



VEREIN "PRO GOTTARDO FERROVIA D'EUROPA"

Antwort auf das Konsultationsverfahren des BR über «PERSPEKTIVE BAHN 2050»

ALLGEMEINER TEIL ¹

VORWORT:

Der Verein "Pro Gottardo Ferrovia d'Europa" wurde 2016 in Lugano mit dem Ziel gegründet, die zuständigen Behörden dazu anzuregen, die Realisierung des AlpTransits von Grenze zu Grenze zu beschleunigen, wie es das 1992 durch Volksabstimmung angenommene Transitabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft vorsieht. Denn trotz der wichtigen Realisierungen des 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnels, des seit 2007 in Betrieb befindlichen Lötschberg-Basistunnels und des 2020 eröffneten Monte-Ceneri-Basistunnels ist AlpTransit immer noch nicht vollständig realisiert. Im Tessin fehlen die Abschnitte südlich von Lugano bis zur italienischen Grenze und Biasca-Camorino. In der Innerschweiz fehlen weitere wichtige Abschnitte.

Die "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" fordert, dass AlpTransit so schnell wie möglich fertiggestellt wird, um unser Bahnsystem mit demjenigen unserer Nachbarländer und dem europäischen TEN-T-Netz zu verbinden.

Unser Verein ist nämlich überzeugt, dass die rasche Realisierung von AlpTransit von Grenze zu Grenze, anders als in der alemannischen Schweiz oft behauptet, keine Tessiner Forderung, sondern eine gesamtschweizerische Angelegenheit ist.

Dank der Zusammenarbeit aller Jugendbewegungen der politischen Parteien im Tessin ist es "Pro Gottardo Ferrovia d'Europa" gelungen, rund 12'000 Anhänger für ihre Ziele zu gewinnen und zur Gründung des Vereins "SwissRailvolution" auf nationaler Ebene beizutragen. Letzterer, der am 1.12.2021 gegründet wurde und bei dem Pro Gotthard Gründungsmitglied ist, fordert eine nationale Mobilitätsstrategie und -planung 2050 nach dem Konzept des "Eidgenössischen Verkehrskreuzes" auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des Landes.

Die "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" stellt fest, dass der Bundesrat mit dem Dokument "Perspektive Bahn 2050" in einer langfristigen Vision die Bahn stärken will, indem er (a) das Angebot auf kurzen und mittleren Strecken ausbaut, (b) das Vorortangebot in den Agglomerationen erhöht und die Spur des Lötschberg-Basistunnels verdoppelt. **Unser Verband lehnt diese Vorschläge nicht ab, stellt aber fest, dass das Dokument "Perspektive Bahn 2050" die Fertigstellung des AlpTransit von Grenze zu Grenze vergisst und seine Realisierung auf unklare und inakzeptable Termine (nach 2050) verschiebt.**

VERGESSEN WURDE DER INTERNATIONALE KONTEXT

Unser Verein ist mit den 6 Zielen (Hintergrundbericht, Vision, Ziel und Stossrichtung) einverstanden, hält es aber für notwendig,

¹ Der allgemeine Teil wird ergänzt durch Anhang 1: Kritische politisch-ökonomische Überlegungen (von Prof. Remigio Ratti) und Anhang 2: Überlegungen zu den räumlichen und ökologischen Komponenten für die Region Tessin (von Pierino Borella, Planer)

ein zusätzliches Ziel mit dem Titel "Der internationale Kontext" hinzuzufügen.

Unser Land befindet sich in der Mitte des europäischen Kontinents und kann nicht ignorieren, was in seinen Nachbarländern geschieht. Dies gilt umso mehr für einen Sektor, den Verkehr, der immer eine der Grundlagen des Erfolgs der Schweizer Wirtschaft war. Karte Nr. 7 (Potenzial im europäischen Bahnverkehr) ist in dieser Hinsicht emblematisch, denn sie berücksichtigt nicht die Entwicklung, die sich nach der Verdoppelung der Kapazität des Suezkanals im Jahr 2015 rund um das Mittelmeer vollziehen könnte. Italien baut nämlich die ligurischen Häfen Genua, La Spezia und Savona-Vado aus (letzterer wurde bereits mit chinesischem Kapital ausgebaut), um die großen Containerschiffe aus dem Fernen Osten nach Europa zu bringen. Ohne eine Alternative auf der Schiene würden diese Container auf der Straße nach Nordeuropa transportiert und damit zum Teil auf den Schweizer Autobahnen landen, so dass die Begrenzung auf 650.000 jährlichen Durchfahrten durch die Alpen nicht zu erreichen wäre.

