

SONDERKOMMISSION

"VALORISIERUNG UND SCHUTZ DER BERG- UND GRENZGEBIETE; BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER LOMBARDEI UND DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT"

Beschlussfassung gemäß Artikel 40 der Geschäftsordnung des Regionalrats

XII. LEGISLATUR

AKTE: 2023/XII/2.6.5.9

SITZUNG VOM 6. FEBRUAR 2025

DCCR XII/802/S001

Präsiert durch den Präsidenten
Giacomo ZAMPERINI

Sekretär: Ratsmitglied
Michele SCHIAVI

Räte, die Mitglieder der Kommission sind:

BRAVO Carlo
CARZERI Claudia
CESANA Marisa
FELTRI Vittorio
FERRAZZI Luca
GADDI Sergio
GALLIZZI Nicolas
INVERNICI Diego
LICATA Giuseppe
MASSARDI Floriano
MAZZOLENI Alberto

MONTI Emanuele
NOJA Lisa
ORSENIGO Angelo Clemente
PALADINI Luca
POLLINI Paola
ROSATI Onorio
SCANDELLA Jacopo
SCHIAVI Michele
SNIDER Silvana
ZAMPERINI Giacomo
ZOCCHI Luigi

Zur Abstimmung sind folgende Ratsmitglieder anwesend:

BRAVO Carlo, CAPPELLARI Alessandra (ersetzt Ratsmitglied SNIDER Silvana), CARZERI Claudia, CESANA Marisa, FERRAZZI Luca, GADDI Sergio, INVERNICI Diego, MASSARDI Floriano, MAZZOLENI Alberto, MONTI Emanuele, PONTI Luigi (ersetzt Ratsmitglied ORSENIGO Angelo Clemente), SCHIAVI Michele, ZAMPERINI Giacomo, ZOCCHI Luigi

Anzahl der repräsentierten Stimme: 54

GEGENSTAND: RESOLUTION BETREFFS FERTIGSTELLUNG VON ALPTRANSIT

VERANLASSUNG: SONDERKOMMISSION "VALORISIERUNG UND SCHUTZ DER BERG- UND GRENZGEBIETE; BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER LOMBARDEI UND DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT"

SONDERKOMMISSION "VALORISIERUNG UND SCHUTZ DER BERG- UND GRENZGEBIETE;
BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER LOMBARDEI UND DER SCHWEIZERISCHEN
EIDGENOSSENSCHAFT"

Angesichts des Resolutionsvorschlags Nr. 9, gemäss Art. 40 der Allgemeinen Verordnung mit
Abstimmung per Namensaufruf mit folgendem Resultat:

repräsentierte Stimmen: 54

Jastimmen: 54

Neinstimmen: 0

Enthaltungen: 0

BESCHLIESST

den Text der Resolution Nr. 9 über die Fertigstellung von AlpTransit in der folgenden Fassung zu
genehmigen:

Die Sonderkommission

"Valorisierung und Schutz der Berg- und Grenzgebiete; Beziehungen zwischen der Lombardei und
der schweizerischen Eidgenossenschaft"

Vorausgesetzt, dass

- seit über 30 Jahren die Politik der Europäischen Union die Schaffung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), die Öffnung der Märkte für den Wettbewerb und das Ziel einer "nachhaltigen Mobilität" verfolgt;
- auf der Grundlage ihres Weißbuchs von 2011 ("Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehr") die Europäische Kommission im Jahr 2020, die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgelegt hat, einschliesslich der Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 90% bis 2050, darunter die Verlagerung eines erheblichen Anteils des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene;
- im Jahr 2020 die EU Strategy for the Alpine region (EUSALP) AlpTransit Süd als eines der europäischen Projekte aufgenommen hat, die zu den Zielen der EU-Strategie für den Alpenraum beitragen können und als integralen Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors (heute: Nordsee-Rhein-Mittelmeer) zwischen Rotterdam und Genua zu betrachten ist;
- vor kurzem, am 24. April 2024, das Europäische Parlament die neue Verordnung über den Aufbau eines europäischen Verkehrsnetzes verabschiedet und dessen Ziele bestätigt hat. Die Neudefinition des Netzes umfasst den Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor mit den Alptransit -Strecken – Gotthard und Lötschberg – als zentrale Bestandteile ("core network") des zu realisierenden Systems. In diesem Zusammenhang sieht Artikel 56 vor, dass "die Union (...) mit den betreffenden Nachbarländern Vereinbarungen auf hoher Ebene schließen (kann), um einen koordinierten und synchronisierten Ansatz bezüglich der Umsetzung der Europäischen Verkehrskorridore und von horizontalen Prioritäten zu verwirklichen."

