GOTTHARD KOMITEE

COMITATO DEL SAN GOTTARDO

Strategische Eckpfeiler und Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionale Gotthard-Achse

© Gotthard-Komitee, Mai 2011

Lorenz Bösch, Präsident Gotthard-Komitee

Das Ziel ist noch nicht erreicht

Der Bau der schweizerischen Alpentransversale ist in vollem Gang. Seit dem 15. Oktober 2010 ist die erste Röhre des 57 km langen Basistunnels auf der Gotthardachse durchschlagen, und im Frühjahr 2011 wird die zweite Röhre so weit sein. Es kann also mit einiger Sicherheit davon ausgegangen werden, dass 2016 der Gotthard-Basistunnel dem Betrieb übergeben werden kann und zwei Jahre später auch der Ceneritunnel. Damit steht dann von Basel bis Chiasso eine durchgehende Flachbahn zur Verfügung. Um diese als leistungsfähige Verkehrsachse im Sinne eines umweltgerechten, homogenen und multifunktionalen Systems nutzen zu können, braucht es aber mehr als die beiden Tunnel. Das Gotthard-Komitee setzt sich darum dafür ein, dass die Arbeiten an dieser für die Schweiz zentralen Verkehrsachse nicht auf halbem Weg stecken bleiben. Mit der Eröffnung der beiden Basistunnel ist die Gotthard-NEAT noch nicht gebaut.

Die 13 im Gotthard-Komitee vereinigten Kantone unterstützen die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene. Sie wehren sich aber dagegen, wenn andere wichtige Aufgaben einer nationalen Verkehrsachse diesem einen Ziel untergeordnet werden sollten. Der Wirtschafts- und Lebensraum beidseits der Alpen ist darauf angewiesen, dass auch der nationale und internationale Personenverkehr in genügender Qualität und eine leistungsfähige Erschliessung der Regionen mit S-Bahn- und Regionalzügen gewährleistet ist. Um sicherzustellen, dass nicht einzelne dieser unverzichtbaren Funktionen von einer anderen verdrängt werden, sind auch die Zufahrten zu den Basistunnels so auszubauen, dass sie den hohen an sie gestellten Anforderungen zu genügen vermögen.

Die Gotthardachse ist und bleibt die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für Personen und Güter durch die Schweizer Alpen. Fast die Hälfte der schweizerischen Bevölkerung lebt in ihrem Einzugsgebiet und ist darum auch direkt oder indirekt davon betroffen, wenn die benötigten Leistungen nicht in genügender Qualität erbracht werden können. Das Gotthard-Komitee erwartet von Bundesrat und Parlament, dass die nötigen Mittel rechtzeitig bereitgestellt werden, um die verschiedenen bestehenden Lücken im System zu schliessen und die NEAT zu dem zu machen, was Bevölkerung und Wirtschaft von ihr erwarten.

Dass die Bereitstellung dieser Mittel nicht einfach ist, ist auch dem Gotthard-Komitee bewusst. Umso mehr sind die Anstrengungen darauf zu konzentrieren, Lösungen für die weitere Finanzierung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur zu finden. Wenn das Ziel erreicht werden soll, darf nicht zuerst von einem Kostendach ausgegangen werden, genau so wenig wie sich der Standard der zu bauenden Anlagen an Luxusvorstellungen orientieren darf. Die Anlagen haben den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung zu genügen, und ihr Ausbau ist nach rein funktionalen Kriterien auszurichten. Für die so definierten Massnahmen müssen die Mittel gefunden werden. Dabei werden die Steuerzahler und die Benützer ihren Beitrag zu leisten haben.

Das Gotthard-Komitee erwartet, dass die Gotthard-NEAT nicht Stückwerk bleibt. Um sie fertig zu stellen sind die noch fehlenden Neubaustrecken, Profilanpassungen und Streckenausbauten rasch an die Hand zu nehmen. Nur als vollwertiges multifunktionales System kann die Gotthard-NEAT ihre Aufgabe erfüllen.

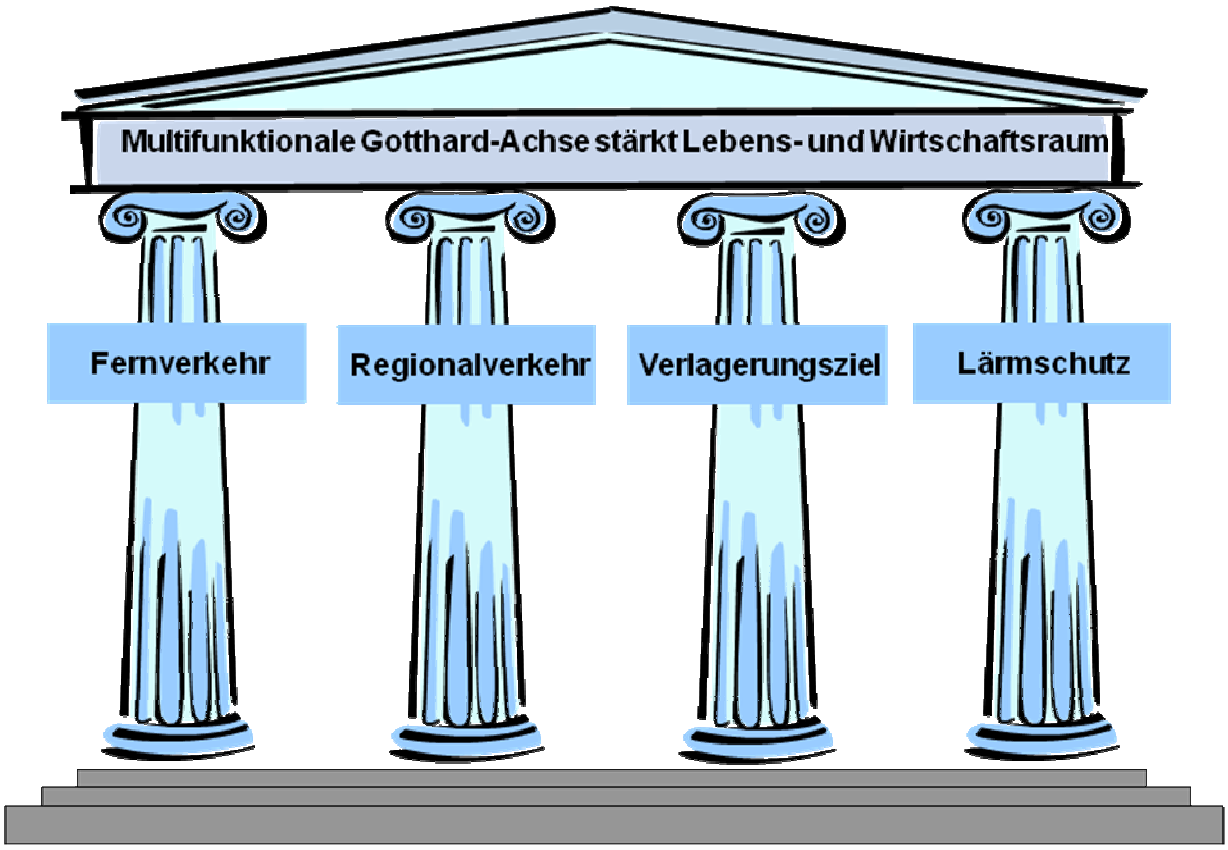
13 Kantone und 3,5 Millionen Menschen – die halbe Schweiz hängt am Gotthard

Das Gotthard-Komitee ist eine Interessensgemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthard-Achse.

Gemeinsames Ziel ist ein leistungsfähiges, umweltgerechtes, homogenes und multifunktionales Verkehrs-System auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard. Dieses ist Voraussetzung für die gesunde Entwicklung der Lebens- und Wirtschaftsräume.

Die Aktivitäten des Gotthard-Komitees basieren auf vier strategischen Eckpfeilern:

- Stärkung des Fernverkehrs-Angebots und dessen regionaler Anbindung
- Sicherstellen eines bedürfnisgerechten und entwicklungsfähigen Regionalverkehrs
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Schutz der Bevölkerung vor Lärm



Die Strategie auf einen Blick:

Stärkung des Fernverkehrs-Angebots und dessen regionaler Anbindung

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird sich der Personenfernverkehr dank attraktiver Reisezeitverkürzungen innert kurzer Zeit verdoppeln. Damit dieses Wachstum Wirklichkeit wird und attraktiv bewältigt werden kann, braucht es leistungsfähige Zufahrten und ein marktgerechtes Angebotskonzept.

Das Gotthard-Komitee fordert

- den bedarfsgerechten Ausbau der Neat-Zufahrten.
- die Erweiterung der Sitzplatzkapazitäten.
- den Halbstundentakt zwischen Basel-Luzern/Zürich-Zug und dem Tessin
- den unterschiedlichen Fernverkehrskategorien angepasste regionale Haltepunkte.

