

GOTTHARD-NEWS

EIN FERNROHR IN DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT



Andreas Meyer

Am 1. Juni schreibt die Schweiz einmal mehr Eisenbahngeschichte. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels markiert den Schritt in ein neues Eisenbahnzeitalter – und gibt einen Ausblick in die Mobilität von morgen.

.....

Andreas Meyer, am 1. Juni wird der Gotthard-Basistunnel nach einer 25-jährigen Planungs- und Bauzeit vom Erbauer an die Betreiberin SBB übergeben. Was bedeutet dies für die SBB?

Zuallererst bringt der neue Gotthardtunnel einen Leistungsschub für unsere Kunden. Wir alle freuen uns deshalb auf die fahrplanmässige Inbetriebnahme des mit 57 Kilometern längsten Eisenbahntunnels der Welt am 11. Dezember. Der Güterverkehr profitiert von einer Steigerung der Transportkapazität um fast 60 Prozent, wenn ab 2020 der 4-Meter-Korridor und voraussichtlich auch der Ceneri-Basistunnel in Betrieb sind. Die Reise unserer Kunden zwischen Mailand und Zürich verkürzt sich ab der Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels um 30 Minuten, ab 2020 sogar um volle 60 Minuten. Modernisiertes und ab 2019 neues Rollmaterial werden die Qualität im Personenverkehr deutlich erhöhen.

Und was bedeutet die Inbetriebnahme für die Schweiz?

Am 1. Juni werden die Kameras der Welt auf das Gotthardmassiv gerichtet sein. Das Jahrhundertbauwerk Gotthard-Basistunnel, an dem Generationen gearbeitet haben, steht für Schweizer Werte wie Innovation, Zuverlässigkeit und Präzision und ist somit beste Werbung für den Standort Schweiz. Der neue Gotthardtunnel ist ein Symbol. Er zeigt, dass die Schweiz Jahrhundertprojekte realisieren kann, weil viele Partner verlässlich und präzise zusammenwirken: Stimmbürger, Politik, Bund, Kantone, Behörden, Verbände und natürlich die Mitarbeitenden, die den Tunnel erbaut haben und diejenigen, die ihn betreiben.

Wo steht die SBB bei der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels?

Viele Signale stehen auf grün. Bis zur Inbetriebnahme gibt es noch Millionen von Einzelheiten zu regeln und Tausende von Tests zu bestehen – und natürlich braucht es dabei auch ein bisschen Glück. Zudem bilden wir rund 3900 Mitarbeitende aus. In den nächsten Monaten werden wir unsere Abläufe und Prozesse im Rahmen des Probetriebs intensiv testen. Einen wichtigen Meilenstein haben wir mit der Umstellung der Zulaufstrecken auf die Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 erreicht. Das technisch anspruchsvolle System führte zu Beginn zu einigen Kinderkrankheiten, die wir aber in den Griff bekommen.

EDITORIAL

Geschätzte
Leserinnen und Leser



Die Infrastruktur der Eisenbahn steht vor einem Jahrhundertereignis: Am 1. Juni 2016 wird der Gotthard-Basistunnel, mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt, den SBB für den Betrieb übergeben. In einem feierlichen Anlass mit hochrangigen Vertretern der benachbarten Länder wird die epochale Leistung der neuen Nord-Südverbindung zurecht gewürdigt. Wenn dieses Bauwerk von der Planung bis zur Verwirklichung innerhalb von 25 Jahren zustande gekommen ist, zeugt dies nicht nur vom Können, Mut und Weitblick der Ingenieure, sondern auch von einem enormen politischen Willen der Schweizer Bevölkerung, die an der Urne den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale bewilligten.

In dieser Gotthard-News geben wir Ihnen einen Rück- und Ausblick auf dieses gigantische Bauwerk. Da war zunächst die erste Vision des Gotthard-Basistunnels, die der Basler Ingenieur Eduard Gruner 1947 entwarf, und zwar ziemlich genau in der heutigen Linienführung, notabene mit einer Tunnelstation in Sedrun für den Skitourismus in den Bündner Alpen. 60 Jahre später ist das Tunnelwerk Realität, ohne Porta Alpina in Sedrun.

