



Mit 54 modernen ETR 524 FLIRT-Zügen betreibt die binationale TreniRegionali Ticino Lombardia (TILO) ein engmaschiges S-Bahn- und RegioExpress-Netz in der Südschweiz und der Lombardei. Die Fahrausweise sind im Raum des Tarifverbund Arcobaleno und auf den Regionalzügen und S-Bahn von Trenord gültig.

## Südschweiz/Italien

# Tessin-Lombardei im Aufbruch

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 wurde die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vollendet. Die Flachbahn durch die Alpen ist Realität und ermöglicht auch einen Quantensprung im urbanen Bahnverkehr der Regionen Tessin und Lombardei.

Die Region stand im Mittelalter unter wechselnden Herrschaften aus Como, dem Domkapitel Mailand sowie der Eidgenossenschaft. Trotz den politischen Wirren wurde reger Handel betrieben. Die Zuwanderung lombardischer Familien brachte Wissen und technische Fähigkeiten in die Alpentäler südlich des Gotthards.

Nachdem am 1798 die Helvetische Republik ausgerufen und auf eidgenössischer wie europäischer Ebene die Zugehörigkeit des Tessins zur Eidgenossenschaft durchgesetzt worden war, entstanden südlich respektive nördlich des Monte Cenere aus den befreiten Vogteien die helvetischen Kantone Lugano und Bellinzona. Erst mit der Mediationsakte von 1803 erfolgte die Gründung des Kantons Tessin, der eine Verfassung nach dem Willen von Napoleon Bonaparte bekam. Um die regionalen Rivalitäten zu entschärfen, wechselte ab 1814 der Hauptort im Sechsjahresrhythmus zwischen Bellinzona, Locarno und Lugano, wobei die Akten mittels Pferdefuhrwerken verschoben wurden.

Die Tessinischen Thalbahnen, als Teil der 1871 gegründeten Gotthardbahngesellschaft (GB), eröffneten im Dezember 1874 die südliche Zufahrt zur Gotthardlinie Lugano-Chiasso (mit späterem Anschluss an die italienische Società per la Ferrovia dell'Alta Italia nach Como und Mailand) und Biasca-Bellinzona-Locarno (mit Schiffsanbindung nach Arona und per Bahn nach Genua) und ermöglichte erstmals komfortables und schnelles Reisen innerhalb des Kantons mit Ofenheizungen in der dritten Klasse. Ab 1887 wurden ungeheizte Gepäckwagen mit Abort als neuste Errungenschaft eingesetzt. Doch noch fehlte der Lückenschluss Bellinzona-Lugano. Dies nährte die politischen Befürchtungen, dass sich der Südteil des Tessins wieder vermehrt der Lombardei zuwendet.

### Geburtsstunde Bellinzona-Lugano

Die finanziell klamme GB wurde zu je 50 Prozent durch die Eidgenossenschaft/Kanton Tessin und des Königreichs Italien 1879 refinanziert und die

26 Kilometer lange Strecke durch den Monte Cenere – Scheiteltunnel konnte damit in Angriff genommen werden. Am 10. April 1982 wurde die neue Strecke dem Verkehr übergeben, zwei Monate vor der Eröffnung der Gotthard-Bahnstrecke.

Die zweite „Geburtsstunde“ erfolgte am 14. September 2020 mit der kommerziellen Eröffnung des Ceneri-Basistunnels. Mit der Fertigstellung der letzten Bahnarbeiten wurde am 5. April 2021 das gesamte, für die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels geplante Angebot, in Betrieb genommen. Damit begann eine neue Zeitrechnung für den TILO-Regionalverkehr Tessin/Lombardei, den beschleunigten nationalen Fernverkehr, ein Wiedererwachen der internationalen Städteverbindungen und Fertigstellung des 4-Meter-Güterkorridors auf der Nord-Südachse.

### Treni Regionali Ticino Lombardia (TILO)

Das binationale S-Bahnsystem TILO verbindet die Ortschaften vom Kanton Tessin mit denen der nahegelegenen Lombardei. TILO gehört zu je 50 Prozent den SBB und der lombardischen Bahngesellschaft Trenord, ist jedoch selbstständig und eigenverantwortlich. Trenord ist die aus dem Zusammenschluss der Abteilung Lombardei von

FOTO: P. TRIPPI-SERVICES; GRAFIK: TILO/PTS

Trenitalia und Le Nord entstandene Lombardische Bahngesellschaft, die das bis 2011 von Trenitalia gehaltene Aktienkapital übernahm. TILO wächst seit der Gründung im Jahr 2004 kontinuierlich und hat sich als Bezugspunkt für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr etabliert.