Sicherstellen eines bedürfnisgerechten und entwicklungsfähigen Regionalverkehrs

Ein bedarfsgerechtes und ausbaufähiges Angebot im Regionalverkehr ist die Lebensader der regionalen Bevölkerung und Wirtschaft. Der Regionalverkehr darf im Konkurrenzkampf mit dem Fern- und Güterverkehr nicht auf der Strecke bleiben. Die bestehenden Angebote der regionalen Erschliessungen und der S-Bahn-Netze müssen sicher gestellt und weiterentwickelt werden können.

Das Gotthard-Komitee fordert

- die Sicherung eines nachfragegerechten Regionalverkehrsangebots.
- die Verhinderung einseitiger Trassen-Prioritäten zu Lasten des Regionalverkehrs.
- langfristig verbindliche Betriebskonzepte.
- eine Verstärkung des Sitzplatzangebots mit Viertel- und Halbstundentakt im S-Bahn und Regionalverkehr.

Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

900‘000 Strassensendungen durchqueren jährlich die Schweiz sicher und umweltfreundlich auf der Schiene. Gemäss Verlagerungsziel des Bundes sollen es in zehn Jahren doppelt soviel sein. Damit dieses Ziel nicht Utopie bleibt ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur nötig.

Das Gotthard-Komitee fordert

- die rasche Realisierung des 4-Meter-Korridors. Die gesamte Gotthard-Achse muss für die Verlagerung der modernen, 4 Meter hohen Sattelauflieger ausgebaut werden.
- die langfristige Trennung von Güter- und Personenverkehrstrassen. Neubaustrecken müssen ausserhalb der Siedlungsgebiete gebaut werden.

Schutz der Bevölkerung vor Lärm

145‘000 Menschen in der Schweiz sind nachts Eisenbahnlärm ausgesetzt, der über den zulässigen Grenzwerten liegt. Besonders betroffen ist die Bevölkerung entlang der Nord-Süd-Korridore. Zur Erreichung der Lärmschutzziele sind massive Anstrengungen nötig.

Das Gotthard-Komitee fordert

- die konsequente Förderung und Nutzung des technischen Fortschritts im Lärmschutz.
- breites internationales Engagement zur Verstärkung des Lärmschutzes, insbesondere entlang der Transitachsen.

Stärkung des Fernverkehr-Angebots und dessen regionaler Anbindung

Situation heute

Die NEAT am Gotthard ist für den Personenverkehr von ausserordentlich grosser Bedeutung. Mit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 hat sich der Marktanteil der Bahn nach wenigen Jahren halbiert. Mit der Eröffnung der Basistunnels am Gotthard und Ceneri wird der Personenfernverkehr der Bahn nun innert kurzer Zeit massiv wachsen und das Niveau von 1980 übertreffen. Grund dafür sind attraktive Fahrzeitverkürzungen. Die Fahrzeit von Zürich nach Lugano beträgt dannzumal nur mehr gerade 1 Stunde und 45 Minuten, eine Stunde weniger als heute. Zur Erinnerung: Der Fahrzeitgewinn nach der Eröffnung der Neubaustrecke Bern-Olten beträgt im Vergleich zu früher „nur“ 15 Minuten. Prognostiziert wird eine Verkehrszunahme von rund 9‘000 Personen täglich, sodass im Jahresdurchschnitt pro Tag gegen 20‘000 Menschen auf der Gotthard-Route mit dem Zug unterwegs sind.

Handlungsbedarf

Dieses Verlagerungs-Potenzial kann nur ausgeschöpft werden, wenn das vorgesehene Angebotskonzept auch wirklich realisiert wird, bzw. die dazu nötigen Investitionen in die Infrastruktur und in die Qualität des Rollmaterials getätigt werden. Damit diese Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene auch Wirklichkeit wird und attraktiv und zuverlässig bewältigt werden kann, fordert das Gotthard-Kommitee einen Halbstundentakt mit schnellen und komfortablen Zügen: Einerseits einen stündlichen internationalen EC Zug Deutschland-Basel/Zürich-Arth-Goldau-Tessin-Italien mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200-250 km/h, damit die im FinöV-Konzept vorgesehene Konzeptfahrzeit von 2h 40min zwischen Zürich und Mailand auch eingehalten werden kann, und andererseits einen nationalen IC Zug im ungefähren Halbstundentakt bis mindestens Lugano bzw. Chiasso. Die Geschwindigkeit der nationalen IC Züge können im Gotthardbasistunnel im Interesse einer erhöhten Güterzugskapazität auf 160-180 km/h reduziert werden.

Postulate des Gotthard-Komitees

Das Gotthard-Komitee fordert

- den bedarfsgerechten Ausbau der Neat-Zufahrten.
- die Erweiterung der Sitzplatzkapazitäten.
- den Halbstundentakt zwischen Zürich/Basel und dem Tessin
- den unterschiedlichen Fernverkehrskategorien angepasste regionale Haltepunkte.

Sicherstellen eines bedürfnisgerechten und entwicklungsfähigen Regionalverkehrs

Situation heute

Im Rahmen der schweizerischen Verkehrspolitik ist es bis anhin gelungen, im Schienenverkehr die verschiedenen Bedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung zu berücksichtigen. So verfügt die Schweiz auch im europäischen Vergleich über effiziente Systeme im Regionalverkehr. Die Fortsetzung dieser an sich erfolgreichen Politik ist für die Zukunft aber alles andere als gesichert. Es wird in näherer Zukunft zunehmend zu Konflikten zwischen Verlagerungsziel, Personenfernverkehr und Regionalverkehr kommen. Ohne entsprechende Gegenmassnahmen dürfte insbesondere der von den Kantonen bestellte Regionalverkehr auf der Nord-Süd-Achse in erhöhtem Masse gefährdet sein.

Handlungsbedarf

Der Regionalverkehr ist sowohl europapolitisch als auch im Rahmen der Politik des Bundes zweitrangig. Die europäische Entwicklung mit der Liberalisierung des Bahnverkehrs wird zudem dazu führen, dass die bestehenden Trassenkapazitäten in erster Linie dem Güterverkehr und dem Personenfernverkehr zugute kommen werden. Experten warnen: Sollten die Trassenkapazitäten auf den Talstrecken der Gotthard-Achse nicht konsequent ausgebaut werden – und derzeit spricht einiges für eine solche Entwicklung – wird der Regionalverkehr auf der Nord-Süd-Achse sprichwörtlich unter die Räder kommen. Dies wiederum dürfte nicht ohne Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region bleiben. Deshalb braucht es die notwendigen Kapazitäten, um in den Agglomerationen und Regionen neben dem Personenfernverkehr und dem Transitverkehr einen bedarfsgerechten, attraktiven und leistungsfähigen regionalen Personenverkehr anbieten zu können. Die bestehenden Angebote der regionalen Erschliessungen und der S-Bahn-Netze müssen sichergestellt und weiterentwickelt werden können.

Postulate des Gotthard-Komitees

Das Gotthard-Komitee fordert

- die Sicherung eines nachfragegerechten Regionalverkehrsangebots.
- die Verhinderung einseitiger Trassen-Prioritäten zu Lasten des Regionalverkehrs.
- langfristig verbindliche Betriebskonzepte.
- die Verstärkung des Sitzplatzangebots mit Viertel- und Halbstundentakt im S-Bahn und Regionalverkehr.

Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Situation heute

Rund 900‘000 Strassensendungen durchqueren zurzeit die Schweizer Alpen sicher und umweltfreundlich auf der Schiene. In zehn Jahren sollen es doppelt so viele sein. Dies ist erklärtes Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, also voraussichtlich 2019, soll das Verlagerungsziel erreicht sein. Dieses sieht eine Senkung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf 650‘000 Lastwagen pro Jahr vor. Bei der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens um jährlich 2-3 Prozent muss die transalpine Bahninfrastruktur im Jahr 2019 etwa 1‘200‘000 Strassensendungen zusätzlich bewältigen. Für das Gotthard-Komitee ist das Erreichen des Verlagerungsziels zwingend nötig, um die Lebensqualität in den Regionen zu erhalten.

Handlungsbedarf

Die Gotthard-Achse ist für die angestrebte Verlagerung nicht ausreichend gerüstet. Immer mehr Güter werden mit Sattelaufliegern transportiert, die eine Eckhöhe von 4 Metern aufweisen. Sattelauflieger sind flexibel und besonders geeignet für den Transport von Volumengütern. Im internationalen Strassentransit dürfte der Anteil dieser Transportbehälter bei mindestens 80 Prozent liegen. Der kombinierte Verkehr auf langen internationalen Strecken ist ein Wachstumsmarkt. Ohne korridorweites, durchgängiges 4-Meter-Profil auf der Nord-Süd-Achse kann das dynamisch wachsende Segment der Sattelzüge nicht auf die Schiene verlagert werden. Dies gilt für den Transitgüterverkehr gleichermassen wie für den Binnengüterverkehr. Das 4 Meter Profil ist zwingend notwendig, um die Güterverkehrskapazität nach Eröffnung des Basistunnels auszulasten. Das bestehende Trassenangebot mit maximal 3.90 Meter Eckhöhe (P384) auf der Gotthard-Achse geht faktisch an den Marktbedürfnissen vorbei. Dies schmälert die Wirtschaftlichkeit der NEAT und birgt die Gefahr eines Scheiterns der Verlagerungspolitik. Während die neuen Basistunnel dann über das erforderliche Profil (P400) verfügen, muss an rund hundert bestehenden Tunnels und Brücken des Gotthard-Korridors ein Höhengewinn von bis zu 10 cm zwischen Schienenoberkante und oberem Tunnelbereich erzielt werden. Der Ausbau muss bereits 2017 zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels umgesetzt sein.

