden soll.

Neben den vielen Chancen, birgt die NEAT auch Risiken?
Aus meiner Sicht überwiegen die Chancen. Nicht genutzte Chancen können aber Risiken sein, etwa dass die ländlichen Regionen wie die Leventina wegen unzureichender Vernetzung an Attraktivität verlieren werden. Deshalb ist die Anpassung der ÖV-Konzepte der einzelnen Regionen sehr wichtig.

Erwarten Sie wachsende Pendlerströme aus den Kantonen Schwyz, Uri und sogar dem Tessin in den Wirtschaftsraum Zürich?
Zwischen dem Kanton Uri und dem inneren Teil des Kantons Schwyz verändert sich im Verhältnis zu Zürich relativ wenig. Hingegen ist es durchaus denkbar, dass es künftig Pendelnde etwa zwischen Bellinzona und dem Raum Zürich sowie der Innerschweiz geben wird – Studierende oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

«DIE NEAT SORGT FÜR EINE KLEINE REVOLUTION: DER ZUG WIRD AUF DIESER STRECKE ATTRAKTIVER ALS DAS AUTO ODER DAS FLUGZEUG.»

Von Zürich nach Mailand sind es mit dem Zug dereinst nur noch 2 Stunden 45 Minuten. Wie profitieren die beiden Zentren dadurch?
Die Wirtschaftsräume Zürich und Mailand werden von der Zeiteinsparung profitieren. Für den Berufsverkehr zwischen den zwei Städten stellt das eine kleine Revolution dar: Zürich und Mailand rücken auf Tagesdistanz zusammen. Die Eisenbahn wird auf dieser Strecke wesentlich attraktiver als das Auto oder das Flugzeug, ohne Stau und Wartezeiten.

Welche persönlichen Beziehungen haben Sie heute zum Gotthardkorridor?
Heute durchquere ich das Gotthardmassiv mindestens zweimal pro Jahr, nämlich wenn ich im August ans Filmfestival in Locarno fahre. Diese zweieinhalb Stunden Zugfahrt sind jeweils eine Zeit der Vorfreude auf eine entspannte Zeit im schönen Tessin, auf gute Filme und vielfältige Begegnungen mit Filmemachenden beziehungsweise auch ein Moment des ruhigen Rückblicks auf das Erlebte bei der Heimfahrt.

Impressum

Herausgeber: Stadtentwicklung der Stadt Zürich, Kanton Schwyz, Kanton Uri, Kanton Tessin, **Inhaltskonzept, Redaktion:** Ammann, Brunner & Krobath AG (www.abk.ch), **Gestaltungskonzept, Layout, Fotoredaktion:** Crafft Kommunikation AG (www.crafft.ch), **Übersetzung:** Textocreativ (www.textocreativ.ch)

Bildnachweis

Titel: Bill Schulz (www.crafft.ch). **Mein Gotthard:** Bill Schulz (www.crafft.ch) bis auf S.4 o.l.,S.7 o.r., S.13 u.r.: Monika Höfler. S.8 o.l.: Simon Tanner. S.11 o.r.: Doris Fanconi (Tages-Anzeiger). **Mythos Gotthard:** S.15 o.: Kunsthaus Zürich, Gotthardpost, 1873. S.15 u.: Schweizerisches Nationalmuseum + LM-117942.4. **Das Jahrhundertwerk:** S.16/17: Martin Woodtli (Reproduktion aus dem Magazin Cargo 1/2015). **Eine Neue Lebensader:** S.18, S.23: Crafft (Quelle: Zürich – Gotthard – Mailand, Stadtentwicklung der Stadt Zürich STEZ). S.21: Zürich West © Frank Brüderli S.22 o.l.: Schwyz-Tourismus (www.perretfoto.ch). S.22 u.r.: Visualisierung des Bahnhofplatzes Altdorf, Germann & Achermann AG, Altdorf. S.24: Monte Comino nach Rasa, Nationalparkprojekt Locarnese (swiss-image.ch/Renato Bagattini). S.25 o.l.: Ente Turistico del Luganese. S.25 u.r.: Stock photo © Michael Luhrenberg. **Interview:** S.26: Dominique Meienberg

Diese Publikation wurde durch die Stadt Zürich (www.stadt-zuerich.ch/rurbance) finanziert. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) sowie die Kantone Schwyz (www.sz.ch), Uri (www.ur.ch/de/aktuelles) und Tessin (www.ti.ch/alptransit) haben je einen Beitrag dazu geleistet.

Stadt Zürich
Stadtentwicklung

kantonschwyz

KANTON URI

Repubblica e Cantone Ticino