In unserer westlichen Nachbarschaft hat sich Frankreich verpflichtet, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Lyon-Turin bis 2030 mit dem Bau des 57,5 km langen Mont Cenis-Basistunnels fertig zu stellen. Im Osten baut Italien den ebenfalls 57 km langen Brenner-Tunnel, durch den die Züge in Verona auf die Hochgeschwindigkeitsspuren der Halbinsel treffen werden. Damit wird sich das Paradox ergeben, in dem man von Frankfurt aus über den Brenner und über Verona schneller in Mailand ist als über die kürzere Gotthardstrecke. Darüber hinaus wird Italien mit europäischer Hilfe bis 2026 den Dritt Uebergang zwischen Genua und Tortona sowie den Rogoredo Tortona-Mailand fertig stellen. Hinzu kommt die im Juni dieses Jahres getroffene Vereinbarung zwischen den Verantwortlichen des europäischen Eisenbahnsektors, die ein Protokoll für eine Studie über "Hochgeschwindigkeitsdienstleistung in der Europäischen Union" unterzeichnet haben. Diesem Dokument zufolge soll der Schienenverkehr in Europa bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden, um zwischen den wichtigsten europäischen Hauptstädten eine tragfähige Alternative zum Flugverkehr zu schaffen. Das ist die Zukunft, die sich die Verantwortlichen der europäischen Eisenbahnindustrie vorstellen: Wenn die Schweiz AlpTransit nicht rasch von Grenze zu Grenze fertigstellt, nimmt sie das Risiko in Kauf, in Europa ausgegrenzt zu werden, was ihrer Wirtschaft schweren Schaden zufügen würde.

Im Dokument "Bahn 2050" schlägt der Bundesrat keine Strategie in dieser Grössenordnung vor und verweigert damit einen effektiven Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Die "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" fordert, dass die Vernehmlassungsvorlage mit den im Konzept "Eidgenössisches Verkehrskreuz" postulierten Linien West-Ost und Süd-Nord ergänzt wird: Lyon-Genf-Zürich-St. Gallen-München sowie Mailand (Knotenpunkt für den Anschluss an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz) -Lugano-Basel/Zürich-Frankfurt/Stuttgart.

DIE WIDERSPRÜCHLICHKEIT VON "PERSPEKTIVE BAHN 2050" SÜDLICH VON LUGANO.

Der Bericht "Perspektive Bahn 2050" des Bundesrates will den Agglomerationsverkehr entwickeln, widerspricht sich aber selbst, wenn er beim Anschluss an den Metropolitanraum der Lombardei das Gebiet südlich von Lugano vernachlässigt. Dies bedeutet, dass der wünschenswerte ökologische Rahmen im Raum Mendrisiotto und Lugano ignoriert wird. Dieser Raum könnte mit der Fertigstellung von AlpTransit von Lugano bis zur italienischen Grenze durch ein angemessenes öffentliches Verkehrsangebot bewirtschaftet werden, während gleichzeitig Kapazitäten auf dem bestehenden Netz frei werden. Dies wäre in einer ökologisch besonders exponierten Region, die zum Großraum Lombardei mit rund 10 Millionen Einwohnern gehört, wünschenswert,

In unserer Stellungnahme vom 16.11.2020 zum Vernehmlassungsverfahren des Bundes und der Kantone zum Bundesverkehrswegeplan haben wir auf die besondere Umweltsituation in der Region südlich von Lugano hingewiesen. In Bezug auf die Beziehung zwischen der Eisenbahn und der Umwelt haben wir auf die Luftverschmutzung im Mendrisiotto und, in geringerem Masse, im Raum Lugano hingewiesen. "Der Schadstoff NO₂, der zu 70 % auf den Strassenverkehr zurückzuführen ist, liegt in Chiasso oft über den vom OIAT festgelegten Grenzwerten, und auch die Feinstaubbelastung (PM₁₀) im Mendrisiotto übersteigt die gesetzlichen Grenzwerte von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter, und der Feinstaub (PM_{2.5}) wiederum überschreitet die Grenzwerte in der Region um 70/80 %.

