

San Salvatore

Anforderung



3h

Wanderkarte/n 1:50'000 286
Gesamtaufstieg 227m

Länge 9.1km
Gesamtabstieg 834m



Eines der Wahrzeichen Luganos ist der Monte San Salvatore mit seiner unvergleichlichen Form. Wie ein erloschener Vulkan steigt er aus den Fluten des Sees und bietet dem Gast auf seinem Gipfel ein bleibendes Erlebnis.

Von Luganos Stadtteil Paradiso fährt eine Standseilbahn in zwei Etappen hinauf auf den Gipfel. Die Heiligkeit ist ihm im Laufe der Jahre total abhanden gekommen. Darüber kann auch der sakrale Bau neben dem Fernsehturm nicht hinweg täuschen. Aber wer von da aus in die Runde schaut, kommt sich schon fast wie im Himmel vor. Mehr als 360° Aussicht hat man dort sicher auch nicht.

Der gut angelegte Weg führt mich nun in wilder Schängellinie über den steilen Felswänden nach Süden. Verlaufen könnte tödlich enden. Nach einer guten halben Stunde erreiche ich das eng zusammen gebaute Dorf Ciona und ziehe dann weiter durch den Wald nach Carona. Wenn ich das typische Tessinerdorf anschauen möchte, muss ich meine Route kurz verlassen, denn diese führt direkt zum einzigartigen Schwimmbad.

Die Kirche Madonna d'Ongero mitten in den Bäumen lasse ich rechts liegen, und auch ein Besuch im Botanischen Garten zur Linken ist in den genannten 3h nicht eingerechnet.

Schon bald habe ich den höchsten Punkt der Wanderung erreicht, und dann senkt sich der Weg über die Alpe Vicania, die komplett aus dem Wald heraus geholt wurde.

Während das Alpsträsschen weite Kehren zieht, strebt der Wanderpfad fast in der Falllinie dem Castello dei Paleari entgegen. Zu meiner Linken macht sich ein stattliches Weingut breit und von gegenüber grüsst der stolze Monte San Giorgio.

Die letzten 200 Höhenmeter haben es in sich! Ich bewältige sie in kurzem Zickzack und und gelange bei den 3 Kirchtürmen am Westende von Morcote ans Ufer des Lago di Lugano. Bevor das Schiff ablegt, durchmesse ich das ehemalige Fischerdorf mit der berühmten Silhouette und kehre in einem der zahlreichen Grotti ein, um Hunger und Durst zu stillen.

Ceneri Basistunnel

Der Basistunnel durch den Gotthard macht allein wenig Sinn, wenn nicht gleich anschliessend auch der Monte Ceneri mit einem solchen unterquert wird. Nur zusammen ist es möglich, Züge mit bis zu 4000t Gewicht ohne zusätzliche Zugmaschinen durch die Alpen zu transportieren.

Auch auf der Ceneri-Srecke wird künftig keine Steigung mehr als 7 Promille betragen. Die alte Trasse überwand beinahe das Doppelte. Mit diesem Tunnel wird der höchste Punkt der gesamten Gotthard-Linie auf nurmehr 550müM liegen, was eine eigentliche Flachbahn auszeichnet. Zudem ist der Tunnel für eine Fahrgeschwindigkeit von 250km/h ausgelegt, was schon die Reisezeit von Locarno bis Lugano um eine halbe Stunde verkürzt. Dies allein macht allerdings nicht den ganzen Vorteil der NEAT aus! Die technischen Anlagen erlauben mit dieser Bahnlinie auch einen wesentlich engeren Fahrplan, d.h. die Züge können näher hinter einander fahren.

Im Jahre 1991 begannen die geologischen Untersuchungen des Baugeländes. Die zu erwartenden Schwierigkeiten wurden als mässig betrachtet, aus-



San Salvatore

genommen natürlich einiger lokaler Störzonen. Dabei fiel die Variante „Val Colla“ aus den Traktanden. Nach 8 Jahren Planung und Erkundungen vor Ort fällt der Bundesrat den Entscheid zur Ausführung der heute im Bau befindlichen Linie mit zwei Einspurröhren und beauftragte die AlpTransit Gotthard AG mit den Bauarbeiten.

Die Erstellung von zwei getrennten Röhren drängte sich deshalb auf, weil der Tunnel sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt werden soll. Die Sicherheit der Passagiere im Falle eines Ereignisses verlangt die Möglichkeit der schnellen Evakuierung durch einen zweiten Stollen. Dazu werden die Verbindungsgänge im Abstand von je 325 Metern dienen. Der 2.3km lange Fensterstollen bei Sigirino hat bei diesem Konzept die Aufgabe als Hauptzugangsstollen und ermöglicht den gleichzeitigen Bohr- oder Sprengvortrieb an vier Baustellen. Der Abraum wird dort in einem Zwischenlager deponiert.

Die für das Jahr 2019 vorgesehene Inbetriebnahme konnte wegen unzähliger Einsprachen, deren letzte im September 2014 vom Bundesgericht keine Gnade fand, nicht gehalten werden und musste um mindestens ein Jahr nach hinten verschoben werden.