Die Aussicht für die Reisenden, ab Dezember 2016 nach der offiziellen Inbetriebnahme komfortabler und schneller im Nord-Südverkehr reisen zu können, soll uns ohne gleichwohl die Bodenhaltung zu verlieren Flügel verleihen. Auch die Erhöhung der Kapazitäten im Güterverkehr punkto Gewicht, Profil und Länge der Züge bringt uns der Realisierung der gesteckten Ziele näher. Noch haben wir sie nicht alle erreicht.

Wenn wir jedoch mit ähnlichen Visionen für unsere kommenden Generationen die Bahn weiterentwickeln und das nun vollendete Bauwerk nicht als einzigen Baustein stehen lassen, dann ist die goldene Zukunft der Bahn als sicheres Transport- und Verkehrsmittel im Nord-Südverkehr gesichert. Wir müssen die Vision umsetzen, die fehlenden und notwendigen Zulaufstrecken am Gotthard ebenfalls zu erstellen, um die schnellste und leistungsfähigste Alpentransversale zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen. Das zu verwirklichen steht uns noch mit einigen Anstrengungen bevor.

Eine spannende Lektüre wünscht Ihnen

Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat BS,
Präsident Gotthard-Komitee





Fortsetzung von Seite 1

Die Welt der Mobilität verändert sich derzeit rasant – was bedeutet die Inbetriebnahme des GBT mit Blick in die Zukunft?

Er ist gewissermassen ein Fernrohr, das einen Blick auf die Mobilität von morgen erlaubt. Denn wir sehen den neuen Gotthardtunnel auch als Chance, uns mit den aktuellen Herausforderungen auf dem Mobilitätsmarkt auseinanderzusetzen. Im grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir die Kooperationen mit unseren Partnerbahnen weiter verstärken und die Eröffnung nutzen, um die grenzüberschreitende Zuverlässigkeit im öV und zusätzliche Angebote voranzutreiben, insbesondere auf der Süd-Nord-Achse. Mit Industriepartnern sowie Forschungs- und Entwicklungsnetzwerken werden wir die Möglichkeiten der technologischen Entwicklung für die Weiterentwicklung unserer Bahnsysteme nutzen

Ende 2020 sollen Ceneri-Basistunnel und 4-Meter-Korridor am Gotthard in Betrieb gehen. Was erwartet die SBB von dieser Flachbahn?

Ab voraussichtlich 2020 erhält die erneuerte Nord-Süd-Achse Gotthard ihre volle Leistungsfähigkeit. Wir können im Güterverkehr bis zu 750 Meter lange Züge einsetzen, sowohl im Binnen- wie auch im Transitverkehr. Im Personenverkehr werden wir die neuen Hochgeschwindigkeitszüge «Giruno» von Stadler Rail ab 2019 in Betrieb nehmen. Diese machen aus der

Reise ein komfortables Erlebnis. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels stärken wir den Tessiner Regionalverkehr deutlich. Die Reisezeiten zwischen der Leventina und Lugano/Mendrisiotto verkürzen sich um rund 30 Minuten.

Wo treten danach, wie beim steigenden Verkehrsaufkommen seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels mögliche Engpässe auf?

Die SBB ist überzeugt, dass sie auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und des Ceneri-Tunnels gute Marktpotentiale im Personen- wie im Güterverkehr realisieren kann. Die Basis bilden das ausgeklügelte Betriebskonzept und die Zugsicherung der neuesten Generation. Sie sorgen dafür, dass dereinst pro Stunde und Richtung sechs Güter- und zwei Personenzüge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten durch die zwei einspurigen Röhren fahren können. Die Kapazität im Güterverkehr erhöht sich damit von heute maximal 180 deutlich auf bis zu 260 pro Tag. Im Personenverkehr fahren heute rund 9000 Personen mit der SBB durch den Gotthard. Bis 2025 dürfte sich die Zahl der Reisenden dank der Verdichtung und Beschleunigung des Angebotes nahezu verdoppeln. Um die zusätzlichen Passagiere transportieren zu können, werden bis 2020 neue Züge beschafft.