In Anbetracht, dass

- im italienischen und lombardischen Kontext das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) eine zentrale strategische Rolle für die Widerstandsfähigkeit und die Entwicklung des Wirtschaftssystems, aber auch für die Entwicklung der sozialen und territorialen Realität spielt und dabei den Nord-Süd-Achsen mit dem zentralen Korridor Nordsee-Alpen-Mittelmeer eine herausragende Stellung zukommt, nicht zuletzt aus historischen und geopolitischen Gründen als privilegierte Komponente;
- die großen Investitionen, die derzeit dank dem PNRR die radikale Erneuerung der ligurischen Häfen und der Verbindungen mit Mailand über den Terzo Valico sicherstellen, durch die besten und schnellsten Verbindungen zwischen der Lombardei, der Schweiz und Nordeuropa sowohl für Güter als auch für Personen ergänzt werden müssen. Es handelt sich um nicht mehr und nicht weniger als eine lebenswichtige Voraussetzung für die Zukunft Italiens und der Regionen des Alpenraums;
- unter Berücksichtigung der Klimaziele unter anderem an eine wesentliche Wiederbelebung des Personenverkehrs auf internationalen Langstreckenzügen gedacht werden muss, indem neue Perspektiven für Hochgeschwindigkeitsstrecken durch den Gotthard eröffnet werden;
- für die Lombardei, die diese strategischen Leitlinien bereits in ihrem "Regionalprogramm Mobilität und Transporte" von 2016 festgelegt hat, die Priorität der Nord-Süd-Achse von AlpTransit außer Frage steht. Die Fertigstellung mit den Zugängen zu den bestehenden Basistunneln (Ceneri, Gotthard, Lötschberg) stellt einerseits einen wesentlichen und unverzichtbaren Bestandteil des Verkehrssystems dar, andererseits bietet sie mittel- und langfristig einen starken Anreiz für die Verbesserung und Entwicklung des Schienennetzes sowie für das territoriale und sozioökonomische Wachstum in einem Großteil der Region nördlich von Mailand.

Festgestellt, dass

- sich die regionale Realität nördlich von Mailand durch ein polyzentrisches und grenzüberschreitendes städtisches Gefüge mit einer Bevölkerung von weit über zwei Millionen Einwohnern auszeichnet, das daran ist, sich eine Identität als "Città dei Laghi" zwischen Lario, Ceresio und Verbano zu geben;
- das Schicksal des transalpinen Verkehrssystems, wie eine jahrhundertalte Geschichte zeigt, Ausdruck der Beziehungen zwischen den Alpenländern und Europa ist. Im Spiel der intensiven, sich stets den wandelnden geopolitischen Bedingungen unterworfenen Verhandlungen, war die Rolle der Lombardei und des Tessins immer von wesentlicher Bedeutung, angefangen bei der grundlegenden Entscheidung des 19. Jahrhunderts zugunsten der Gotthardlinie;

Unter Bezug auf

- das am 16. Januar 2017 aktualisierte Abkommen zwischen Italien und der Schweiz vom 2. November 1999, das unter anderem das Ziel definiert, *"einen optimalen Schienenanschluss der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische*

Schienennetz, insbesondere das Hochleistungsnetz (HLN), zu gewährleisten und die nötige Kapazität im internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zwischen der Schweiz und Italien sicherzustellen", und unter den verschiedenen Maßnahmen den «Bau einer neuen Hochleistungslinie von Lugano nach Mailand, welche die NEAT an das HLN anbindet» spezifiziert;

- das Abkommen vom 28. Januar 2014 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Italienischen Republik über den Ausbau der Infrastrukturen des Eisenbahnnetzes zur Verbindung zwischen der Schweiz und Italien;
- das Abkommen zwischen Italien und der Schweiz vom 3. September 2020, in dem die gegenseitigen finanziellen und ausführenden Verpflichtungen zur Gewährleistung des Transits auf der Simplon-Lötschberg-Achse festgelegt sind;
- die Absichtserklärung zwischen Italien und der Schweiz vom 6. Juli 2023, worin die *"gemeinsame Absicht zur Zusammenarbeit zur Förderung von Infrastrukturprojekten von internationaler und europäischer Bedeutung, zur Ermittlung der am besten geeigneten Maßnahmen und zur Überprüfung ihrer Durchführbarkeit und möglichen Finanzierung"* zum Ausdruck gebracht wird; unter anderem das Ziel definiert wird, *"die positive Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern durch die Identifizierung gemeinsamer Ziele fortzusetzen"*; ferner der Anwendungsbereich in der *"Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und der Dienstleistungen zwischen Italien und der Schweiz, die die Beziehungen bezüglich Personen- und Güterverkehr auf den Achsen Gotthard und Simplon-Lötschberg tangieren"*, genauer gesagt für die Strecken zwischen Basel/Zürich und Mailand/Genova/Turin, umschrieben wird; schliesslich Ziele und operative Maßnahmen für den Personen- und Güterverkehr angegeben werden.

