



ProGottardo –
Ferrovia d'Europa
www.progottardo.ch

MEMORIAL 2024

ALPTRANSIT:

Die Bahn-Alpentransversale durch den Gotthard soll fertiggestellt werden, ein unverzichtbares Werk für die Mobilität für Personen und Güter, vom Volk gewollt, ein Mehrwert für die neuen Generationen!

Dieses Memorandum richtet sich an

die Behörden in der Schweiz und in Italien, an die Wirtschaft, an die Zivilgesellschaft und an die 13 Kantone des Gotthard-Komitees.

Chiasso, anlässlich des 150. Jahrestags des Internationalen Bahnhofs, im Mai 2024 /
aktualisierte Fassung vom 24. Mai 2025

*Mit der Eröffnung der beiden Basistunnels ist die **Gotthard-NEAT** längst nicht gebaut. Ohne leistungsfähige Zufahrten bleibt die NEAT Stückwerk und kann ihre Wirkung als umweltgerechtes und homogenes System nicht entfalten.*

(Gotthard-Komitee, Erklärung von Bellinzona, 2011)

Die ersten 200 Unterzeichner

Gemeinden

Balerna, Bellinzona, Biasca, Bissone, Breggia, Capriasca, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Collina d'Oro, Comano, Gravesano, Lugano, Lamone, Locarno, Massagno, Mendrisio, Minusio, Morbio Inferiore, Muzzano, Novazzano, Paradiso, Stabio, Tenero-Contra, Torricella-Taverne, Tresa, Vacallo, Val Mara, Vernate, Vezia

Körperschaften

Associazione Carlo Cattaneo–Lugano; Associazione Industrie Ticinesi (AITI); Camera di Commercio Ticino – industria, artigianato, servizi (La Cc-Ti); Comm. Intercomunale trasporti Locarnese e Vallemaggia; Ente Reg. per lo Sviluppo del Luganese (ERSL); Ente Reg. per lo Sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio (ERS-MB); Sindacato del personale dei trasporti (SEV)

