



Associazione ProGottardo–Ferrovie d'Europa

Herr
Prof. Ulrich Weidmann
ETH / OCT H 59
Binzmühlestrasse 130
8092 **Zürich**

Mendrisio, den 23. Juli 2025

Verkehr '45 / Zukunft der Transportinfrastrukturen / AlpTransit

Sehr geehrter Herr Professor Weidmann,

als Vereinigung *ProGottardo – Ferrovie d'Europa*, freuen wir uns, Ihnen zwei Dokumente schicken zu dürfen. Sie stehen im Zusammenhang mit dem Ihnen seitens des Bundesrates vergebenen Auftrag «Verkehr '45» zur Überprüfung der Ausbauprojekte zu den Transportinfrastrukturen in der Schweiz. Es handelt sich um das «Memorial 2024» und um eine Information zur «Allianz Süd der Alpen zugunsten der Fertigstellung von Alptransit».

Unsere Vereinigung (www.progottardo.ch) hat sich 2016 im Kontext einer Sammlung von 12000 Unterschriften zugunsten der Vervollständigung der Alpentransversale konstituiert. Wesentlich dazu beigetragen haben damals die **Jungorganisationen** der im Tessiner Grossrat vertretenen Parteien. Jenseits der regionalen Anliegen liegt unserer Aktivität eine historisch geprägte Sicht zugrunde, welche heute mehr denn je die geo- und finanzpolitischen Dimensionen der grossen Infrastrukturprojekte, wie der alpenüberquerende Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor Rotterdam-Genova (NSRM), zum Ausdruck bringt. Genauso wie im 19. Jahrhundert, als eine überragende Pionierleistung zum Bau des ersten Bahntunnels durch den Gotthard führte, geziemt es sich heute, bei der analytischen Betrachtung der künftigen Entwicklung der grossen Verkehrsinfrastrukturen, neben den regionalen, vor allem die übergeordneten nationalen und internationalen Komponenten gelten zu lassen. Die Schweiz hat ihre zentrale Lage als Verkehrsachse für Menschen und Güter in ihrem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis zu Europa immer wahrzunehmen gewusst und dabei ihre Rolle, manchmal antizipierend, manchmal verzögert, wirkungsvoll ausgespielt.

Es darf heute nicht anders sein! Gefragt ist aber politische, ökonomische und kulturelle Weitsicht, jene Ingredienzien, welche die Entscheidungen und das Schicksal der grossen Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen massgeblich prägen. Die transalpine Gotthardsachse mit ihrem für die Schweiz grossen symbolischen Charakter gehört fraglos dazu.

Sehr geehrter Herr Professor, wir erlauben uns nachfolgend, ausgehend von den beigelegten, politisch und gesellschaftlich breit abgestützten Dokumenten, einige Argumente zugunsten einer rechtzeitigen Planung und etappenweisen Fertigstellung ab 2045 der transalpinen Nord-Süd-Achse, insbesondere von AlpTransit, stichwortartig zu unterbreiten. Dies geschieht im Bewusstsein, dass letztlich Gewichtung und Abwägung vielerlei legitimer Faktoren für die evaluative Beurteilung und die Bestimmung von Prioritäten bei den Ausbauprojekten der Verkehrsinfrastruktur entscheidend sind.



Folgende Aspekte seien hervorgehoben:

- Der **Volksauftrag** aus dem Jahre 1992, der im Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale verbrieft ist, gemahnt dreierlei: Erstens, die NEAT soll zur «Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa» (Art. 1) beitragen und dabei hat sich «die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr» zu entwickeln. Zweitens ist der «Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen» (Art. 1) zu gewährleisten, eine Forderung, die in der Annahme der Alpeninitiative 1994 eine nachdrückliche und verfassungsmässige (Art. 84 BV) Bestätigung gefunden hat. Drittens, besteht die Verpflichtung, «innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien» (Art. 9) zu realisieren. Die Legitimität und Gültigkeit aller drei Anliegen ist unbestritten genauso wie deren Dringlichkeit, und dennoch harren sie heute ihrer umfassenden Einlösung, ja es besteht die Absicht, diese weit in die zweite Hälfte des Jahrhunderts zu verschieben. Selbstredend können verschiedenartige Massnahmen kurz- und mittelfristig zur Eindämmung der damit verbundenen Probleme beitragen, aber langfristig, und dies heisst ab 2045, kann der umfassende Volksauftrag nur dank der Fertigstellung von AlpTransit mit der Beseitigung der Flaschenhälse innerhalb der schweizerischen Grenzen und bei den Zufahrten im Süden und im Norden eingelöst werden.
- Die Verwirklichung von grossen Infrastrukturprojekten von internationaler Reichweite ist mit beträchtlichen **finanziellen Herausforderungen** verbunden. Die heutigen finanziellen Sorgen, in der Schweiz wie auch europaweit (aber war je eine Epoche diesbezüglich sorgenfrei?), bedingen in beträchtlichem Masse Entscheidungsfindung und Prioritätensetzung. Dies war im 19. Jahrhundert nicht anders, als die Gotthardbahn hauptsächlich dank den Beiträgen aus Italien und Deutschland und mit privaten Mitteln realisiert wurde. Die Bundesverfassung sieht heute vor, dass beim Bau von Infrastrukturen per Gesetz auf «eine ergänzende Finanzierung durch Dritte» (Art. 87a, Abs. 4) zurückgegriffen werden kann. Es gilt deshalb, die Frage der Mittel neu anzugehen und zwar offen für Finanzierungsarchitekturen, welche die verschiedenen Quellen in Betracht ziehen. Dies ist auch insofern sinnvoll, als die Schweiz im Alleingang mit 23 Milliarden ein Werk realisiert hat, das jenseits der nationalen Interessen, ein unabdingbarer Bestandteil der europäischen Bahninfrastruktur ist.
- AlpTransit gehört zum bereits erwähnten **NSRM-Korridor**, der für die europäische Union politisch und ökonomisch eine zentrale Rolle spielt und als Rückgrat der Güter- und Personenkonnektivität, u.a. für das Hochgeschwindigkeitsnetz TEN-T, betrachtet werden kann. Von Bedeutung ist, dass angesichts der aktuellen geopolitischen Bedingungen sowohl Deutschland als auch Italien sich neu positionieren und nicht länger gewillt sind, die Vernachlässigung insbesondere der grossen Bahninfrastrukturen in Kauf zu nehmen. Deutschland hat kürzlich mit der Sprechung von erheblichen finanziellen Ressourcen die Erneuerung der Verkehrsinfrastrukturen bekräftigt und neu aufgegleist. Italien hat seinerseits bereits seit geraumer Zeit einen bedeutsamen Rhythmuswechsel eingeleitet, mit bedeutenden Investitionen, die direkt den NSRM-Korridor betreffen. Auch die Zusammenarbeit mit der Schweiz ist offensichtlich gut. Dafür und für den Willen, die transalpine Route von Flaschenhälsen zu befreien sowie die nötige Redundanz und Sicherheit zu garantieren, zeugt u.a. die neuerliche Konstitution der **Allianz Süd der Alpen**, der neben dem Kanton Tessin die bedeutsamen Regionen Ligurien, Piemont und Lombardei angehören.
- Es gilt schliesslich, die **regionalen, grenzüberschreitenden Anliegen** südlich der Alpen nicht zu übersehen. Diese haben nicht nur mit der hinlänglich bekannten Verkehrs- und Umweltbelastung und mit den Sicherheitsproblemen in den urbanen Agglomerationen zu tun, die trotz den mit der Eröffnung des Ceneritunnels erzielten Fortschritte in den Bahnverbindungen (cfr. die Erfolgsstory von TILO) weiterhin chronisch bestehen. Sie gehen auch wesentlich auf die Entwicklung der metropolitanen Region um die "Città dei Laghi" (Lugano-Locarno-Bellinzona-Varese-Como-Lecco-



Associazione ProGottardo-Ferrovia d'Europa

Novara) zurück, die mit ihren 2.5 Mio. Einwohnern und der Beziehung zu Mailand die Basis der künftigen territorialen, ökonomischen und kulturellen Entwicklung darstellt, ähnlich wie in Genf und Basel. Es ist offensichtlich, dass die heute schon hoffnungslos überlastete Bahninfrastruktur aus dem 19. Jahrhundert, trotz Optimierungen, nie und nimmer einer solchen Entwicklung wird zuträglich sein können.

Sehr geehrter Herr Professor, wir sind uns der Komplexität und Vielschichtigkeit der Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und der damit verbundenen Probleme bewusst. Gerade deshalb erlauben wir uns, die Bedeutung der transalpinen Achse für die langfristige Entwicklung auf regionaler-grenzüberschreitender, nationaler und europäischer Ebene hervorzuheben. Die notwendige Evaluation und Priorisierung der kurz- und mittelfristigen Ausbauprojekte der Verkehrsinfrastrukturen kann dann staatspolitisch und gesellschaftlich erfolgversprechend sein, wenn sie mit der langfristigen Perspektive verzahnt wird und die entsprechenden Ausbauprojekte miteinbezieht. Wir bitten Sie deshalb, das hier vorgetragene Anliegen der Planung der Fertigstellung der Zufahrten zu AlpTransit und deren etappenweise Realisierung ab 2045 wohlwollend in Betracht zu ziehen und als Bestandteil der Evaluation und eines weitsichtigen Gesamtkonzepts für den Verkehr und die Mobilität in Ihre Überlegungen einzubeziehen.

Damit, so unsere bescheidene Überzeugung, dürfte einerseits den legitimen Ansprüchen und dem Auftrag des Schweizer Volkes für die künftigen Generationen und andererseits den unabdingbaren Anforderungen der wissenschaftlichen Analyse genüge getan werden.

Wir danken Ihnen bestens für Ihre Aufmerksamkeit und stehen Ihnen gerne weiterhin zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen.

Die Co-Präsidenten

Michele Guerra, PhD, Grossrat

Simone Gianini, Rechtsanwalt, Nationalrat

Der Vizepräsident

Gianni Ghisla, Dr. phil.

Die Vorstandsmitglieder:

Remigio Ratti, Prof. Dr., Alt-Nationalrat

Bernardino Regazzoni, Dr. phil., Alt-Botschafter

i.A. Gianni Ghisla

Beilage

- Memorial 2024, Fassung vom 1.7.2025
- Information zur «Allianz Süd der Alpen»

PS: Der Brief wird via Mail und per Post zugestellt.