Postulate des Gotthard-Komitees

Das Gotthard-Komitee fordert

- die rasche Realisierung des Vier-Meter-Korridors. Die gesamte Gotthard-Achse muss für die Verlagerung der modernen, 4 Meter hohen Sattelauflieger ausgebaut werden.
- die langfristige Trennung von Güter- und Personenverkehrstrassen. Neubaustrecken müssen ausserhalb der Siedlungsgebiete gebaut werden.

Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Situation heute

Gemäss der Studie „Lärmbelastung in der Schweiz“ des Bundesamts für Umwelt waren 2009 tagesüber 70‘000 Menschen Eisenbahnlärm ausgesetzt, der über den massgebenden Grenzwerten liegt. Nachts leiden sogar über 145‘000 Menschen in der Schweiz unter diesem Eisenbahnlärm. Die deutlich höhere Zahl der Betroffenen in der Nacht verdeutlicht die Bedeutung des Güterverkehrs, welcher namentlich entlang der Nord-Süd-Korridore den Gesamtlärm dominiert.

Handlungsbedarf

Im Rahmen des vom Volk gutgeheissenen FinöV-Projektes wurden umfangreiche Massnahmen zur Lärmsanierung der Eisenbahnen eingeleitet. Bis zum Projektabschluss im Jahr 2015 soll bei zwei Dritteln der Betroffenen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet sein. Die Verbesserungen sollen zum einen durch Massnahmen am Rollmaterial und zum anderen durch den Bau von Lärmschutzwänden erreicht werden. Bei den übrigen Betroffenen werden Schallschutzfenster eingebaut. Um diese Ziele zu erreichen sind weitere Anstrengungen nötig. Weitergehende Lärmreduktionen sind nur begrenzt im Bereich der baulichen Massnahmen zu finden. Die Möglichkeiten beim Bau von Lärmschutzwänden sind gerade in den hoch belasteten Bereichen bereits ausgeschöpft. Zudem zeigt sich auch ein zunehmendes Aktzeptanz-Problem. Im Vordergrund stehen daher technische Verbesserungen beim Rollmaterial, vor allem der Einbau von modernen Bremssystemen. Entscheidend ist, dass der Fahrzeugpark möglichst vollständig umgerüstet wird. Da im restlichen Europa bisher keine mit der Schweiz vergleichbaren Anstrengungen zur Sanierung des Rollmaterials ergriffen worden sind, weisen diese Güterzüge in der Regel konventionelle Bremssysteme auf. Aktuelle Zählungen auf der Gotthard-Strecke zeigen, dass zwar mehr als die Hälfte der Güterwagen saniert sind. Ganze Züge mit saniertem Rollmaterial gibt es aber praktisch keine. Das Potenzial kann nur ausgespielt werden, wenn es gelingt, auch die ausländischen Wageneinsteller zu einer Erneuerung ihres Fahrzeugparks zu motivieren. Dabei bieten sich beispielsweise ein Anreizsystem mit lärmabhängigen Trassenpreisen an.

Postulate des Gotthard-Komitees

Das Gotthard-Komitee fordert

- die konsequente Förderung und Nutzung des technischen Fortschritts im Lärmschutz.
- breites internationales Engagement zur Verstärkung des Lärmschutzes, insbesondere entlang der Transitachsen.

Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionale Gotthard-Achse *

Für folgende Schlüsselinfrastrukturen will sich das Gotthard-Komitee – seiner Strategie folgend – langfristig engagieren:

Die Realisierungs-Prioritäten ergeben sich aus einer Gesamtsicht heraus, bei der die aktuellen Bedarfs- und Umfeldentwicklungen genauso mit einbezogen werden müssen wie die Finanzierungsmöglichkeiten.

Als Sofortmassnahme zu realisieren und zu finanzieren ist der durchgehende 4-Meter-Korridor von Basel nach Chiasso. Er bildet die Voraussetzung für das Erreichen der umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes (Verlagerungsziel).

Projekte mit dem grössten Gesamtnutzen für die Gotthard-Achse

Nutzen grossmehrheitlich für Gotthard-Achse

Projekt	**Angestrebte Wirkung**
Kapazitätserweiterung im Raum Zugersee Ost (Doppelspur)	Beseitigung Nadelöhr Zugersee als Voraussetzung für Takterhöhung
Axentunnel	Beseitigung Nadelöhr Zentralschweiz auf NEAT-Zufahrt
Umfahrung Bellinzona	Beseitigung Nadelöhr Entlastung der Bevölkerung von Eisenbahnlärm

Nutzen für Gotthard und weitere Achsen (Netzwirkung)

Projekt	**Angestrebte Wirkung**
Neue Juraquerung	Beseitigung Nadelöhr Juraquerung auf beiden NEAT Zufahrten
Zimmerberg-Basistunnel II	Kapazitätsausbau, Fahrzeitverkürzungen und Takterhöhung für den Personenfernverkehr zwischen Ostschweiz, Zürich und Zentralschweiz/Gotthard

* Basis Planungsstand ZEB 2009.

Projekte als Voraussetzung für eine multifunktionale Gotthard-Achse

Nutzen grossmehrheitlich für Gotthard-Achse

Projekt	**Angestrebte Wirkung**
Urmibergtunnel	Beseitigung Kapazitätsengpässe im Knoten Arth Goldau Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm
Uri Berg lang	Reduktion der Raum- und Umweltbelastung im Urnerland
Umfahrung Lugano und Südanschluss	Kapazitätsausbau/Fahrzeitgewinn/Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Nutzen für Gotthard und weitere Achsen (Netzwirkung)

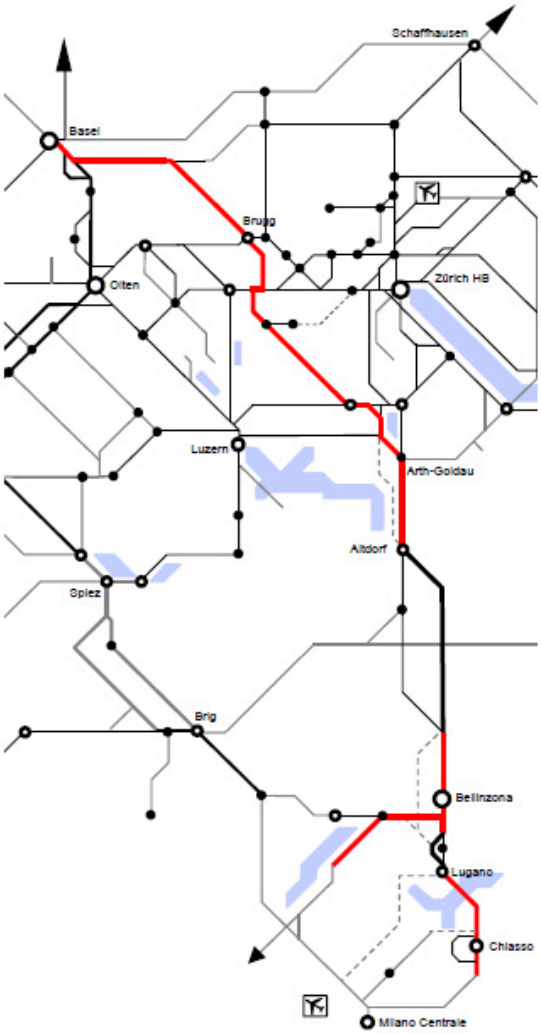
Projekt	**Angestrebte Wirkung**
Entflechtung Knoten Basel	Flüssige Betriebsabläufe und mehr Kapazitäten im Knoten Basel
Tiefbahnhof Luzern	Kapazitätsgewinn als Voraussetzung für Angebotsausbau
Integrale Doppelspur Schaffhausen-Zürich	Kapazitätsgewinn auf der Gotthard-Zufahrt Stuttgart-Schaffhausen-Bülach-Zürich
Brüttener Tunnel	Kapazitätsgewinn von Schaffhausen/Ostschweiz in Richtung Zürich/Süden Lärmschutz
Heitersberg-Tunnel II	Kapazitätsgewinn für Güterverkehr/Anschluss Rangierbahnhof Limmattal an die Nord-Süd-Achse

Die Reihenfolge der nachfolgenden Projekte richtet sich nach der Darstellung in den Tabellen.
Die Säulendarstellung unter „Strategiebezug“ zeigt im Sinn einer Schätzung auf, in welchen strategischen Themenfeldern des Gotthard-Komitees das jeweilige Projekt seinen Nutzen entfaltet.