Persönlichkeiten

Elia **Agostinetti**-Cons. com. Mendrisio, Alberto **Agustoni**-Aw., Beat **Allenbach**-giornalista pers., Renzo **Ambrosetti**-UNIA, Marc **Andreae**, Dir. d'orchestra, Gennaro Bernardo-Ing. Céline **Antonini**-Cons. com. Lugano, Bruno **Arrigoni**-Sindaco Chiasso, Omar **Balli**-Dep. Gran Consiglio, Diego **Baratti**-ProGottardo, Carola **Barchi**-Cons. com. Lugano, Rolando **Benedick**-Imprenditore, Sara **Beretta-Piccoli**, Dep. Gran Consiglio, Gennaro **Bernardo**-Ing. ACGottardo, Sergio **Bemasconi**-Sindaco Novazzano, Luca **Bolzani**-Pres. AGIRE/impreditore, Giuditta **Botta** -Arch., Mario **Botta** -Arch., Alberto **Bramanti**-Prof. Univ. Bocconi, Mario **Branda**-Sindaco Bellinzona, Fabrizio **Brusorio**-Op. culturale, Marco **Cameroni**-già Console generale, Maurice **Campagna**-Prof. Dr., Rosanna **Campagna-Defranceschi**, Bixio **Caprara**-Dir. CST/Dep. GC, Tazio **Carlevaro**-Dr. Med., Giampiero **Casagrande**-editore, Luca **Cattaneo** -Aw., Adriano **Cavadini**- Economista, già CN e già co-Pres. dell'Ass. svizzera e it. linea ferr. alta capacità Gottardo (ACG), Luca **Clavarino**-Dr. Arch./Amb. di Genova, Alessandro **Cedraschi**-Dep. GC, Agostino **Clericetti**-Ing., Federica **Colombo**-Arch., Stefano **Colombo**-Ing.ETH membro Cam. Comm CH/Milano, Carla **Cometta**, Flavio **Cometta**-Aw., Gabriele **Corte**-Dir. di banca, Achille **Crivelli**, già Canc. Di Stato, Riccardo **Crivelli**-economista, Mattea **David**-Cons. com. Lugano, Riccardo **De Gottardi**-ProGottardo Mauro **Dell'Ambrogio**-già segr. di Stato, Sara **Demir**-Dep. GC, Monica **Duca Widmer**-Pres. Consiglio USI, Pia **Durisch**-Arch., Bernard **Ecoffay**-Fondateur du FORUM ENGELBERG, Maddalena **Ermotti-Lepori**-Dep. GC, Fernando **Farba**-Giornalista, Alex **Farinelli**-Cons. Nazionale, Loris **Fedele**-Giornalista, Natalia **Ferrara**-Dep.GC, Massimo **Ferrari**-CRT Tre Valli, Claudio **Ferrata**-geografo, Agostino **Ferrazzini**-Pres. società navig. Lago Lugano, Lara **Filippini**-Dep.GranConsiglio,Walter **Finkbohner**-ProGottardo, Paolo **Foa**,Giorgio **Fonio**-Cons.nazionale, Augusto **Gallino**-Dr. Med., Gabriele **Gendotti**-giàCdS, Sabrina **Gendotti**-Dep.GC, Sem **Genini**-Dep. GC, Simona **Genini**,Dep.GC,Franco **Gervasoni**-Dir. SUPSI, Renzo **Ghisla**-Dr. Med., Gianni **Ghisla** - ProGottardo, Alessandra **Gianella**-Dep. CG, Alex **Gianella**-Dep. CG, Simone **Gianini**-Cons. Nazionale, Rinaldo **Gobbi**-ProGottardo, Attilio **Gorla** - Ing., Alexander **Grass**-giornalista, Michele **Guerra**- già. Pres. Gran Consiglio, Francesco **Hefti**-ProGottardo, Kaj **Klaue**-Dr. med./PD, Giorgio **Krüsi**-Cons. com. Bellinzona, Bernhard **Kunz**- HUPAC, Luigi **Legnani**-Ing.ACGottardo, Daria **Lepori**-Dep. GC, Giovanni **Lombardi**-economista, Davide **Lurati**-vicesind. Chiasso, Francesca **Lurati**, Cristina **Mademi**-Dep. GC, Carlo **Maggini**-Dr. Oec./già dir. gen. EOC, Roberto **Manzi**-ProGottardo, Christian **Marazzi**-Prof. /economista, Piero **Mardhesi**-Cons. nazionale,pres.Dep.Ticinese, Pietro **Martinelli**-Ing./giàCons.diStato, Piero **Martinoli**-Prof. già rettore USI, Mauro **Martinoni**, Giovanni **Mascetti**, Mari **Mascetti**, Enrico **Mascheroni**-Ing. Coord. Iniz. "Città dei Laghi", GruppoLavoro Insubrico Rotary Club, Giovanna **MasoniBrenni**-Aw., Massimo **Mastromarino**-Sindaco Lavena P. Tresa Pres. Ass. Comuni it. di frontiera, Adriano **Merlini**-Doc./sindacalista, Giovanni **Merlini**-Aw.giàCN/pres.SUPSI,Tommaso **Merlini**,Massimo **Mobiglia**-Arch./Dep. GC, Marco **Montalbetti**-impreditore,Aldo **Nolli**-Arch., Lara **Olgiati**-Cons. com. Lugano, Paolo **Ortelli**-Dep. CG, Alberto **Ossola**, Carla **Ossola**, Luca **Pagani**-Sindaco Balema, Paolo **Pamini** Cons. Nazionale, Roberta **Passardi**-Dep. CG, Lorenz **Pascucci**-ProGottardo, Fabio **Pedrina**- economista/già CN, Virginio **Pedroni**-insegnante,, Fulvio **Pelli**-Aw./già CN, Alessio **Petralli**-dir. Fond. Möbius, Aron **Piezi**-Dep. CG, Nicola **Pini**, Dep. CG/Sindaco Locarno, Verio **Pini**, pres. Coscienza Svizzera, Gabriele **Ponti**-Dep. GC, Marzio **Proietti**-municip. Valmara, Matteo **Quadranti**- Dep. GC, Lorenzo **Quadri**-Cons. Nazionale, municip. Lugano, Remigio **Ratti**-Prof./economista, Giambattista **Ravano**-Prof./SUPSI, Giancarlo **Ré**-Ing., ProGottardo, Fabio **Regazzi**-Cons. agli Stati/Pres. USAM, Bernardino **Regazzoni**-già ambasciatore, Maria Cristina **Regazzoni**, Luca **Renzetti**-Dep. CG, Renzo **Respini**-Aw./già CdS, Giò **Rezzonico**-Editore, Andrea **Rigamonti**-Dep. CG, Francesco **Rizzi**-arch., Enea **Rossetti**-municip. Riviera, Angelo **Rossi**-Prof./ economista, Piergiorgio **Rossi**-impreditore, Sergio **Rossi**-Prof./economista, Simona **Rusconi**-SindacaMassagno, Giovanni **Saccà**-Ing. ACGottardo, Laura **Sadis**-già CN e Cons. di Stato, Luca Paolo **Salvatori**-Aviation&Motoring Advisor, Andrea **Sanvido**-GC/vicecapogr.Lega, Luca **Scarpezzini**, Beppe **Savary-Borioli**-Dr. Med. Dep. GC, Fabio **Schnellmann**-Dep.CG, Antonio **Scettri**, Luigi **Simeone**-Pres. Oper. Doganali Como e Lecco, Marco **Solari**-già pres. Festival di Locarno, Alessandro **Speziali**-Dep. CG, Paolo **Spinedi**-Pres. SIA, Silvio **Tardini**-impreditore, Marco **Tela**-docente, Diana **Tenconi**-Dep. CG, Omar **Terraneo**-Dep. CG, Stefano **Tibiletti**-Arch., Diego **Vassena**-Municip. Balema, Elio **Venturelli**-già dir. Uff. statistica, Mireille **Venturelli**-docente, Stefano **Vescovi**-Ambasciatore, Hans-Peter **Vetsch**-Segretario Gotthard-Komitee, Rocco **Vitale**-ProGottardo, Giacomo **Viviani**, Felix **Wettstein**-Arch., Tiziano **Zanetti**-Dep.CG, Cristina **Zanini Barzaghi**-Dep.GC, Giordano **Zeli**-Aw.