In Kenntnis, dass

- am 8. Juli 2024 am Sitz des Regionalrats der Lombardei ein Treffen zwischen Vertretern des Grossen Rats der Republik und Kanton Tessin, des Regionalrats und der Sonderkommission der Region Lombardei für die Beziehungen zwischen Italien und der Schweiz stattfand, das die politische Absicht zum Ausdruck brachte, die Fertigstellung von AlpTransit zu fördern;

Davon ausgehend, dass

- für einen innovativen Prozess zur Aufwertung des territorialen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Kapitals, der sich bereits in den Metropolräumen Mailand und Zürich abzeichnet, ein Qualitätssprung bei der internen und externen Vernetzung eine notwendige Voraussetzung darstellt;
- die Notwendigkeit besteht, ein grenzüberschreitendes Gebiet zu strukturieren, das dicht besiedelt und historisch verbunden ist und an dem sich zwei große Kommunikationsachsen kreuzen: die horizontale Achse am Fuße der Alpen und die historische, europäische Achse der transalpinen Eisenbahn- und Straßenverbindungen;
- das komplexe Verkehrsnetz derzeit nicht nur ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der regionalen Gemeinschaft ist, sondern auch einen wesentlichen Teil der Voraussetzungen und Ressourcen darstellt, die zur Bewältigung der schwierigen ökologischen Herausforderung darstellt;
- die Eisenbahnkomponente des Mobilitätssystems bei der Sicherstellung von effizienten Verbindungen auf dem seit je schnellsten Weg über die Alpen eine zentrale Rolle spielt und, wie die

Schaffung des regionalen Verkehrsverbunds Ticino-Lombardia TILO zeigt, ein greifbares Zeichen für den Willen und die Fähigkeit zur Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Raum darstellt;

Festgehalten, wie

- die in der am 6. Juli 2023 zwischen Italien und der Schweiz unterzeichneten Absichtserklärung vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen zwar unerlässlich sind, aber die gravierenden Probleme nicht lösen können;
- die Überprüfung der Angemessenheit der Zufahrtstrecken und des damit verbundenen Ausbaus des Zugangssystems zu den Eisenbahntunneln, im Norden aus Deutschland und im Süden aus Italien, aber auch innerhalb der Schweiz von Grenze zu Grenze, eine unabdingbare Notwendigkeit darstellt; denn nur mit der Fertigstellung des notwendigen Ausbaus des Zugangs-Systems kann eine effiziente und intelligente Mobilität auch im regionalen Kontext langfristig und nachhaltig sichergestellt und damit der Entwicklung der grenzüberschreitenden metropolitenen, mit Mailand im Dialog verbundenen Region (Città dei Laghi) eine Perspektive gegeben werden;

Erwägt, dass

große Werke und Projekte dieser Größenordnung nur vor dem Hintergrund eines Konzepts realisiert werden können, das die drei beteiligten Ebenen – europäische, nationale und regionale – integriert und einer weitreichenden politisch-strategischen Vision unterliegt, die die mittel- und langfristigen Bedürfnisse und Interessen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und territorialen Entwicklung und der ökologischen Herausforderung berücksichtigt.

All dies vorausgesetzt, gemäss

Artikel 40 der Allgemeinen Geschäftsordnung;

verpflichtet den Präsidenten und die Regionale Regierung,

sich in den am besten geeigneten institutionellen Gremien auf nationaler und internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass alle notwendigen politischen, diplomatischen, technischen und finanziellen Anstrengungen unternommen werden, damit AlpTransit mit dem notwendigen Ausbau aller Zufahrtstrecken fertiggestellt werden kann.

DER PRÄSIDENT
(gez. Giacomo ZAMPERINI)

DER SEKRETÄR RATSMITGLIED
(gez. Michele SCHIAVI)

DER STRUKTURVORSTAND
(gez. Francesca Santambrogio)

Die Verfügung umfasst 5 Seiten.

(Nicht offiziell genehmigte Übersetzung)