



Das Gotthard-Komitee ist eine Interessengemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthard-Achse. Unser gemeinsames Ziel ist die Sicherstellung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrs.

Dem Gotthard-Komitee gehören die 13 Kantone Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Tessin und Schaffhausen sowie mehrere Städte und Verkehrsvereine an. Mitglieder sind auch die Handelskammern der Kantone Aargau, beider Basel, Solothurn, Tessin und Zürich sowie die Zentralschweizer Handelskammer und der VAP.

## MEDIENMITTEILUNG

18. Januar 2018

### **Gotthard-Komitee unterstützt den Vorschlag des Bundesrats zum Bahnausbau Schritt 2035**

**Das Gotthard-Komitee begrüsst die vom Bundesrat empfohlene Variante über 11,5 Milliarden Franken (AS 2035) zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur (AS 2030/35). Als Schlüsselprojekte sind der Zimmerberg-Basistunnel II, der Brüttenertunnel und das 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen enthalten. Für die vom Bundesrat vorgeschlagene Vorfinanzierung zur Realisierung weiterer wichtiger Objekte wie dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sowie der Projektierung des „Herzstücks“ in Basel verlangt das Gotthard-Komitee Klärungsbedarf. Zusammen mit zusätzlichen Angebotsverbesserungen in allen Mitgliedskantonen werden die aus Sicht des Gotthard-Komitees dringlichsten Vorhaben realisiert bzw. deren Planung weitergeführt. Einziger Wermutstropfen: Für die weiteren Entlastungen auf der Nord-Süd Achse und Fertigstellung der NEAT wie z.B. Axentunnel und Umfahrung Bellinzona sind leider keine verbindlichen Aussagen enthalten.**

Ende September hat der Bundesrat die Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, STEP 2030/35) vorgestellt und die entsprechende Vernehmlassung gestartet.

Für das Gotthard-Komitee ist klar, dass mit besonderer Dringlichkeit der Kapazitätsengpass zwischen Zürich und Zug beseitigt werden muss. Auch die Engpässe der Zufahrten zum Gotthard, auf der Strecke Winterthur – Zürich inkl. Ausbau des Bahnhofs Stadelhofens müssen eliminiert werden. In dieser Hinsicht ist der Vorschlag des Bundes in der Variante für 11,5 Mia Franken sinnvoll und angemessen.

Eine Errungenschaft im Schweizer Bahnnetz ist der Taktfahrplan und die Bildung von grossen Knotenbahnhöfen. Dies ermöglicht halbstündlich oder stündlich verkehrende Züge, welche systematisch gegenseitig abgestimmte Anschlüsse vermitteln und gut mit dem regionalen Bahn- und Busnetz alimentiert werden können. Dieses Konzept, das mit der Bahn 2000 (B2000) beschlossen wurde, soll für die ganze Nord-Süd-Achse in den Knoten Bellinzona, Luzern, Basel und Zürich vervollständigt werden. Auf der Nord-Süd-Achse ist der DBL ein Schlüsselprojekt, welches ein in die Zukunft weisendes Gotthard-Konzept ermöglicht. Der DBL zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II entfaltet national und international grossen Nutzen, beispielsweise indem er die Reisezeiten auf der Nord-Süd Achse Frankfurt–Basel–Luzern–Milano verkürzt. Zudem ermöglicht er einen Kapazitätsausbau für häufigere und längere Zugkompositionen Richtung Bern, Zug–Zürich und auf der Achse Basel–Tessin/Italien.

Zum B2000 Konzept gehört auch die Fertigstellung der NEAT, welche an einigen zentralen, gar neuralgischen Punkten nicht fertig gebaut ist und bei Unterbrüchen zu schwerwiegenden Folgen führen können (wie in Rastatt).

**Geschäftsstelle Gotthard-Komitee**

Gotthard-Komitee, Südstrasse 5, 4922 Bützberg

Telefon: +41 62 963 1621, E-Mail: [info@gotthard-komitee.ch](mailto:info@gotthard-komitee.ch), [www.gotthard-komitee.ch](http://www.gotthard-komitee.ch)

Das Gotthard-Komitee ist auch der Ansicht, dass die zurückgestellten Strecken der NEAT wie z.B. Axentunnel oder Umfahrung Bellinzona/Lugano planerisch überprüft werden müssen. Zum Beispiel sind wie am Axen Synergiegewinne mit Parallelbauten (Autobahn) oder neu raumplanerische Erkenntnisse zu prüfen und die Objekte neu zu planen und in den Sachplänen festzulegen.