Die Vereinigung «ProGottardo-Ferrovia d'Europa»

appelliert mit diesem Memorial an die kantonalen, nationalen und internationalen Behörden sowie an die Zivilgesellschaft

➤ **ProGottardo Ferrovia-d'Europa stellt fest, dass**

- a. die **Alptransit** – Strecke nach der Fertigstellung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels in Lugano endet. Dass die Umfahrungen von Stadtzentren wie Bellinzona und Lugano sowie der Bau der Zufahrtstrecken in der Zentralschweiz, in Italien und in Deutschland nicht verwirklicht wurden.
- b. die vom Bundesrat vorgeschlagene Strategie *Bahnperspektive 2050* die Fertigstellung von AlpTransit auf viele Jahre nach 2050 verschiebt und damit das *Bundesgesetz über den Bau der Eisenbahn-Alpentransversale* missachtet wird (vgl. S. 8),
 - die Einbindung in das **europäische Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsnetz TEN-T** vernachlässigt wird, ebenso wie die Integration in die regionalen Nah- und Mittelstreckensysteme der **grenzüberschreitenden metropolitanen Räume** wie der Regio Insubrica/ Città dei Laghi.
 - die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft unterschätzt werden sowie den für die gesamte Alpenstrecke unerlässlichen Anforderungen an Sicherheit und Redundanz nicht entsprochen wird.
 - die Notwendigkeit verkannt wird, die Mobilität über mittlere und lange Strecken zu integrieren, die Güter- und Passagierströme auf der Nord-Süd-Achse zu optimieren und so eine Alternative zum Flugverkehr anzubieten.
- c. ein vollendete **Alpentransversale** einen **internationalen, nationalen und regionalen Mehrwert** aufweist und ein wirtschaftliches, ökologisches und kulturelles Kapital darstellt, das den **zukünftigen Generationen** zugutekommt.

➤ **ProGottardo Ferrovia-d'Europa fordert, dass**

1. **Alptransit** fertiggestellt und in ein **Gesamtkonzept für den Schienenverkehr integriert wird** - ausgehend vom *Eidgenössischen Mobilitätskreuz*, mit Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen von Grenze zu Grenze. Die Gesamtkonzeption soll
 - a. die Mobilität auf den langen, mittleren und kurzen Distanzen aufeinander abstimmen,
 - b. auf die absehbare zukünftige Entwicklung der **Güter- und Personenverkehrsnachfrage** mit einem rationellen und zielgerichteten Angebot antworten,
 - c. als Grundlage für ein kohärentes Massnahmenbündel zur Instandhaltung und zum Ausbau der Systeme und der Infrastrukturen auf allen Ebenen, regional und international dienen,
2. die Infrastrukturkomponenten von AlpTransit in das Gesamtkonzept in der Rahmenplanung der **Botschaft des Bundesrates** aufgenommen wird, voraussichtlich **2027**, und dass diese Komponenten spätestens ab 2040 im Anschluss an die laufenden Grossprojekte etappenweise realisiert werden.
3. der Bundesrat Verhandlungen mit Italien, Deutschland und der EU aufnimmt, um bestehende Vereinbarungen zu reaktivieren und die Planung und Finanzierung unverzüglich anzugehen.
4. die **Kantone des Gotthard-Komitees**, die im 19. Jahrhundert für die Wahl dieser Strecke entscheidend waren, zusammen mit den Behörden der Regio Insubrica, der Lombardei und der mit dem Lötschberg verbundenen Kantone (OuestRail) die notwendigen Schritte zur Unterstützung der Fertigstellung von AlpTransit unternehmen, und mit angemessenen Instrumenten eine proaktive Dynamik und den politischen Willen dazu anregen.

■ Hintergrund und Voraussetzungen

- > Mit der Eröffnung am 23. Mai **1882** wurde die Bahn am Gotthard zum historischen Verkehrsweg und zur privilegierten Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Ermöglicht durch ein internationales Abkommen mit Italien und Deutschland und dank einer gemischten öffentlich-privaten Finanzierung, zeugte das Werk von einem ausserordentlichen Pioniergeist. Von da an wurde die Bahn zu einem wesentlichen Entwicklungsfaktor für die Schweiz und für Europa, bis der Erfolg der Strasse in den Wiederaufbaujahren den langsamen Niedergang der Bahn einleitete.