Durchgehender 4-Meter-Korridor zwischen Basel und Chiasso

Projekt:

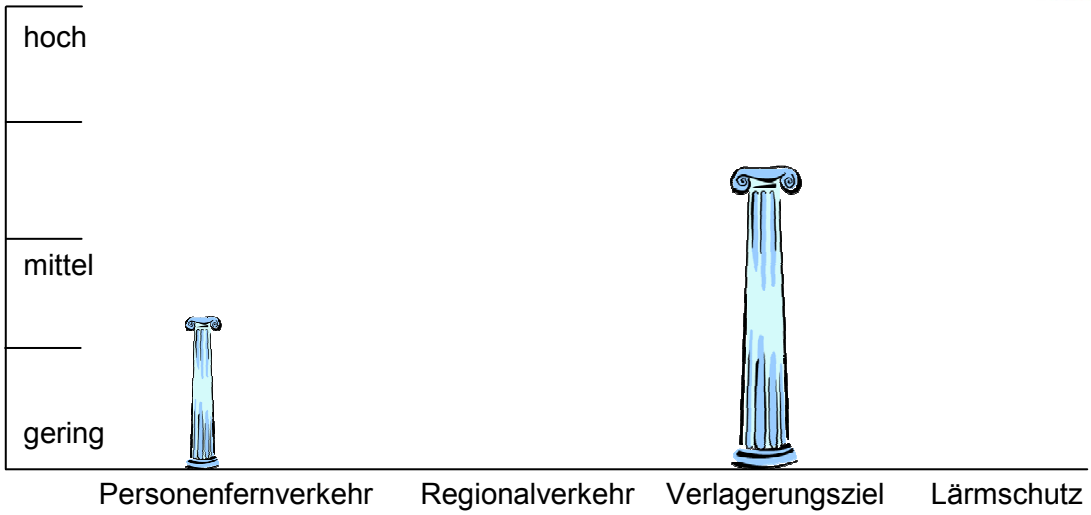
Die gesamte Gotthard-Achse muss für die Verlagerung der modernen, 4 Meter hohen Sattelaufleger im Transit- und Binnengüterverkehr ausgebaut werden. Während die neuen Basistunnels über das erforderliche Profil P400 verfügen werden, muss an rund hundert bestehenden Tunnels und Brücken des Gotthard-Korridors ein Höhengewinn von 10 cm zwischen Schienenoberkante und oberem Tunnelbereich erzielt werden.



Nutzen:

Der durchgehende 4-Meter-Korridor ist Voraussetzung für das Erreichen des Verlagerungsziels und damit der umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes. Gleichzeitig ermöglicht er den Einsatz von modernen Doppelstock-Kompositionen im Personenfernverkehr. Diese können bei gleicher Zugslänge 1300 statt wie bei herkömmlichen Zügen 900 Fahrgäste befördern (+ 40 Prozent).

Strategiebezug:



Kapazitätserweiterung im Raum Zugersee-Ost (Doppelspur)

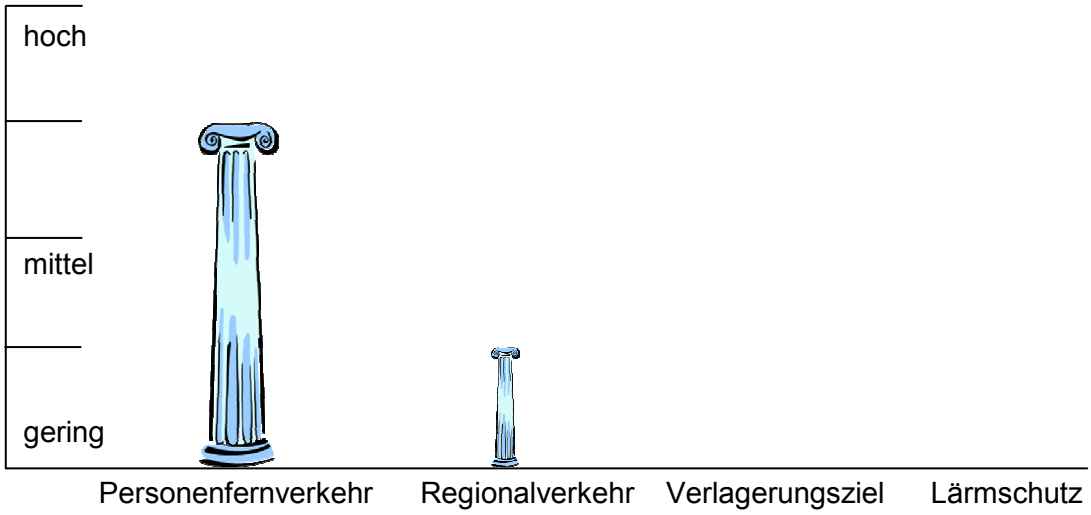
Projekt:

Die endgültige NEAT-Linienführung zwischen Zug und Arth Goldau am Zugersee wird noch diskutiert. Die heute einspurige Strecke Zug-Arth Goldau soll kurzfristig bei Walchwil mit einer Doppelspurinsel verstärkt werden. Längerfristig ist eine neue durchgehende Doppelspur zwischen Zug und Goldau dringend erforderlich.

Nutzen:

Durch den Ausbau wird die dringend notwendige Kapazitätserhöhung erreicht. Es resultieren Fahrzeitgewinne und mehr Fahrplanstabilität im Nord-Süd-Verkehr.

Strategiebezug:



Neuer Axentunnel

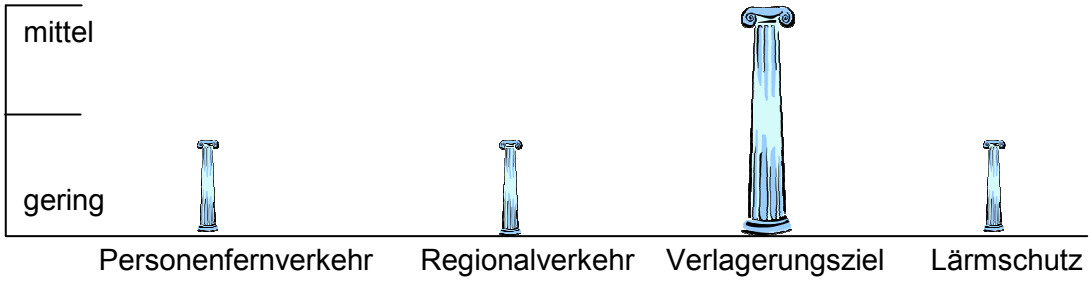
Projekt:

Der „Axentunnel“ unterquert zwischen Brunnen im Kanton Schwyz und Flüelen im Kanton Uri den Fronalpstock sowie den Rophaien entlang dem Axenfelsen.

Nutzen:

Der Axen darf nicht zum langfristigen Nadelöhr auf der Gotthard-Strecke werden. Der Gotthard-Basistunnel als NEAT-Kernabschnitt der Nord-Süd-Achse ist nur so effektiv wie seine Zufahrten. Ein neuer Axentunnel schafft dazu auf der Nordseite die nötigen Voraussetzungen. Der Axentunnel ist notwendig, weil davon auszugehen ist, dass die Umsetzung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr wegen Kapazitätsengpässen auf den bestehenden Zufahrtsstrecken zu erheblichen Trassenkonflikten führen wird. Ein neuer Tunnel schafft die nötigen Handlungsoptionen für die Bewältigung des Personenfernverkehrs und Regionalverkehrs. Eine allfällige erneute Sanierung der seeseitigen Tunnel ergibt für das System keinen langfristigen Mehrwert und wäre wegen vorübergehenden Totalsperrungen kaum zu bewältigen.

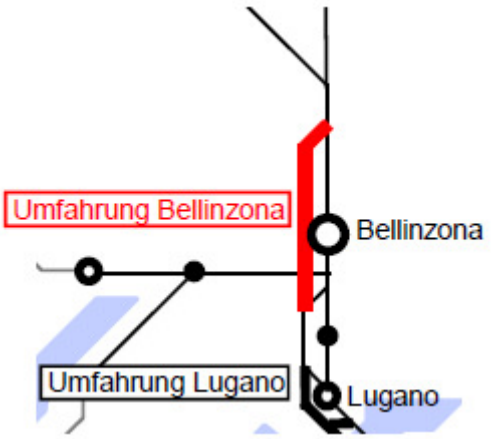
Strategiebezug:



Umfahrung Bellinzona

Projekt:

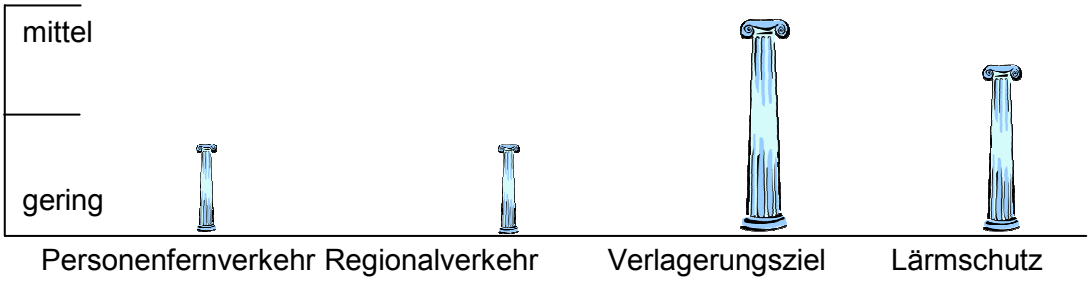
Die Umfahrung Bellinzona ist Teil der geplanten Neubaustrecke zwischen Biasca und Camorino. Das Projekt sieht einen rund 6 Kilometer langen Tunnel als Kernstück der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem Südportal des Gotthard-Basistunnels und dem Nordportal des Ceneri-Basistunnels vor. Die Umfahrung Bellinzona war Bestandteil der NEAT-Vorlage von 1992 und wurde mit dem 1998 revidierten Beschluss zurückgestellt. Die Linienführung ist im Sachplan Verkehr/Alp Transit als Festsetzung enthalten.