MEILENSTEIN FÜR EINEN SCHWEIZER MYTHOS

Der Gotthard ist ein Schweizer Mythos und für alle Schweizerinnen und Schweizer eine starke Identifikation mit ihrer Heimat. Für mich als gebürtige Urnerin hat er wohl eine noch grössere Bedeutung. Als «Kind vom Gotthard» bin ich vom Gotthard-Massiv geprägt. In meiner Rolle als Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin steht jedoch seine Bedeutung für das ganze Land im Vordergrund.

2016 ist für den Gotthard als Verkehrsachse ein geschichtsträchtiges Jahr. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels stellt ein weiterer Meilenstein in der wechselvollen Geschichte des Gotthards dar. Er verkürzt die Reisezeit von der Deutschschweiz ins Tessin erheblich. Beispielsweise wird die Reisedauer zwischen Luzern und Lugano ab dem Fahrplanwechsel auf zwei Stunden sinken. Von Zürich aus wird Mailand dann in dreieinhalb Stunden erreichbar sein. Ab Dezember 2021 schliesslich soll die Strecke Zürich-Mailand sogar nur noch drei Stunden, die Route Luzern-Lugano gar nur gut anderthalb Stunden dauern. Ein echter Zeitgewinn für die Zugreisenden. Verkürzt sich die Reisezeit, wird der Zug auch für Geschäftsreisende eine attraktive Reisemöglichkeit



*Regierungsrätin
Carmen Walker Späh,
Volkswirtschafts-
direktorin des Kantons
Zürich und Mitglied des
leitenden Ausschusses
des Gotthard-Komitees*

bieten. Es wird problemlos möglich, am gleichen Tag zwischen den grossen Wirtschaftsregionen Lombardei und Zürich hin- und wieder zurückzufahren. Die enormen Zeitgewinne bringen neue Impulse für die Wirtschaftszentren, aber auch für den Tourismus entlang der Gotthardroute.

Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels als Teilprojekt der Neuen Alpen-transversale NEAT bekräftigt den Ruf,

die Schweiz sei das Land der Bahnen. Immer wieder hat unser Land Pionierarbeit geleistet, wenn es um die Weiterentwicklung der Bahnen ging. Kaum ein anderer Staat verfügt über ein solch dichtes Bahnnetz und investiert so viel in dessen Bahninfrastruktur wie die Schweiz. Immer wieder hat auch das Schweizer Stimmvolk ein klares Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr abgelegt. Zuletzt beispielsweise, als es dem Bahninfrastrukturfonds BIF im Februar 2014 deutlich zugestimmt hatte. Mit dem Bahninfrastrukturfonds wurde die finanzielle Grundlage für künftige Bahnprojekte geschaffen.

Damit sich die Milliardeninvestitionen in die NEAT lohnen, müssen auch die Zufahrtsachsen auf Vordermann gebracht werden. Um die Reisezeiten auf der Nord-Süd-Achse für alle Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz spürbar zu verringern, sind die Zubringerstrecken in den Regionen Basel, Aargau, der Innerschweiz und Zürich für das zu erwartende zusätzliche Passagier- und Güteraufkommen zu rüsten. Das Gotthard-Komitee hat aus diesem Grund im Jahre 2011 in einem Manifest vom Bundesrat verlangt, die bestehenden Kapazitätsengpässe im Schweizer Schienennetz rechtzeitig zu beheben. Auch der Kanton Zürich steht mit Überzeugung hinter dieser Forderung.

Der Metropolitanraum Zürich ist für die Nord-Süd-Achse ein wichtiger Markt. Rund 2 Millionen Menschen wohnen aktuell im Einzugsgebiet des Bahnknotenpunktes Zürich. Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Daher



Generalversammlung Gotthard Komitee

Ich freue mich, als diesjährige Gastgeberin die Mitglieder des Gotthard-Komitees zur Generalversammlung 2016 nach Zürich einzuladen.

Die Generalversammlung findet an einem historischen Ort mitten in der Zürcher Altstadt statt.

