

Gesamte Gleisanlage wird ausgewechselt

«Soft Opening» bei der Monte-Generoso-Bahn. Im Winter wurde mit der Erneuerung des Oberbaus begonnen.

Gerhard Lob Am 4. Juni 1890 fuhr erstmals ein Zug der Monte-Generoso-Bahn von Capolago zur Bergstation. Damit ist diese knapp neun Kilometer lange Zahnradbahn im Südtessin eine der ältesten der Schweiz. Ob zum 130-Jahr-Jubiläum in diesem Juni ein Zug fahren kann, war bei Redaktionsschluss nicht klar. Die Betreiber von Berg- und Seilbahnen warteten immer noch auf einen Beschluss der Behörden, wann und unter welchen Bedingungen ihre Transporteinrichtungen den Betrieb wieder aufnehmen können.

Die Ferrovia Monte Generoso (FMG) hat angesichts dieser Unsicherheit ein so genanntes «Soft Opening» beschlossen. Am 23. Mai öffnete man die «Steinblume», das von Architekt Mario Botta entworfene und 2017 eröffnete Restaurant neben der Bergstation. Die Kundinnen und Kunden müssen dorthin wandern. Die «Steinblume» gehört genauso wie die Bahn der Migros-Genossenschaft. Zur Erinnerung: Gottlieb Duttweiler höchstpersönlich rettete 1941 die FMG vor dem Abbruch.

Nach der Grossinvestition in die «Steinblume» finanziert die Migros über ihr Kulturprozent nun die vollständige Erneuerung des Oberbaus. Das Gesamtbudget beträgt 22 Millionen Franken. Die Gleise sind seit der Eröffnung der Bahn im Jahre 1890 nicht ausgewechselt worden. Bei einer Expertise war 2014 festgestellt worden, dass die Neuerstellung des Oberbaus – insbesondere der Zahnradstange – nötig



Ferrovia Monte Generoso: Nach 130 Jahren muss der Oberbau erneuert werden.

Bild: J. Lüthard

ist. Der Auftrag für das Rohmaterial im Umfang von zirka 6 Millionen Franken wurde an die Firma Tensol in Giornico vergeben: 17 Kilometer Gleis, 13 000 Eisenbahnschwellen, 7 Weichen und 17 Kilometer Zahnstangen. Die Bauarbeiten werden von der Sersa Group durchgeführt und belaufen sich auf 11 Millionen Franken.

Die Erneuerung wird etappenweise umgesetzt und ungefähr vier Jahre dauern – also bis 2023. Während des Winters 2019/20 konnten die ersten 2,2 Kilometer

fertiggestellt werden. Neben dem Oberbau werden auch das Gleisbett sowie Kunstbauten und Stützmauern saniert. Ein Kuriosum: Wer Freude an dieser Bahn hat, kann einen neuen Strommasten zum Jubiläum für den Preis von 130 Franken sponsorn. Insgesamt 441 Masten sind über die Strecke verteilt.

Internet:

www.montegeneroso.ch/130anni

>>> Gäubahn während mindestens fünf Jahren. Aufgrund der Corona-Pandemie hat das Regierungspräsidium Stuttgart das 2. Planänderungsverfahren zum S21-Planfeststellungsverfahren «Gäubahnführung» abgebrochen. Ohne eine Interimslösung für die Gäubahn drohen den Fahrgästen in Stuttgart – auch den Reisenden von und nach Zürich – grosse Strapazen.

Der BUND und weitere Umweltverbände hatten im Januar 2020 ein kostengünstiges Baukonzept für eine Interimslösung vorgeschlagen. «Völlig inakzeptabel ist

daher der Verzicht auf den teilweisen Erhalt von oberirdischen Gleisanlagen im heutigen Kopfbahnhof als Interimslösung bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung über den Flughafen. Die Gäubahn muss dauerhaft und ohne Unterbrechung zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren», fordert die BUND-Landesgeschäftsführerin von Baden-Württemberg Sylvia Pilarsky-Grosch. Selbst Experten der DB-Projektgesellschaft hatten attestiert, dass das Konzept der oberirdischen Einführung in den bestehenden Kopfbahnhof technisch

problemlos umsetzbar sei. «Die Blockierer sitzen im Stuttgarter Rathaus und im Gemeinderat. Wir fordern Stadt, Land und die Bahn auf, sich endlich an einen Tisch zu setzen und fahrgastfreundliche beziehungsweise umsteigefreie Lösungen zu erarbeiten», sagt Sylvia Pilarsky-Grosch. Bilanz: Das letzte Kapitel zu «Stuttgart 21» ist noch lange nicht geschrieben.

Weitere Infos:

www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de sowie unter www.bund-bawue.de