Nutzen:

Der Abschnitt zwischen Biasca Süd und Camorino ist die am stärksten belastete Eisenbahnlinie im ganzen Kanton Tessin. Sie wird vom Personenfern-, Güter- und Regionalverkehr benützt. Die Umfahrung Bellinzona schafft Kapazität und Flexibilität für die Verkehrsentflechtung, ermöglicht die weitere Entwicklung des Regionalverkehrs und entlastet die Agglomeration Bellinzona vom Eisenbahnlärm.

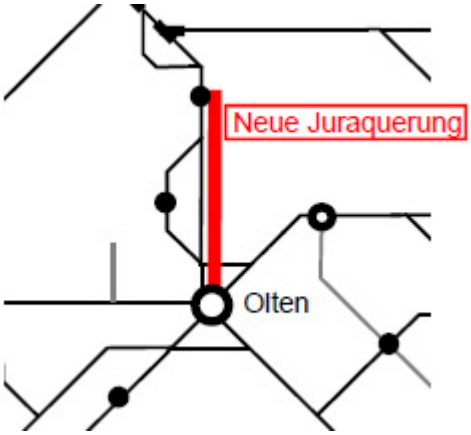
Strategiebezug:



Neue Juraquerung

Projekt:

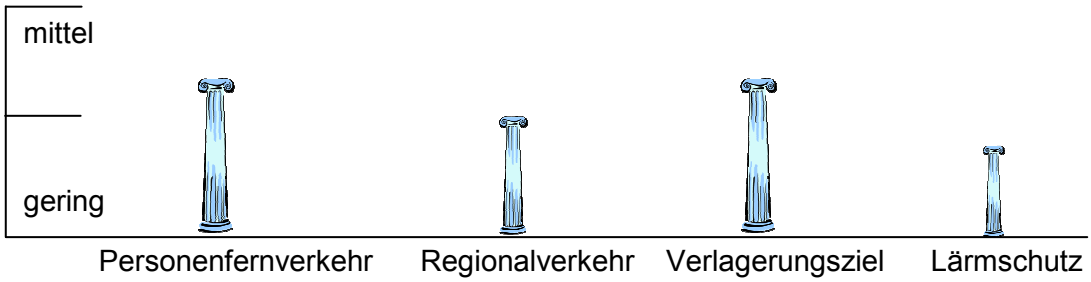
Die neue Juraquerung beinhaltet als Herzstück eine Tunnelverbindung zwischen dem Ergolztal und dem Mittelland. Die Planung umfasst verschiedene Varianten: Die kurze Version des Tunnels beginnt erst in Sissach statt in Liestal, die direkte Version führt bis Olten, die Y-Version hat einen zusätzlichen Ausgang in Aarau. Die Neubaustrecke Olten-Liestal wurde 1987 vom Schweizer Stimmvolk im Rahmen der Vorlage Bahn 2000 gutgeheissen. Im ZEB-Gesetz ist der nicht realisierte Abschnitt Olten-Liestal, der sogenannte Wisenbergtunnel, gestrichen worden.



Nutzen:

Der Ausbau der Schienenkapazität zwischen Basel und Aarau/Olten ist international, national und regional von grossem Interesse. Mit dem Wisenbergtunnel wird die Leistungsfähigkeit des gesamten Schweizer Schienennetzes gesteigert. International ist die Beseitigung des Nadelöhrs bei der Juraquerung von entscheidender Bedeutung für den Anschluss der Schweiz an den europäischen Nord-Süd-Bahnverkehr. Er schafft die nötigen Kapazitäten für die Verlagerung des Strassengüterverkehrs und den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunnels auf beiden Achsen sichert die neue Juraquerung national einen reibungslosen Nord-Süd-Verkehr und ist Voraussetzung für das Erreichen des Verlagerungsziels. Für die Region Nordwestschweiz ermöglicht der Tunnel Entwicklungsperspektiven im öffentlichen Nahverkehr und damit Vorteile im Standortwettbewerb.

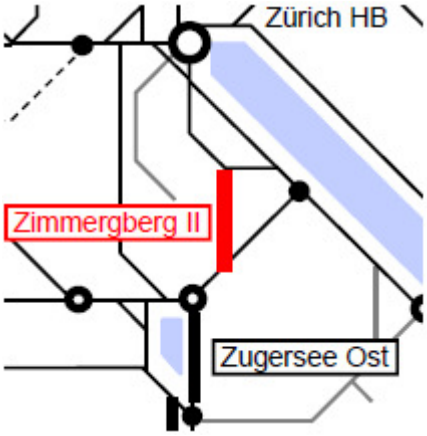
Strategiebezug:



Zimmerberg-Basistunnel II

Projekt:

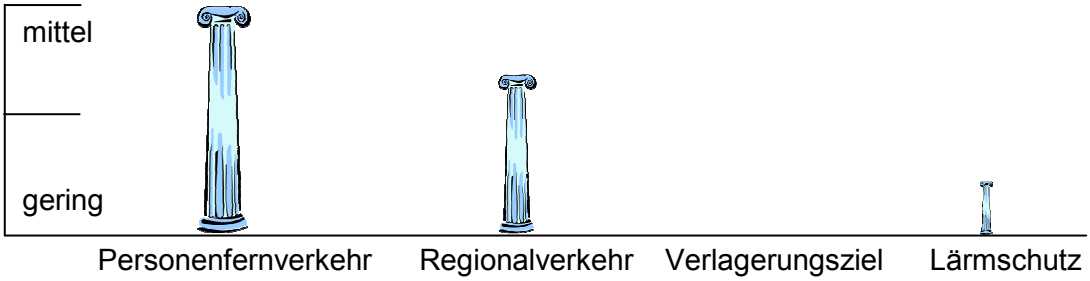
Der Zimmerberg-Basistunnel II ist Bestandteil der 23 Kilometer langen Neubaustrecke von Zürich bis nach Litti (Baar). Der 11,3 Kilometer lange, doppelspurige Tunnel beginnt bei Nidelbad als Fortsetzung des Teils I (Bahn 2000, Zürich-Thalwil) und schliesst bei Litti an die Stammlinie an.



Nutzen:

Das schon heute fast fertig geplante Schlüsselprojekt ermöglicht den dringend notwendigen Kapazitätsausbau sowie Fahrzeitverkürzungen und Takterhöhungen für den Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse sowie zwischen der Ost- und Zentralschweiz. Der Zimmerberg Basistunnel II ist notwendig, weil er als Teil der Zufahrtslinie zum Gotthard-Basistunnel eine zentrale nationale Funktion übernimmt. Im Fernverkehr auf der Gotthard-Zürich-Achse wird dadurch der Halbstundentakt ermöglicht. Mit dem Zimmerberg-Basistunnel lassen sich die Frequenzen zwischen Zürich und der Zentralschweiz verdoppeln. Das Schweizer Volk hat bereits zwei Mal deutlich ja gesagt zum Zimmerberg Basistunnel II. Die Siedlungs- und Verkehrsplanungen von Bund und Kantonen sind seit Jahren auf dessen Realisierung ausgerichtet.

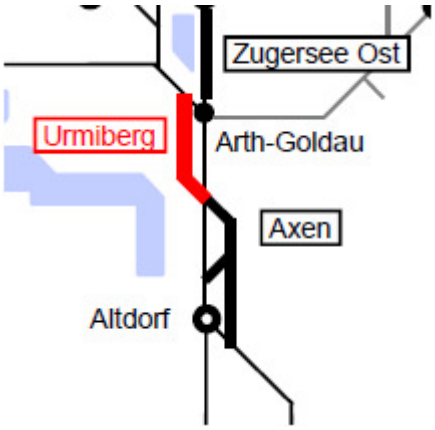
Strategiebezug:



Urmibergtunnel

Projekt:

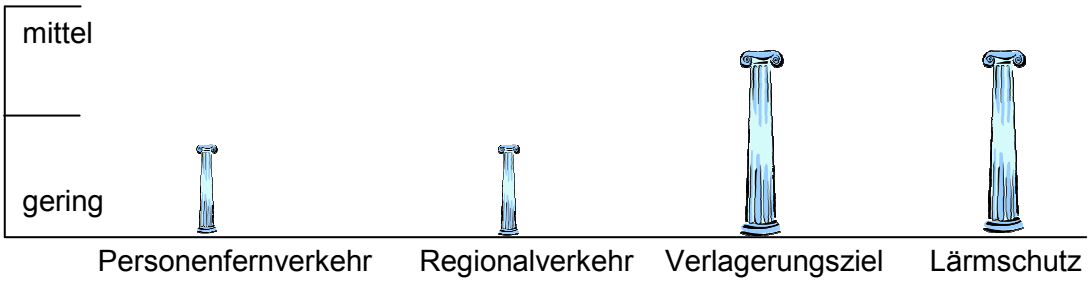
Das Projekt sieht einen 7 Kilometer langen Tunnel zwischen Arth und dem Felderboden im Kanton Schwyz vor. Er unterquert den Urmiberg am Südostfuss der Rigi und entlastet die Strecke entlang dem Lauerzersee im Schwyzer Talkessel.