Da die Realisierungszeiten grosser Projekte lange sind, müssen die Projekte auf dem neuesten Stand gehalten werden, um bei Bedarf eine rasche Realisierung zu ermöglichen.

### **Angebotsverbesserungen im Regional-, Fern- und Güterverkehr**

Der Ausbauschnitt 2030/35 ermöglicht in den Kantonen der Nord – Süd Achse diverse Angebotsverbesserungen im Regional-, Fern- und Güterverkehr. Positiv hervorheben möchte das Gotthard-Komitee auch die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen am Hochrhein, welche eine leistungsfähige Verbindung zwischen Basel und Schaffhausen mit attraktiven Durchbindungen in die Ostschweiz ermöglicht.

Auf den Zufahrtslinien steht eine Entlastung der Line Aarau- Zürich im Vordergrund. Sie ermöglicht gleichzeitig eine Verbesserung des Güterverkehrs zwischen Basel und Zürich RBL resp. Basel/Zürich und der aargauischen Südbahn als wichtigste Zufahrtslinie zum Gotthard.

Langfristig ist auf der Nord-Süd-Achse und im Mittelland eine Entflechtung des Personen – und Güterverkehrs umzusetzen. Wo immer möglich ist die Entflechtung prioritär in grossen Knoten oder komplexen Knotenpunkte (wie Gexi/Lenzburg oder Bellinzona-Giubiasco) anzustreben.

Weiter ist in der Planung im Norden unter anderem ein dritter Juradurchstich für den Güterverkehr voranzutreiben. Sowohl die zurückgestellten Abschnitte der NEAT Zufahrten am Gotthard in den Kantonen Schwyz und Uri als auch die Fortsetzung in Richtung Grossraum Milano sind planerisch aufzuarbeiten und in die Langfristplanung aufzunehmen. Im Weiteren ist bezüglich der Zulaufstrecken (im Besonderen im Abschnitt Axen) zu beachten, dass keine negativen Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr erfolgen, bzw. der Regionalverkehr von der Schiene verdrängt werden wird.

### **Vorgezogene Realisierung ermöglichen**

Für eine vorgezogene Realisierung des DBL resp. „Herzstück“ in Basel schlägt der Bundesrat eine besondere Form der Vorfinanzierung vor. Das Gotthard-Komitee begrüsst das Instrument der Vorfinanzierung. Es ermöglicht, im Anschluss an die Projektierung zeitkritische Vorarbeiten zu leisten und damit den Bau zu beschleunigen. Allerdings besteht bei der Ausgestaltung der Vorfinanzierung noch Klärungsbedarf. So muss diese für die Kantone finanziell tragbar sein. Ergänzend dazu sollen vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz (EBG Art. 58 Abs. 2) finanziert werden können. Dies setzt voraus, dass die Projektierung explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 festgehalten ist.

## **Aktuelle Situation**

### **a) Beim Personenverkehr**

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hat der Personenfernverkehr dank attraktiver Reisezeitverkürzungen mit einem Plus von rund 30 % stark zugenommen. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und damit verbundenem weiteren Zeitgewinn von 10 - 15 Minuten wird der Verkehr nach Lugano/Milano weiter zulegen. Es wird in den Spitzenzeiten zu einem weiteren Anstieg der Personenzahlen führen und damit die Anzahl der nachgefragten Sitzplätze resp. Züge weiter ansteigen lassen.

Würde sich der Verkehrsstrom auf den ganzen Tag verteilen, wäre das überhaupt kein Problem. Dies ist jedoch nicht der Fall, da die Verbindung Nordschweiz – Tessin/ Mailand eine Tagesverbindung (Morgen und Abend) ist und sich der Verkehr vor und nach Feiertagen resp. Ferienbeginn und -ende konzentriert, besteht zu diesen Zeitfenstern ein massiver Engpass. In diesen Zeitfenstern sind dem Fernverkehr zusätzliche Trassen zuzuordnen.

Situationen wie heute, bei welcher Reisende mangels Platzangebot die Züge durch den Basistunnel nicht benutzen können respektive in Arth Goldau zum Verlassen des Zuges aufgefordert werden, sind für das Gotthard-Komitee nicht akzeptabel. Die für Spitzentage im Personenverkehr notwendige Kapazität soll zur Verfügung gestellt werden

### **b) Beim Güterverkehr**

Das in der Bundesverfassung festgelegte Verlagerungsziel von jährlich max. 650`000 Lastwagenfahrten auf den alpenquerenden Strassen in der Schweiz ist nur erreichbar, wenn die entsprechenden Verladeanlagen im grenznahen Ausland und die notwendigen Ausbauten in der Schweiz rechtzeitig zur Verfügung stehen. Ebenfalls braucht es weitere flankierende Massnahmen des Bundes. Der 4m Korridor und der Ceneri Basistunnel als grundlegende Voraussetzungen sind im Jahre 2021 bereit. Der Bund hat die entsprechenden Massnahmen zu ergreifen, es gibt keine Gründe mehr für einen Aufschub.