Montag, 20. Juni 2016, 10.00 Uhr im geschichtsträchtigen Zunfthaus zur Zimmerleuten, Limmatquai 40, 8001 Zürich

Detaillierte Informationen erhalten Sie demnächst schriftlich. Ich freue mich auf eine anregende Generalversammlung 2016.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh

setzt sich die Zürcher Regierung dafür ein, dass die Kapazitätsengpässe auf den Zufahrtsstrecken der Gotthardstrecke rechtzeitig beseitigt werden. Für uns ist es wichtig, dass im Ausbauschnitt 2030 des Bundes neben anderen wichtigen Projekten der Brüttener Tunnel auf der Strecke Zürich-Winterthur realisiert wird. Dieser bringt neben höheren Kapazitäten auch ein Reisegewinn für die Menschen aus der Ostschweiz auf ihrem Weg Richtung Süden.

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, einem Kernstück der NEAT, steht nun unmittelbar bevor. Ich freue mich, dass die Schweiz damit einen Schritt näher zusammenrückt. Gut 131 Jahre nach Eröffnung der Gotthardbahn beginnt ein weiteres Kapitel Gotthard- und Eisenbahngeschichte. Dass es sich dabei um den längsten Eisenbahntunnel der Welt handelt, passt perfekt zum Mythos Gotthard und dem Bahnland Schweiz.



.....

IMPRESSUM

Herausgeber/Redaktion
Gotthard-Komitee
4922 Bützberg
info@gotthard-komitee.ch
www.gotthard-komitee.ch

Auflage
1600 Ex.

Gestaltung/Druck
Druckerei Schelbli AG, Herzogenbuchsee

DER FEHDEHANDSCHUH ZWISCHEN LÖTSCHBERG UND GOTTHARD WURDE BEGRABEN



Max Pfister, Altregierungsrat des Kantons Luzern und Präsident des Gotthard-Komitees von 1995 – 2000.

Erfolgreich verhalf das Gotthard-Komitee der Netzvariante Gotthard und Lötschberg zum Durchbruch und begrub so den jahrelangen Streit um Lötschberg oder Gotthard als bestmögliche Alpenstransversale.

Mitte der 90er Jahre stand der politische Entscheid im Eidgenössischen Parlament an, wie die zukünftige Alpenstransversale ausgestaltet werden sollte. Kontrovers diskutiert wurde dabei vor allem, welche Tunnel realisiert werden. Die Frage, ob Lötschberg oder Gotthard im Vordergrund stehen sollten, erhitzte die Gemüter. Dieser Streit war keineswegs neu. Das Feilschen um die beste Variante, das zwischen Splügen-, Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Lobbyisten entbrannte, hatte das Projekt über Jahrzehnte blockiert. Nun ging es darum, die konkrete Achse der vom Volk beschlossenen, aber nachträglich aus Finanzierungsgründen redimensionierten NEAT politisch auf die Schiene zu bringen.

Ich wurde 1995, 14 Tage vor meinem Amtsantritt als Regierungsrat im Kanton Luzern, Präsident des Gotthard-Komitees. Damit begann für mich persönlich zusammen mit vielen Mitstreitenden der politische Kampf um und für den Gotthard.

Die Lötschberg-Achse stand damals eindeutig im Vordergrund, hatte sie doch in Sachen politischer Vorarbeit und konkretem Lobbying einen beträchtlichen Vorsprung auf den Gotthard. Verantwortlich dafür war sicherlich Alt Bundesrat Adolf Ogi, der erfolgreich vorgespurt hatte. Auch das Lötschberg-Komitee, unter der Leitung der Berner Alt Regierungsrätin Dori Schär, agierte sehr aktiv und effek-

tiv. Die Bernerin besass gleichzeitig eine gewichtige Stimme im Verwaltungsrat der BLS, sodass die BLS ganz eindeutig für den Lötschberg Stellung bezog.

Eine Tageszeitung titelte damals: «Der Gotthard hat zwei Gegner: Dora und Piora.» Dies ganz klar in Anspielung auf die Rolle der damaligen Präsidentin des Lötschberg-Komitees.