- > Der Wiederaufschwung der Bahn fällt mit den 1990er Jahren zusammen. Das Schweizer Volk stimmte **1992** für den Bau der NEAT und **1994 für die Alpeninitiative und eine entschlossene** Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. **1998**, in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, bestätigte das Volk die Finanzierung eines Kompromisses, die Netzlösung, mit dem Gotthard- (GBT), dem Ceneri-Basistunnel (CBT) und mit dem Lötschberg-Basistunnel (LBT) - aber ohne die Zufahrtsstrassen, deren Bau nicht aufgehoben, sondern auf spätere Zeiten verschoben wurde.
- > **2007** wurde der Basistunnel am Lötschberg in Betrieb genommen, darauf folgte **2016** die Eröffnung des Gotthards und **2020** jene am Ceneri. Neben dem Ausbau des Lötschbergs auf zwei Spuren befinden sich zurzeit wichtige Projekte wie die Fertigstellung des Zimmerbergs II zwischen Zürich und Zug, die Bahnhöfe Luzern und Basel sowie die Strecke Lausanne-Genf in einem fortgeschrittenen Planungsstadium (Realisierungshorizont 2035-2040). Wegen der voraussichtlichen Kostensteigerung von 16 auf rund 30 Milliarden Franken als auch wegen der Ablehnung der Autobahnprojekte in der Volksabstimmung (November 2024) wurden die Karten neu gemischt. Der Bundesrat hat daher die ETH beauftragt, eine Gesamtbewertung der Projekte und aller Verkehrsträger vorzunehmen, um die Prioritäten neu zu setzen. Dementsprechend werden die Entscheidungen des Bundesrats von 2026 auf 2027 aufgeschoben.
- > Das Ziel bleibt jedoch unverändert: Der regionale und internationale Verkehr soll optimiert und in das europäische TEN-T-Netz eingebunden werden. Neue, flexible Mobilitätsformen sollen entstehen, die sich mit der Umwelt, dem Landschaftsschutz, der wirtschaftlichen Entwicklung und den Bedürfnissen künftiger Generationen vereinbaren lassen.



(© Foto Maria Linda Clericetti)

Die Investition von 23 Mrd. Franken für die drei Basistunnels hat, zusammen mit einer halben Milliarde für die Zulaufstrecken und die intermodalen Plattformen in Italien, enorme Vorteile für den Güterverkehr und den inländischen Personenverkehr gebracht. Das Tessin profitiert von der schnellen Verbindung zum Norden und dank der S-Bahn TILO von einem Qualitätssprung im öffentlichen Verkehr. Alptransit ist ein epochales Projekt. Doch bleibt es Stückwerk: "Das Herzstück ist fertig, die Arterien fehlen". Die Investitionen stecken fest auf halbem Weg: Bei den Zufahrten und den Verbindungen mit Europa, bei der Trennung der Verkehrsflüsse, der Umfahrung der urbanen Zentren und der Optimierung des Regional- und Grenzverkehrs, vor allem mit der Regio Insubrica/ Città dei Laghi und der Lombardei.

- > Auf politischer Ebene hat der Bundesrat **2022** mit der **Perspektive Bahn 2050** die langfristigen Entwicklungslinien skizziert und dabei den Verbindungen über kurze und mittlere Distanzen und einer Logik des Lokalen vor dem Globalen den Vorrang gegeben. Damit sind die Anliegen des Fernverkehrs, insbesondere beim Personenverkehr, ins Hintertreffen geraten. Die Folge ist, dass AlpTransit und die Zulaufstrecken erst nach 2050 fertiggestellt werden sollen.
- > Die politische Debatte bleibt jedoch offen, ja wird sie gar durch die neue Situation wiederbelebt: Durch die Neufestlegung der Prioritäten in der Schweiz und wegen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur in Italien, Deutschland und in der EU. Voraussichtlich **2027** wird der Bundesrat die **Botschaft** zum weiteren Ausbau nach 2040 vorlegen. Darin muss zwingend die Grobplanung für die etappenweise Vervollständigung von AlpTransit ab 2040 enthalten sein.

■ Zentrale Fragen

Angesichts dieser Voraussetzungen stellen sich zwei zentrale Fragen:

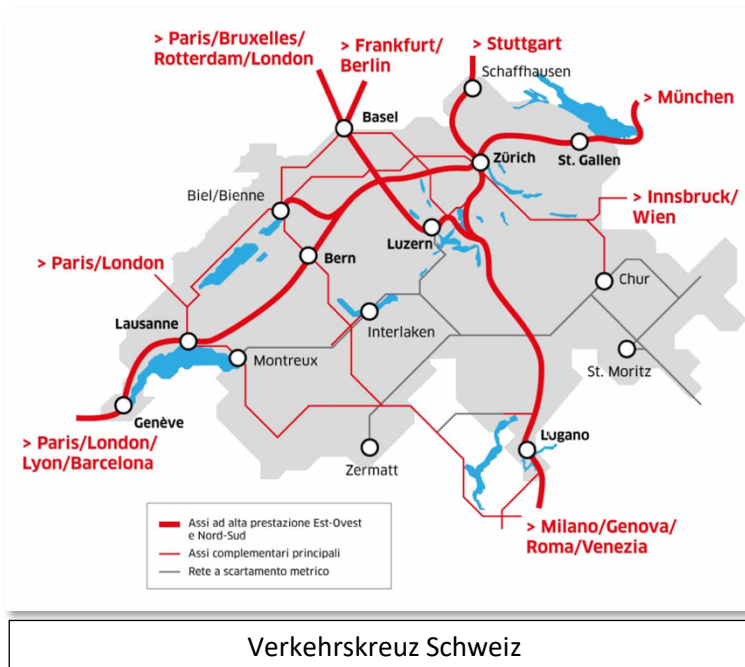
- > wie kann in der Schweiz, in Italien und in Europa ein **echtes Interesse** an einer Fertigstellung von AlpTransit in Etappen ab spätestens 2040 geweckt werden?
- > wie können v.a. die **finanziellen Bedingungen** geschaffen werden, damit die Fertigstellung von AlpTransit realistisch wird und damit die Planungen an die Hand genommen werden?

■ Die Bedingungen

> Nationaler Kontext

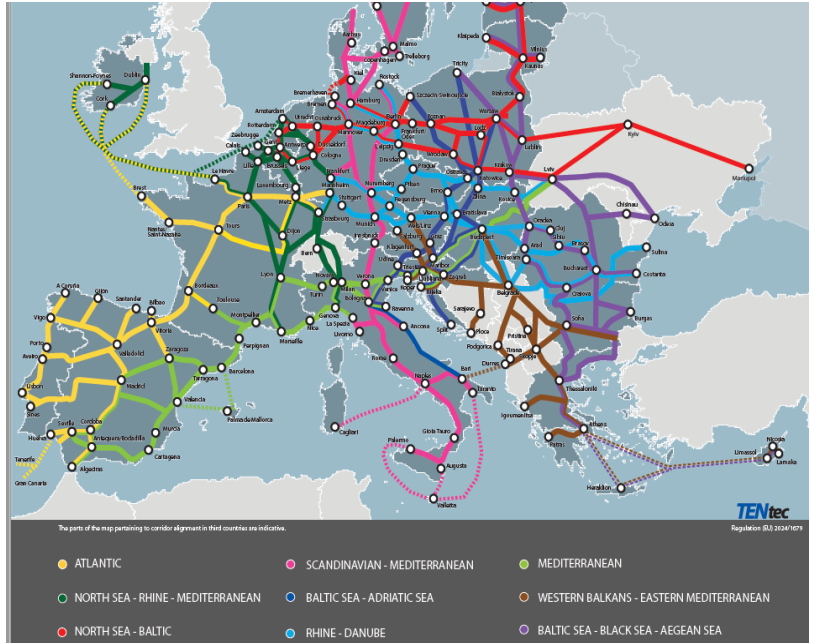
Die SBB ist mit enormen Anforderungen an den Unterhalt und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur konfrontiert. Hunderte von Projekten, viele davon kosten- und logistikintensiv, erfüllen berechnete regionale Ansprüche, insbesondere auch der Kantone nördlich des Gotthards und in der Romandie. Die zahllosen Baustellen stellen bis 2040 eine sehr anspruchsvolle logistische Belastung dar. Die jährlich rund 6 Milliarden des Eisenbahninfrastrukturfonds (FABI) werden damit bis 2040 weitgehend ausgeschöpft sein. Dies begünstigt regionale Partikularinteressen, schürt das Narrativ, wonach mit den drei Basis-Basistunnels AlpTransit fertig gebaut sei, und verdrängt dessen Fertigstellung von der politischen Agenda. Ist es also nicht illusorisch anzunehmen, dass der aus der Fertigstellung von AlpTransit entstehende Mehrwert zu einem politischen Umdenken führen kann? Die Antwort ist nein, aber nur unter bestimmten Bedingungen: (a) dass eine Rückkehr zu einer offenen Positionierung der Schweiz als zentraler Komponente eines europäischen Netzwerks nicht nur im Verkehr, sondern auch beim wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch erfolgt, b) dass ein innovatives Konzept des Schienenverkehrs

aufgeleitet wird, so wie es vom **Verkehrskreuz Schweiz** (SwissRailvolution) vorgeschlagen wird, c) dass die Umweltprobleme gesamthaft und unter Berücksichtigung des Güter- und Personenverkehrs angegangen werden, d) dass die Schweiz und die Gotthardkantone die Nord-Süd-Achse nicht nur als bloße Transitstrecke, sondern auch auf regionaler Ebene, als Quelle kultureller, sozialer und wirtschaftlicher Bereicherung betrachten. Auf jeden Fall: Die Verkehrspolitik muss neu aufgeleitet, die Finanzarchitektur neu konzipiert werden. Dazu drängen der unaufhaltsame Kostenanstieg, das Volks-Nein zum Autobahnausbau, aber auch die SBB, die die Zufahrten zu AlpTransit als vordringlich betrachtet.