Das Betriebskonzept auf der Nord – Südachse soll so gestaltet sein, dass dem schweizerischen und internationalen Güterverkehr die im ZEB-Beschluss zugesagten und für die Verlagerung notwendigen, durchschnittlichen 260 Trassen pro Tag zur Verfügung stehen.

Die Anzahl der Gütertrassen pro Stunde und Richtung ist nicht rund um die Uhr systematisch zu reservieren, sondern nachfragegerecht mit dem nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr zu koordinieren. Im Güterverkehr sind Optimierungen mit Nutzung der zur Verfügung stehenden Trassen soweit wie möglich auszuschöpfen.

Die Erklärung des Gotthard-Komitees zu Ausbausritt STEP 2030/35 ist unter folgendem Link abrufbar: [www.gotthard-komitee.ch](http://www.gotthard-komitee.ch)

### **Ansprechperson für Medien:**

heute Donnerstag, 18. Januar 2018 von 14.00 – 15.00 Uhr:

Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Präsidentin Gotthard-Komitee,  
Telefon 043 259 26 02

## Beilage:

### Die Erklärung des Gotthard-Komitees zu STEP Ausbauschritt 2030/35:

#### 1. Abbau der Überlast resp. Beseitigung der dringendsten Engpässe durch Bau von:

- Kapazitätssteigerungen im Netz der Zürcher S-Bahn mit Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen 4. Gleis
- Kapazitätsausbau Zürich–Zug mit dem Zimmerberg-Basistunnel II:  
Die Projektierung, welche im Ausbauprogramm STEP 2025 bereits beschlossen wurde, muss umgehend ausgelöst werden. Der Zimmerberg-Basistunnel ist auch bereits bei zwei Volksabstimmungen gutgeheissen worden.
- Entflechtung Knoten Basel: Wirkungsvolle Trennung von Fern- und Güterverkehr vom Regionalverkehr (trinationale S-Bahn). Dafür sind u.a. Entflechtungsbauwerke im Grossraum Basel, und ein 3. Gleis Pratteln – Rheinfelden notwendig.

#### 2. Projektierung als Vorbereitung für den nächsten Ausbauschritt von:

- Durchgangsbahnhof Luzern:  
Die Projektierung, welche im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 vom Juni 2013 bereits beschlossen ist, muss umgehend ausgelöst und auch im Ausbauschritt 2030/35 nochmals festgehalten werden.  
Für den Durchgangsbahnhof Luzern muss eine für die Kantone tragbare Vorfinanzierung ermöglicht werden.
- Entflechtung Knoten Basel:  
Für Projektierung des zentralen Abschnittes der trinationalen S-Bahn, des sogenannten „Herzstücks“, muss eine für die Kantone tragbare Vorfinanzierung ermöglicht werden
- Direktverbindung Aarau – Zürich:  
Dabei muss die Projektierung, die im Ausbauschritt STEP 2025 bereits beschlossen ist, umgehend ausgelöst werden
- Umfahrung Bellinzona  
Die Projektierung der Entlastung des Streckenabschnittes Biasca Süd – Camorino gemäss Sachplan des Bundes resp. NEAT Konzept muss ausgelöst werden.

#### 3. Planung von Schlüsselräumen auf der Nord – Süd Achse für die weiteren Ausbauschritte:

- Neuer Juradurchstich
- Urmibergtunnel (Arth-Goldau – Brunnen)
- Axentunnel inkl. Anschluss an den Gotthard-Basistunnel
- Fortsetzung nach Süden in den Grossraum Milano mit Priorität Umfahrung Lugano

Die bisherigen Planungen, der bis heute zurückgestellten Objekte der NEAT- Zufahrten im Norden und Süden des Gotthards sollen in Bezug auf Angebot, Betrieb, Bau, Kosten, Raumplanung und Lärmschutz aktualisiert werden.

Die Objekte müssen im „Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene“ des Bundes in der Kategorie „Festsetzung“ aufgenommen werden, so dass sie in den nächsten Ausbauschritten realisiert werden können. Grosse Projekte sind nach Etappierungsmöglichkeiten zu vertiefen. Ebenfalls sollen Kombinationen mit weiteren Bauwerken (wie z. B. mit dem Bau des neuen Nationalstrassentunnels am Axen) geprüft werden.