Mit dem vollständigen Fahrplanwechsel vom 5. April 2021 bietet TILO 478 tägliche Verbindungen an, ein Viertel mehr als zuvor:

- RegioExpress RE80 mit neuem, durchgehenden Halbstundentakt Locarno–Lugano–Chiasso und im Stundentakt nach Milano Centrale. Die Verbindungen verkehren von 6 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts.
- Die S50 Biasca–Bellinzona–Lugano–Varese–Flughafen Milano Malpensa verkehrt im Stundentakt von 4.30 bis 1 Uhr.
- Reisezeitverkürzung auf der Strecke Locarno–Lugano von 59 auf 29 Minuten, Bellinzona–Lugano von 30 auf 19 Minuten.
- Die Ceneri-Bergstrecke wird neu im Halbstundentakt als S90 bedient.
- Unverändert verkehren die S40 Como–Mendrisio–Varese im Stundentakt und die S30 Cadenazzo–Luino–Gallarate im 2-Stundentakt.
- Das Busangebot wurde entsprechend angepasst und mit 60 Prozent der Fahrkilometer im Regionalverkehr ausgebaut.

Die grenzüberschreitenden Fahrausweise ermöglichen es zwischen dem Tessin und der Lombardei sorgelos zu reisen. Diese sind im Raum des Tarifverbund Arcobaleno (CTA) und auf den Regionalzügen und S-Bahn von Trenord gültig.

Dank dem Ceneri-Basistunnel und den neuen Direktverbindungen nähern sich die Agglomerationen Bellinzona/Locarno nördlich des Ceneri und Lugano/Mendrisio im Süden zeitlich stark an. Damit werden die stark urbanisierten Teile zu einer einzigen großen Agglomeration, zur „Città Ticino“, vereint. Der für schweizerische Verhältnisse tiefe ÖV-Modalsplit im Pendlerverkehr von 18,1 Prozent dürfte neue Impulse erfahren. Die Berufstätigen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie der

Tourismusverkehr erhalten vermehrt zeitnahe Angebote.

## Nationaler Fernverkehr

Dank den neuen Basistunneln wird die Sonnenstube der Schweiz für Tagesreisen aus der Zentralschweiz attraktiver. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 bedient die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) mit dem „TrenoGottardo“ auf der alten Gotthard-Bergstrecke eine umsteigefreie Direktverbindung ins Tessin. Er verkehrt stündlich alternierend von Basel beziehungsweise Zürich nach Bellinzona und Locarno. Entsprechend der erwarteten hohen Nachfrage in den Tessin und dank dem 4-Meter-Profil werden die SBB neu auch IC-Doppelstockzüge einsetzen.

## Internationale Verbindungen

Die historischen Zugverbindungen von Frankreich nach Mailand, Nord-Deutschland nach Italien und Schweiz–Genova erfreuten sich großer Beliebtheit, nicht zuletzt wegen der atemberaubenden Gotthard-Gebirgsbahn. Jeweils jäh unterbrochen durch die Weltkriege setzte erst das TEE-Zeitalter wieder neue Maßstäbe. Dank den Reisezeitverkürzungen durch die Basistunneln und dem neuen Giruno-Rollmaterial erweitern sich schrittweise die internationalen SBB-Zugverbindungen nach Genua und Bologna, bald sind auch wieder Nachtzüge nach Rom eingeplant.

## Durchgängiger 4-Meter-Korridor

Von Basel bis nach Chiasso umfasst der 4-Meter-Korridor 270 Kilometer. Die Güterzüge können auf dieser Strecke mit bis zu 2150 Tonnen und 750 Me-



Das Streckennetz von TILO S-Bahn/Regionalexpress sowie IC-Fernverkehrs und internationale EC-Anbindungen.

ter Länge in Doppeltraktion verkehren. Mit der Flachbahn entlang des Langensees über Luino erreicht man die Güterterminals in Gallarate bei Mailand in Einfachtraktion und 750 Meter Zuglängen. Der erste Entwurf einer Flachbahn datiert auf das Jahr 1947 zurück: Ein zweistöckiger, kombinierter Straßen- und Bahntunnel. Erst 1963 initiierte die Bundes-Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ Lösungen für die heutigen Basistunneln. Mit dem Ceneri-Basistunnel wurde nicht nur eine tektonische Linie zwischen den afrikanischen und europäischen Kontinentalplatten durchschnitten sondern es wird eine historisch eng verflochtene Region im ökologischen und ökonomischen Kontext neu definiert.

Peider Trippi