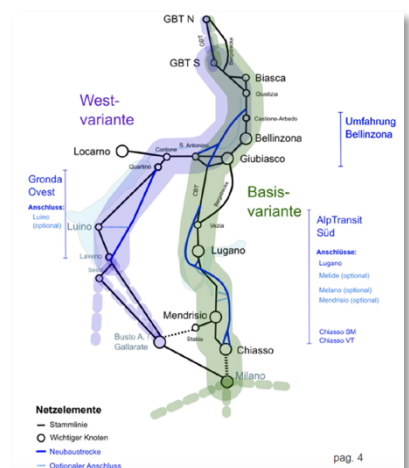
> Europäischer Kontext

1992 unterzeichnete die Schweiz das Verkehrsabkommen mit der EWG und das trilaterale Abkommen mit Italien und Deutschland, um „auf die Herausforderungen der Integration der europäischen Staaten in den Binnenmarkt der Gemeinschaft zu reagieren“. Diese und weitere Vereinbarungen wurden zwar teilweise nicht eingehalten, doch ihre Bedeutung bleibt unverändert. Nach einer Phase des gegenseitigen Desinteresses hat sich die Stimmung heute geändert, nicht zuletzt aus geopolitischen Gründen. Die EU verfolgt auch wirtschaftliche und ökologische Ziele (Green Deal, Next Generation EU) u.a. mit einem integrierten Hochgeschwindigkeitsbahnraum (TEN-T). Im Bereich der europäischen Konnektivität bekräftigt der Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor (NSRM-Korridor/dunkelgrün in der Abbildung) seine zentrale Bedeutung für den Güter- und Personenverkehr. Darüber hinaus veranlassen die geopolitischen Bedingungen Deutschland zu erneuten hohen Investitionen in die Infrastruktur, und Italien hat seine Position neu definiert, wobei die Lombardei, das Piemont und Ligurien ausdrücklich die Fertigstellung von AlpTransit unterstützen. Wenn die Schweiz diese Entwicklung vernachlässigt, wird sie ins Abseits geraten. Das darf nicht geschehen. Viele Akteure, angefangen bei der SBB, bekräftigen die vorrangige Bedeutung der internationalen Verbindungen, vorab für den Personenverkehr, sowie die Zweckmässigkeit einer Planung, die von der Internationalen zur lokalen Ebene reicht. Der Horizont für AlpTransit hellt sich auf.



> Regionaler Kontext regionale.

Eingedenk seines historischen Erbes hat das Tessin erkannt, dass künftige Probleme und Entwicklungen in den Bereichen Umwelt und Mobilität sowie Wirtschaft und Kultur mit neuen Lösungen angegangen werden müssen: Gefragt ist die Öffnung zu den grossen Schweizer Zentren im Norden und zum grenzüberschreitenden, lombardischen Raum im Süden. Die Basistunnel haben das Tessin näher an den Norden gebracht, was sich touristisch auszahlt. Der Ceneri hat mit der TILO-S-Bahn zur Verflüssigung der regionalen und grenzüberschreitenden Mobilität beigetragen. Doch viele Probleme harren einer Lösung. Aus regionaler Sicht ist die Fertigstellung von AlpTransit aus Gründen der Sicherheit, der Umweltbelastung, des unkontrollierbaren Autoverkehrs und v.a. der territorialen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung unabdingbar (vgl. nebenan die Basisvariante Biasca-Chiasso und die Hypothese der Westvariante mit dem Tunnel Quartino-Laveno). Nur damit



- können konkrete Ziele wie die Verkürzung der Reisezeit nach Mailand/Malpensa sowie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im Grenzgebiet angestrebt werden
- kann eine flexible und effiziente Mobilität verwirklicht werden, die aus der **Città dei Laghi**, ähnlich wie Basel und Genf, eine metropolitane Region mit 2.5 Mio. Einwohnern macht, ein mit Mailand, Luzern, Zürich und Basel verbundenes Innovationszentrum mit hoher Lebensqualität, interessant für Investoren und attraktiv für neue Generationen.