Nutzen:

Der Urmibergtunnel entlastet die bestehende Stammlinie vom Güterverkehr. Die Lärmbelastung kann wesentlich verringert werden. Kapazitätsengpässe, insbesondere im Knoten Arth-Goldau, können beseitigt werden.

Strategiebezug:



Uri Berg lang

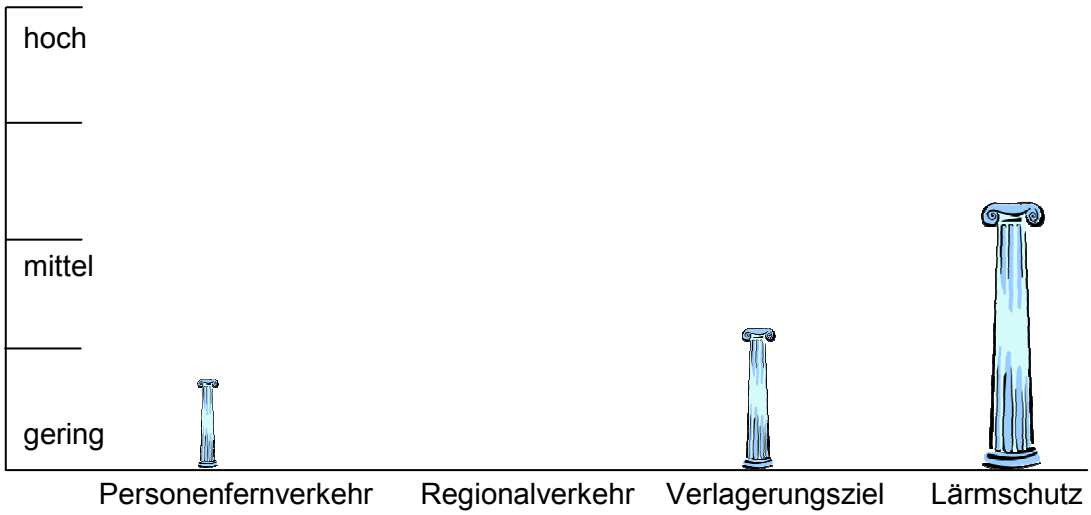
Projekt:

Uri Berg lang ist die Verbindung zwischen Gotthard-Basis- und Axentunnel und verläuft auf einer Länge von rund 14 Kilometer im Berg.

Nutzen:

Die Raum- und Umweltbelastung im Kanton Uri kann reduziert werden.

Strategiebezug:



Umfahrung Lugano und Südanschlüsse

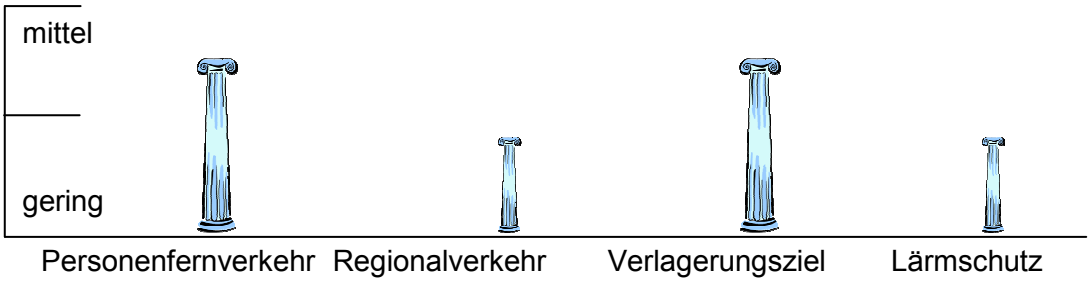
Projekt:

Zwischen der Schweiz und Italien besteht eine Vereinbarung für die Schaffung eines optimalen Anschlusses der NEAT an das italienische Eisenbahnnetz. Mittel- und langfristig ist neben punktuellen Verbesserungen und technischen Anpassungen der Bau einer neuen Linie zwischen Lugano und Mailand vorgesehen. Priorität hat die Umfahrung Lugano (Etappe Vezia-Melide). Für die Weiterführung der Südanschlüsse von Melide nach Chiasso wird zur Zeit eine unterirdische Linienführung vertieft. Sie sieht eine Unterquerung des Luganersees vor.

Nutzen:

Mit der Umfahrung Lugano kann der Kapazitätsengpass südlich des Ceneri Basistunnels entschärft und der Knoten Lugano entlastet werden. Dies führt zu mehr Stabilität im Personenfern- und Regionalverkehr. Für den Güterverkehr können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Die Südanschlüsse sollen sicher stellen, dass die als Flachbahn von Norden nach Süden konzipierte NEAT bis zur Grenze nach Italien mit modernen Strecken weitergeführt werden kann.

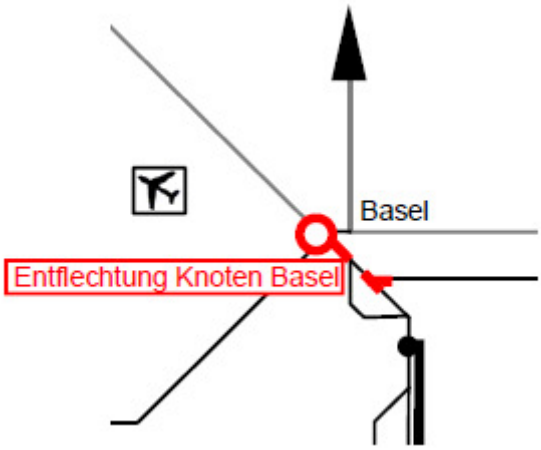
Strategiebezug:



Entflechtung Knoten Basel

Projekt:

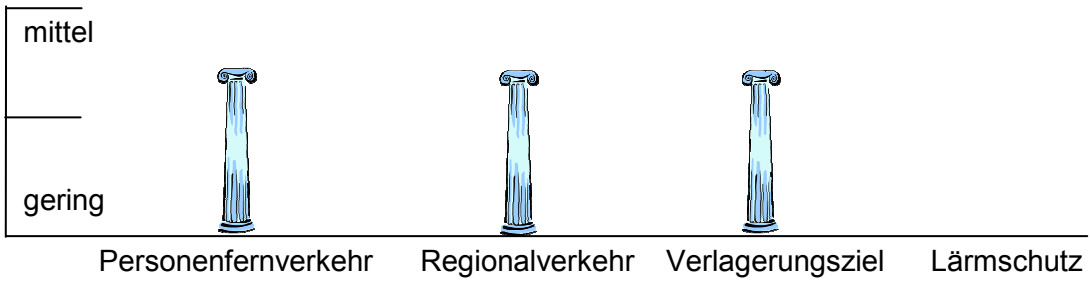
Die heutigen Gleisanlagen im Bahnhof Basel SBB bilden einen Kapazitätsengpass. Sie stammt mehrheitlich aus dem 19. Jahrhundert. Durchbindungen sind nur sehr beschränkt möglich, vor allem beim Personenverkehr. Es bestehen Trassenkonflikte zwischen Regio-S-Bahn, Personenfern- und Güterverkehr. Ein Kapazitätsengpass besteht auch zwischen Basel SBB und Pratteln. Mit verschiedenen Entflechtungsmassnahmen sollen diese Engpässe entschärft werden.



Nutzen:

Durch die Entflechtungen können Behinderungen beim Personenfern- und Transitgüterverkehr sowie bei der Regio-S-Bahn vermieden werden. Kapazitätserweiterungen sorgen für einen flüssigen Betriebsablauf im für die Nord-Süd-Achse so wichtigen Knoten Basel.