In einer Region wie der südlich von Lugano, die nicht nur mit Verkehrsproblemen, sondern auch mit hoher Luftverschmutzung zu kämpfen hat, ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs dringend erforderlich. Da "Perspektive Bahn 2050" eine Zunahme des Verkehrs in den Agglomerationen vorsieht, müssen Planung und Konzept der AlpTransit-Verlängerung südlich von Lugano bis zur italienischen Grenze rasch erfolgen. Dies gilt umso mehr, als das ASTRA den Bau einer dritten, dynamischen Fahrspur auf der Autobahn plant: Dieses Projekt muss zusammen mit dem Ausbau des AlpTransit evaluiert und geplant werden.

«Pro Gottardo Ferrovia d'Europa» fordert deshalb eine Mobilität- und Verkehrspolitik, die auf eine koordinierte Steuerung der verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsträger nach einer den ganzen Kanton umfassenden Prioritätenliste abzielt. Die Erwartungen an die räumliche, städtebauliche und ökologische Entwicklung können nur dann erfolgreich erfüllt werden, wenn auf mehreren Ebenen des institutionellen Rahmens eine effiziente Governance betrieben wird.

EINE NEUE INFRASTRUKTUR IST LETZTLICH RENTABLER ALS EINE REIHE VON EINMALIGEN INVESTITIONEN

Ohne die erworbenen Verdienste des Vorbildsmodell der Schweizer Eisenbahn zu vergessen, ist heute ein Quantensprung erforderlich. "Der Verkehr steht vor großen Umwälzungen: Die SBB könnte eine Schlüsselrolle spielen, wenn sich Bundesrat und Parlament von alten Vorstellungen distanzieren". So beginnt der ausführliche Artikel der NZZ (7.09.19) "Ein neuer Plan für die Bahn": Es braucht eine neue Vision, bei der es sicher nicht nur um die Wiederherstellung von Werten des Service public wie Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Wettbewerbsfähigkeit geht. Drei Jahre später erscheint in derselben NZZ (12.7.22) ein ganzseitiger Meinungsartikel mit dem vielsagenden Titel "Bahn ohne Plan". Sie zeigt insbesondere, wie eine neue Infrastruktur langfristig und aus einer systemischen Perspektive insgesamt vorteilhafter sein kann als eine Reihe von Einzelinvestitionen zur Überwindung dieses oder jenes Engpasses. Aus der Westschweiz (Ouest Rail) und der Ostschweiz sind bereits heftige Reaktionen in dieser Hinsicht zu vernehmen.

Blieben wir südlich der Alpen, nehmen wir den Fall Bellinzona-Giubiasco, wo die für die Fertigstellung der AT von der Riviera zum Ceneri-Tunnel vorgesehene Lösung der Umgehung der Agglomeration abgelehnt wird. Als Alternative wird ein drittes Gleis vorgeschlagen, dessen Ausbau sich mit erheblichen betrieblichen Einschränkungen und Unannehmlichkeiten über fast zwei Jahrzehnte hinzieht, ohne dass das Problem der Durchfahrt von 150-200 Güterzügen pro Tag durch die Agglomeration und den Bahnhof Bellinzona, den südlichen Zugang zum Gotthard-Basistunnel, gelöst wird. Wie kann unter diesen Bedingungen eine Haltestelle am Saleggi im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des stillgelegten Militärgeländes, insbesondere für ein neues Spital, eine universitäre Gesundheitseinrichtung von nationaler Bedeutung, dienen, wenn man die territoriale Entwicklung der neuen Stadt und der "Città Ticino" selbst berücksichtigt?