Die SBB galt als Befürworterin der Gotthardvariante und erachtete den Gotthardbasistunnel als die beste Verbindung zwischen Nord und Süd. In der öffentlichen politischen Diskussion hielt man sich jedoch vornehm zurück. Der «Maulkorb» des Bundes war nicht zu übersehen.

Für die Gotthard-Kantone vom Tessin über die Zentralschweiz, Zürich, Aargau bis nach Basel war klar: Eine Alpenstransversale ausschliesslich vom Kanton Bern ins Wallis käme für Generationen einem verkehrstechnischen «Gau» gleich. Dies nicht zuletzt wegen der mangelnden Anbindung in Richtung Süden. Damals blühten südlich des Simplons buchstäblich noch Blumen zwischen den Geleisen.

Aus der Überzeugung heraus, dass die Gotthardachse nicht leer ausgehen darf, setzte sich das Gotthard-Komitee engagiert für die Gotthardachse ein und trug mit dazu bei, dass im politischen Pro-



1. Sprengung in Amsteg 04.11.1999
v.l.n.r. M. Borradori, Staatsrat Kt. Tessin;
Dr. G. Blum, VR Präsident ATG; A. Gisler,
RR Kt. Uri; M. Pfister, RR Kt. Luzern und
Präsident des Gotthard-Komitees

zess die Netzvariante obsiegte – eine zwar teurere, aber typisch schweizerische Lösung mit zwei Achsen.

Dass ein politisch isoliertes Gotthard-Komitee in der politischen Meinungsfindung schlechte Karten hätte, war klar. Diese Erkenntnis führte zum Schulterchluss mit dem Lötschberg-Komitee. Die Zeit war gekommen, den Fehdehandschuh zu begraben.

Unvergessen bleibt dabei die legendäre Besprechung zwischen der Präsidentin des Lötschberg-Komitees, Dora Schär, und mir als Präsident des Gotthard-Komitees. Man traf sich auf neutralem Boden im solothurnischen Egerkingen und beschloss, am gleichen Strick zu ziehen. Gemeinsam sollte der Netzvariante Lötschberg und Gotthard als politisch machbare Variante zum Durchbruch verholfen werden.

Diese Strategie hat sich bewährt und schlussendlich zum Erfolg in der politischen Ausmarchung geführt. Wie wichtig diese Koalition war, zeigt die Aussage von zwei westschweizer Parlamentariern, wonach der Gotthard zwar die bessere Lösung sei, der Lötschberg ihnen aber halt näher läge.

Die Abstimmung im Bundesparlament mit ihren unzähligen Varianten und Anträgen war selbst für viele Parlamentarierinnen und Parlamentarier nur schwer verständlich. Das Lobbying in der Wandelhalle des Bundeshauses dauerte bis kurz vor der Abstimmung. Der Plan ging auf: Der Gotthard wurde dank der Netzvariante in die Vorlage aufgenommen.

Am 23. April 1997 veröffentlichte das Gotthard-Komitee die «Erklärung von Sedrun» mit der Forderung «Keine NEAT ohne Gotthard». Ohne NEAT am Gotthard gebe es – so das Fazit der Erklärung – keine Lösung im alpenquerenden Personen- und Güterverkehr.

1998 stimmte das Schweizer Volk der FinöV-Vorlage und damit der redimensionierten NEAT zu. Das Gotthard-Komitee hat mit seiner intensiven Informations- und Lobbyarbeit einen wesentlichen Teil zum Erfolg beigetragen.

DIE BASISTUNNELS WERDEN GEBAUT – WAS DANACH?



Lorenz Bösch,
Altregierungsrat des
Kantons Schwyz,
Präsident des
Gotthard-Komitees
von 2009 – 2011

Erst der Ausbau der Zulaufstrecken macht die NEAT komplett, vertrat das Gotthard-Komitee und richtete danach seine Strategie neu aus, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu verwirklichen.