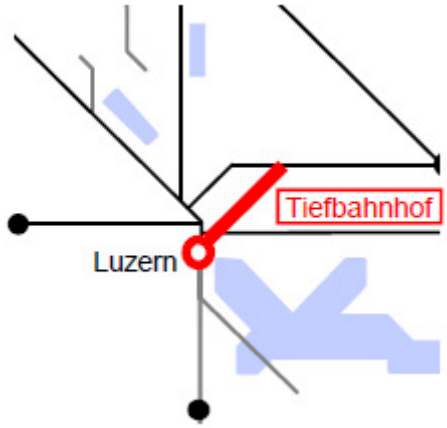
Strategiebezug:



Tiefbahnhof Luzern

Projekt:

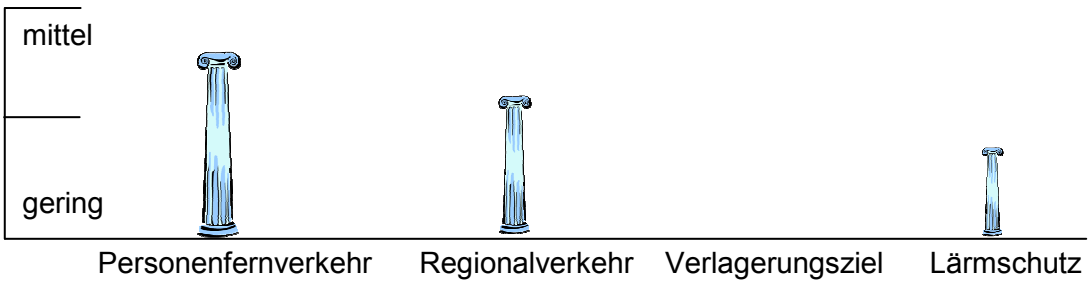
Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die heutige Zufahrt entspricht jedoch dem Ausbaustandard des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Sie ist komplett ausgelastet und gehört zu den anerkannten Engpässen des schweizerischen Schienennetzes. Der Tiefbahnhof Luzern soll die akuten Kapazitätsprobleme bei der Einfahrt zum Bahnhof Luzern lösen. Die Züge sollen neu über eine direkte Linienführung ab Ebikon und einen 3,5 Kilometer langen Doppelspurtunnel in einen Tiefbahnhof geführt werden.



Nutzen:

Mit der neuen direkten Linienführung werden die bestehenden Engpässe sowohl am Rotsee als auch im unmittelbaren Zufahrtsbereich des Bahnhofs beseitigt und zusätzliche Kapazitäten für die nationalen Bahnlinien geschaffen. Das Projekt ermöglicht eine Qualitätsverbesserung im Bahnverkehr mit positiven Auswirkungen auf das übrige Schienennetz. Verbessert wird der nationale Nord-Süd-Verkehr und auf der Linie Luzern-Zug-Zürich, einer der schweizweit nachfragestärksten Verbindungen, kann das Angebot ausgebaut werden. In Kombination mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird zwischen Luzern und Zürich eine zum Auto konkurrenzfähige Fahrzeit erreicht. Alle anderen Korridore profitieren von frei werdenden Kapazitäten und von besseren Umsteigeverbindungen. Langfristig kann der Nutzen für die Nord-Süd-Achse mit einem Durchgangsbahnhof noch gesteigert werden.

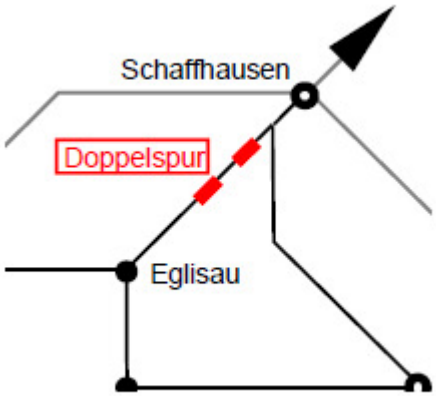
Strategiebezug:



Integrale Doppelspur Zürich-Schaffhausen

Projekt:

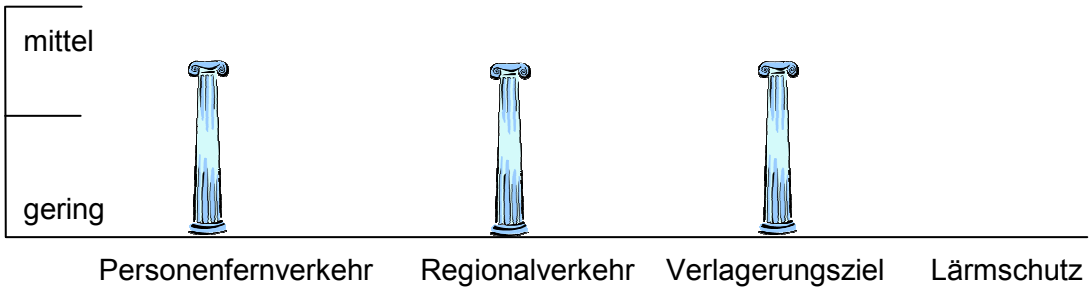
Die NEAT-Zubringerstrecke über Stuttgart-Schaffhausen ist zwischen Schaffhausen und Zürich teilweise noch einspurig. Dies führt zu Nutzungskonflikten zwischen Personenfern-, Regional- und Güterverkehr. Verschiedene punktuelle Verbesserungen sind bereits in Realisierung oder geplant. Sie werden die Situation kurzfristig entschärfen. Nur eine durchgehende Doppelspur kann aber nachhaltig die nötigen Kapazitäten sicher stellen und die sich abzeichnenden Trassenkonflikte zwischen Personen- und Güterverkehr entschärfen. Handlungsbedarf besteht insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Jestetten und Rafz sowie im Raum Neuhausen am Rheinfall entlang des Rheinfallbeckens.



Nutzen:

Eine durchgehende Doppelspur schafft Kapazitäten und damit Flexibilität zur Bewältigung des Personenfern-, Regional- und Güterverkehrs. Die Verkehrsströme können entflechtet und Trassenkonflikte entschärft werden. Die Fahrplanstabilität auf dieser internationalen Linie steigt.

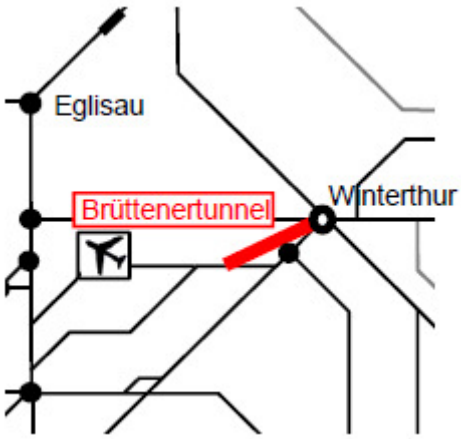
Strategiebezug:



Brüttener Tunnel

Projekt:

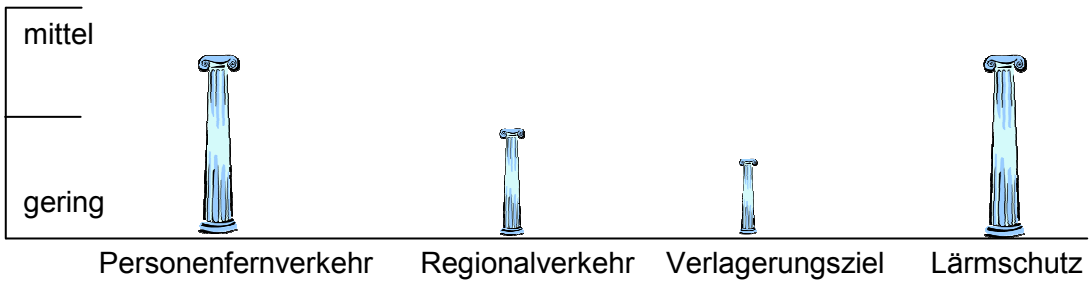
Der knapp 10 Kilometer lange Brüttener Tunnel soll den meistbefahrenen Schienenabschnitt der Schweiz zwischen Winterthur und Effretikon entlasten. Das Projekt ist Bestandteil von Bahn 2000, wurde aber zu Gunsten des Parallel-Tunnels Zürich-Thalwil zurückgestellt.



Nutzen:

Die Strecke Winterthur-Effretikon ist der grösste Flaschenhals im Schweizer Bahnverkehr. Ab 2018 zwängen sich nicht weniger als 28 S-Bahn-, Fernverkehrs- und Güterzüge stündlich durch den zweispurigen Engpass. Der Brüttener Tunnel schafft nachhaltig die nötigen Kapazitäten, um das ungebrochene Verkehrswachstum aufzufangen und schützt die Bevölkerung vor Bahnlärm. Die Verkehrsströme können entflochten und die Fahrplansicherheit gesteigert werden. Ausserdem resultieren Fahrzeitgewinne aus dem Raum Ostschweiz in den Metropolitanraum Zürich und je nach Fahrplankonstellation weiter Richtung Süden.