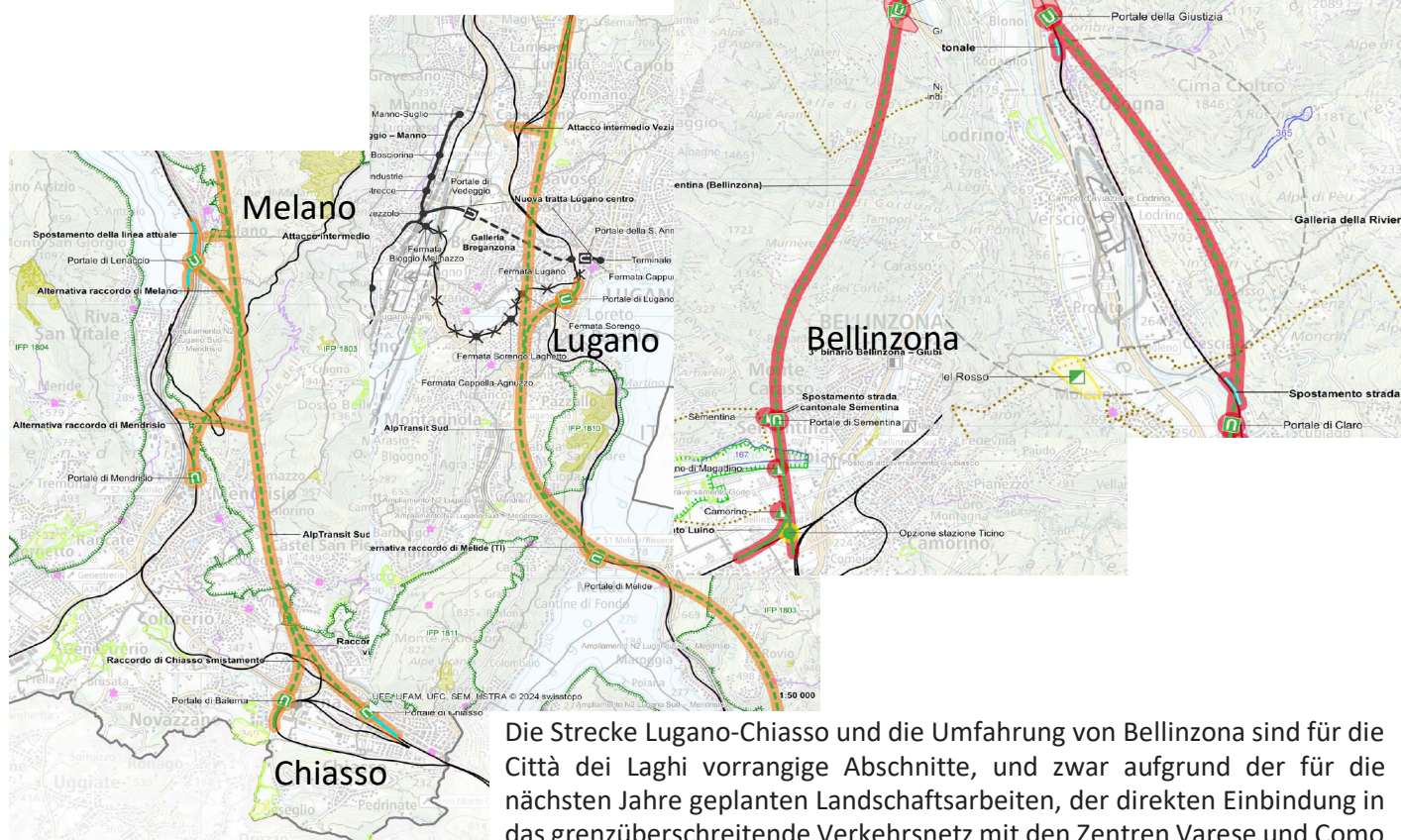
Dies nicht zu tun, entspräche einer weiteren historischen Schmach für das Tessin!



Machbarkeitsprojekte Basisvariante Biasca-Chiasso

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)
vom 16.9.2024

(Objektblatt 10.3 Biasca, 6.1 Bellinzona,
6.2 Lugano-Chiasso)



Die Strecke Lugano-Chiasso und die Umfahrung von Bellinzona sind für die Città dei Laghi vorrangige Abschnitte, und zwar aufgrund der für die nächsten Jahre geplanten Landschaftsarbeiten, der direkten Einbindung in das grenzüberschreitende Verkehrsnetz mit den Zentren Varese und Como und der Anbindung an den Flughafen Malpensa, der hohen Dichte des grenzüberschreitenden Verkehrs und der erheblichen Umweltbelastung.

> Technisch-finanzielle Aspekte.