Die Region Lugano ist ein ähnlicher Fall. Bekanntlich ist der Ceneri-Basistunnel in Vezia bereits mit zwei Ausgängen vorbereitet: einer für die Weiterführung in Richtung Melide-Chiasso (Mailand) und der andere für die derzeitige Verbindung zum Lugano-Bahnhof und die künftige Umgehungsspur zurück zum AT. Es erscheint unverständlich, wenn man sich vorstellt, dass mehr als hundert Güterzüge durch einen Bahnhof fahren werden, der nach der Inbetriebnahme des Aufzugs, der die Straßenbahnverbindung Bioggio-Lugano-Centro verbindet, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erleben wird, was wahrscheinlich der Fall sein wird.

AlpTransit kann die Verbindung Lugano-Mailand mit ihrer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h nicht ihrem Schicksal überlassen, wo von Paradiso nach Lugano und von Chiasso nach Mendrisio immer noch Steigungen von 26 Promille bestehen. Die Perspektive Bahn 2050 berücksichtigt nicht, auch wenn wir es wiederholen müssen, die Existenz einer polyzentrischen, grenzüberschreitenden Stadt mit mehr als 2 Millionen Einwohnern sowie ihre akuten Umwelt- und Raumentwicklungsprobleme; etwas, das stattdessen durch die Freisetzung von Kapazitäten auf den alten Strecken (z.B. Verbleib im Sottoceneri, mit zusätzlichen Haltestellen in Bissone, Melano, Mendrisio, Coldrerio/Park & Ride) in einem integrierten Autobahn-/Eisenbahnkonzept möglich ist.

ZUSAMMENFASSENDE VORSCHLÄGE VON» PROGOTTARDO, FERROVIA D'EUROPA»

Ausgehend von diesen Überlegungen schlägt "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" vor, den Bericht "Perspektive Bahn 2050" wie folgt zu ergänzen:

1. Wie der Dachverband "SwissRailvolution" vorschlägt, sollte ein Masterplan erstellt werden, der nationale und europäische Korridore für den Personen- und Güterverkehr von Ost nach West und von Nord nach Süd, von Grenze zu Grenze, als Teil einer integrierten Vision der Mobilität und ihrer vielfältigen Dimensionen definiert.

Entlang dieser Achsen sollten neue Strecken gebaut werden, damit die bestehenden Linien zugunsten des Stadtverkehrs entlastet werden können;

2. Vervollständigen Sie die Ziele von "Railway 2050" durch einen siebten Punkt mit dem Titel: **"Der internationale Kontext"**.

In diesem Kapitel schlagen wir vor, wie in unserem Bericht vom 16.11.2020 zum Sachplan Verkehr vorgeschlagen, die Fertigstellung von AlpTransit von Grenze zu Grenze vorwegzunehmen, wenn auch in Etappen. Wir schlagen auch eine Studie vor, die die Risiken für die Schweizer Wirtschaft aufzeigt, wenn AlpTransit nicht bis 2050 fertiggestellt wird.

3. Berücksichtigen Sie im Rahmen der Raumentwicklung und der Förderung des Agglomerationsverkehrs die Region südlich von Lugano bis zur Grenze zu Italien und in Übereinstimmung mit dem Ausbau der Strecke Chiasso/Como-Monza-Mailand.
4. Im Hinblick auf die bis 2023 geplanten Verhandlungen mit Italien fordern wir in einer ersten Phase den Bau eines dritten, 9 km langen Gleises zwischen Carimate und Camnago (plus zwei 750 m lange Umfahrungen für Güterzüge), um den Verkehr auf der Strecke Como-Monza zu entlasten und die Fahrzeit zwischen Zürich und Mailand auf 3 Stunden zu reduzieren.

Lugano, 7.09.2022

Für das Komitee:

Giovanna Masoni

Renzo Respini

Pietro Martinelli

Federica Colombo

Remigio Ratti

Pierino Borella

Giancarlo Re

Agostino Clericetti

Kai Klaue



ANHÄNGE:

- ANHANG 1: KRITISCHE POLITISCH-WIRTSCHAFTLICHE ÜBERLEGUNGEN
- ANHANG 2: ANHANG 2: RAUMENTWICKLUNG UND UMWELTPROBLEMATIK