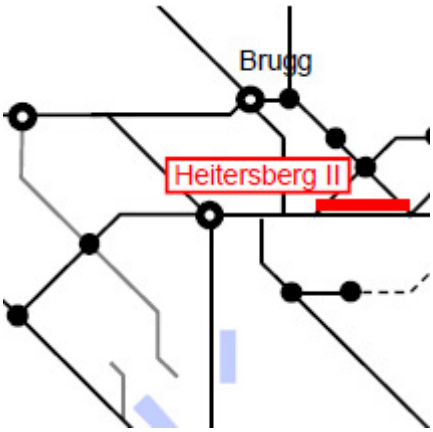
Strategiebezug:



Heitersberg-Tunnel II

Projekt:

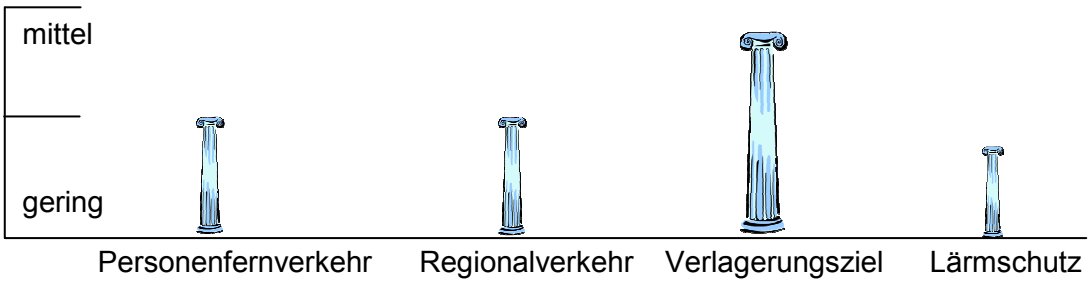
Der Heitersberg-Tunnel II sieht eine zweite Doppelspur durch den Heitersberg im Kanton Aargau zwischen Zürich und Olten vor. Der heutige Heitersberg-Tunnel verbindet Mellingen mit dem Limmattal auf der Hauptachse im schweizerischen Ost-West-Netz. Er dient zudem als Zubringer zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL), dem grössten seiner Art in der Schweiz, der in naher Zukunft mit einem Umschlagterminal (Gateway) ergänzt wird. Der gesamte Gotthard-Verkehr von und zum RBL führt über die Heitersberglinie. Zur Diskussion steht die Erstellung eines zweiten Tunnels zwischen Mellingen-Heitersberg und Killwangen-Spreitenbach.



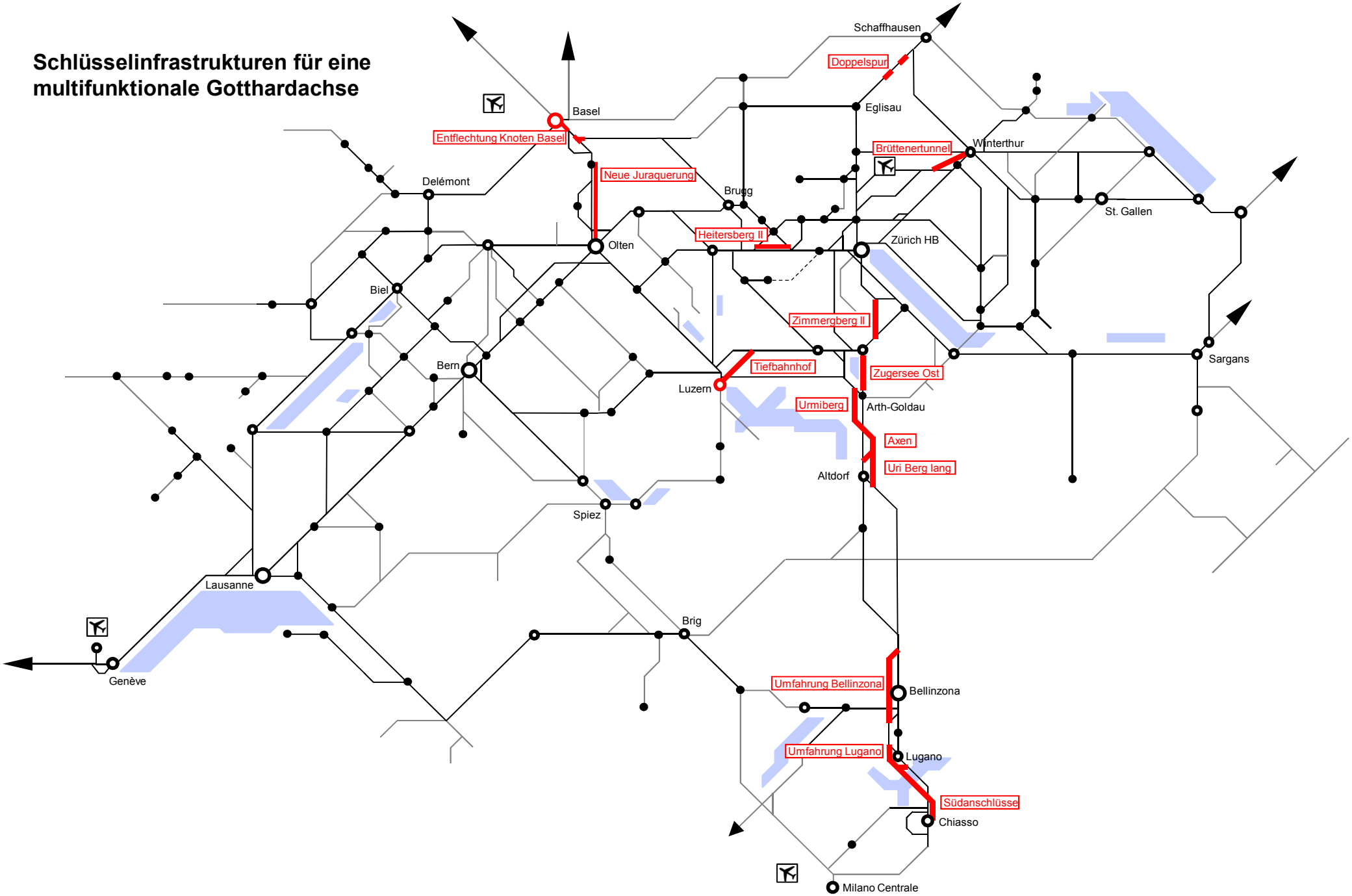
Nutzen:

Durch den bestehenden Heitersberg-Tunnel verkehrt heute der gesamte schnelle Ost-West-Personenverkehr wie auch ein Teil des Güterverkehrs. Die Heitersberg-Linie ist bereits heute einer der am stärksten ausgelasteten Doppelspurabschnitte des schweizerischen Bahnnetzes. Zwischen dem Kreuzungspunkt der Nord-Süd-Güterachse mit der Ost-West-Achse im Bereich von Lenzburg und dem Rangierbahnhof Limmattal sind die Trassenkapazitäten ausgeschöpft. Erst mit einem zweiten Heitersberg-Tunnel kann der Güterverkehr zwischen der Nord-Süd-Achse und dem grössten Rangierbahnhof der Schweiz sichergestellt werden.

Strategiebezug:



Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionale Gotthardachse



Finanzierungsgrundsätze

Der Bundesrat schlägt zur langfristigen Finanzierung der Bahninfrastruktur die Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds vor. Daraus sollen sowohl Betrieb und Unterhalt des bestehenden Schienennetzes, als auch der schrittweise Ausbau finanziert werden.

Das Gotthard-Komitee wird sich im Rahmen der konkreten Vernehmlassungsvorlage zu den Finanzierungsvorschlägen äussern.

Grundsätzlich ist festzuhalten:

- Ein klar definierter und transparenter Finanzierungsmechanismus mittels eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds führt zu Verlässlichkeit für alle Beteiligten und ist zu befürworten.

- Der Grundsatz einer verstärkten Nutzerfinanzierung bei Schienen- und Strasseninfrastrukturen zielt in die richtige Richtung.

- Eine allfällige Mitfinanzierung durch die Kantone setzt klare Spielregeln und ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Gleichgewicht zwischen den Regionen voraus. Dies ist mit Blick auf die vom Bund als prioritär eingestuften Infrastruktur-Projekte aus Sicht des Gotthard-Komitees nicht gewährleistet.

Literaturnachweis

Neben den offiziellen Quellen von Bund und Kantonen liegen diesem Papier für Text und Grafiken folgende Fachpublikationen zugrunde:

- Studie „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) und dem Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL) der ETH Zürich, Prof. Dr. U. Weidmann, Dr. Rolf Signer, Jost Wichser (2009)
- Referat „Liberalisierung des Bahnverkehrs in Europa – Risiken für den Regionalverkehr“ von Roland Mayer, Leiter Bereich Aussenpolitik der Konferenz der Kantone (2010)
- Referat „Lärmschutz im Schienenverkehr“ von Dr. Jean-Marc Wunderli, Abteilung Akustik/Lärmminderung, EMPA (2010)
- Veröffentlichung „NEAT 2017, Infrastrukturen für die Verkehrsverlagerung“ vom Verband der verladenden Wirtschaft, dem Verband Öffentlicher Verkehr und der Hupac Intermodal (2010)
- Referat „Zufahrtsstrecken NEAT“ von Urs Brotschi, dipl. Ing. FH/SVI (2010)
- Beitrag „Gotthard-Achse als Teil der wichtigsten europäischen Eisenbahn Nord-Süd-Transversale“ von Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich (2011)