Ein grosser Teil der Machbarkeitsstudien für die Vervollständigung von AlpTransit, vorab der Basisvariante mit den Umfahrungen von Bellinzona und Lugano und des Abschnitts Lugano-Chiasso, liegen bereits vor und müssen in Hinblick auf deren Realisierung vertieft werden. Aus logistischer Sicht drängt sich eine etappenweise Realisierung auf mit Vorteilen für die bestehende Strecke und den laufenden Verkehr. In finanzieller Hinsicht sind die garantierten Mittel in Höhe von rund sechs Milliarden pro Jahr aus dem FABI-Eisenbahninfrastrukturfond bis 2040 für Instandhaltungs- und grössere Ausbauprojekte gebunden und werden realistischerweise nicht ausreichen. Für die Fertigstellung der verschiedenen AlpTransit-Etappen südlich der Alpen sind Kosten, die vermutlich ansteigen werden, von etwa 8.7 Mrd. für die Basisvariante (Umfahrung Bellinzona und Abschnitt Lugano-Chiasso) vorgesehen sowie etwa 4.5 Mrd. für die Hypothese Luinovariante (Tunnel von 40 km mit Einzelgleis, Kostengrobschätzung +/- 50%, davon Schweiz ca. 1.2 Mrd.). Auch wenn die Arbeiten erst ab 2040 anstehen, werden die verfügbaren Mittel dafür nicht ausreichen. Es ist daher unabdingbar, über Finanzierungsmethoden nachzudenken, die, wie in den Ursprüngen des Gotthard-Projekts und von der Bundesverfassung vorgesehen, allenfalls auf institutionelle und internationale Drittmittel zurückgreifen.

Die Antworten auf die beiden entscheidenden Fragen sind nicht offensichtlich. Und dennoch: Angesichts der Tatsache, dass die Regionen nördlich der Alpen mit den bis 2040 geplanten Projekten weitgehend auf ihre Rechnung kommen, sollte es möglich und sinnvoll sein, nun um lähmende kurzfristige Einschätzungen und regionale Interessen herumzukommen. Gefordert ist eine weitsichtige Planung, die die künftigen wirtschaftlichen, kulturellen und ökologischen Entwicklungen der gesamten Nord-Süd-Achse einbezieht. Eine Planung, die die Kräfte der verschiedenen öffentlichen und privaten Akteure bündelt und eine proaktive und konvergente Dynamik fördert. Der notwendige politische Wille muss aus einer **generationenübergreifenden Betrachtungsweise** hervorgehen und eine **produktive Integration rationaler, nationaler und internationaler Anforderungen** stützen.

Politische und zivilgesellschaftliche Legitimation (Originaltexte auf www.progottardo.ch)

- **«Alleanza a Sud delle Alpi»:** Anfang 2025 hat sich südlich der Alpen eine spontane grenzüberschreitende Allianz für die Fertigstellung der AlpTransit gebildet. Ihr gehören der Kanton Tessin und die Regionen Lombardei, Piemont und Ligurien an. Die Allianz hat eine Absichtserklärung an die schweizerischen, italienischen und europäischen Behörden geschickt.
- **Resolution des Grossen Rates** der Republik und des Kantons Tessin, der am 23. Mai 2023 einstimmig für einen sofortigen Beginn der Vorplanung der Zugangsstrecken zur AlpTransit verabschiedet wurde.
- **Resolution des Grossen Rates** der Republik und des Kantons Tessin vom 19. November 2018, womit die Bundesbehörde aufgefordert wird, die Fertigstellung von AlpTransit von Grenze zu Grenze als nationale und europäische Eisenbahn sowie als Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung in allen Teilen des Landes im Rahmen des sogenannten «Eidgenössischen Mobilitätskreuzes» einzuleiten.
- **Appell der «ProGottardo-ferrovia d'Europa»** in Zusammenarbeit mit Jugendparlamentariern der im Grossen Rat vertretenen Tessiner Parteien, unterzeichnet von über 11'000 Personen, um die Fertigstellung der Zugänge zu den Basistunnels von AlpTransit zu fordern.
- Zahlreiche **parlamentarische Vorstösse**, darunter: 2017 die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, federführend C. Dittli, die ein Schienenverkehrskonzept im Sinne eines «Eidgenössischen Mobilitätskreuzes» fordert; 2018 die Motion von M. Romano und der Tessiner Deputation mit einer ähnlichen Forderung, die 2022 mit einer neuen Motion (Olivier/Romano/Wicki/) wiederholt und vom Parlament mit grosser Mehrheit angenommen wurde (siehe Informationsblätter www.progottardo.ch).

Gesetzliche Grundlagen

- **Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale (AtraG)** vom 4. Okt. 1991, vom Volk 1992 angenommen, Status 1. Dez. 2019.

Art. 1: Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen. **Art. 3:** Das NEAT-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. Bei der Ausführung ist laufend der bahntechnologische Fortschritt umzusetzen. Im Güterverkehr ist namentlich die optimale Einbindung in die europäischen Bahnkorridore für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UVK) zu verwirklichen. **Art. 9:** Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung.

- **Bundesverfassung**

Art. 84: 1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist. 2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. (...) / **Art. 87:** 2. Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. (...) 4. Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.

Für die *ProGottardo-Ferrovia d'Europa*

Die Ko-Präsidenten: Michele Guerra (Präsident des Tessiner Grossrates 2024) und Simone Gianini (Nationalrat)

Der Vizepräsident: Gianni Ghisla

Die Mitglieder des Ausschusses: Giuditta Botta, Federica Colombo, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni

info@progottardo.ch / www.progottardo.ch



Werde Mitglied und unterstütze uns!