Die drei Basistunnel des NEAT-Konzeptes sind bis 2020 in Betrieb. Das Gotthard-Komitee stellte gegen das Ende des ersten Jahrzehnts im neuen Jahrhundert fest, dass die Bundespolitik davon ausgeht, dass mit den Tunneln die Nord-Süd-Achsen bedient sind und sich der Blick auf die Ost-West-Achse beschränken kann.

Die Auseinandersetzung mit der Frage, was passiert eigentlich, wenn die Tunnel am Gotthard und am Ceneri in Betrieb sind, zeigte, dass man wohl zwei wichtige Infrastrukturen zur Beschleunigung des Nord-Südverkehrs realisiert hat, aber über die Konsequenzen auf die Zulaufstrecken und den Betrieb kaum mehr nachdenkt. Schliesslich hat man den Ausbau der Zulaufstrecken, die ursprünglich im NEAT-Konzept mitgedacht wurden, im Verlaufe der Zeit weggestrichen, damit damit der vorgesehenen Finanzierung wenigstens die Basistunnel ausgeführt werden konnten.

Diese Analyse bewog das Komitee seine Strategie neu auszurichten und sich für den bedarfsgerechten Ausbau der Zulaufstrecken einzusetzen. Diese Strategie umfasst vier Leitsätze:

- Stärkung des Fernverkehrsangebotes und dessen regionale Anbindung
- Sicherstellen eines bedürfnisgerechten und entwicklungsfähigen Regionalverkehrs
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Schutz der Bevölkerung vor Lärm.

Der Kampf um diese Ziele im nationalen Konzert des Wettbewerbs regionaler Präferenzen um knappe Bahninfrastrukturmittel, war und ist hart. Die vorwiegend ländlicheren Interessen an der Gotthardstrecke müssen sich gegenüber den Interessen der grossen Agglomerationen behaupten, die heute boomten. Dieses Spannungsverhältnis war selbstverständlich auch unter den Mitgliedern des Gotthard-Komitees spürbar. Dass das Komitee den Finger auf die Problematik der Zulaufstrecken gelegt hat, ist nicht folgenlos geblieben. Verschiedene Forderungen von damals spiegeln sich in den Vorbereitungen auf den Vollbetrieb der neuen Bauwerke:

- Der 4-Meter-Korridor wird realisiert
- Neue Doppelstockzüge erhöhen das Sitzplatzangebot
- Der Halbstundentakt im Fernverkehr ist geplant
- Der Ausbau des Lärmschutzes, auch im internationalen Verkehr
- Die angemessene Regionalverkehrsversorgung scheint gewährleistet zu sein.

Das Gotthard-Komitee hat zudem einiges dazu beigetragen, dass die Nord-Süd-Achse nicht nur im schweizerischen Rahmen betrachtet, sondern dass ihre Bedeutung im europäischen Kontext gesehen wird. So hat sich die Schweiz unter Beteiligung der Gotthardkantone am

Interregprojekt CODE 24 beteiligt, das die relevanten eisenbahnbetrieblichen und raumplanerischen Fragestellungen zwischen den Meerhäfen im Norden und im Süden analysierte und Vorschläge und Konzepte zur Engpassbeseitigung ins Spiel brachte. Dieses Projekt wurde stark durch die ETH Zürich unter der Leitung von Prof. Bernd Scholl geprägt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden sicher auch in Zukunft die Entwicklung der Gotthardachse prägen. Das langfristige Ziel, auf der Gotthardstrecke den Güterverkehr vom Personenverkehr zu trennen, bleibt vorderhand offen. Die Entlastung der Siedlungskerne von Güterverkehr und dessen Emissionen und Gefahren (gefährliche Güter) bleibt wichtig. Zudem können mit einiger Wahrscheinlichkeit reine Gütertrassen günstiger realisiert werden. Wie das gehen könnte, haben Experten, angeregt durch das Gotthard-Komitee, ebenfalls schon beschrieben. Das Gotthard-Komitee als strategische Plattform hat seinen Auftrag noch nicht erfüllt und sollte aktiv bleiben. Die Interessen der regionalen Anbindung an den Fernverkehr und eine ausreichende Versorgung mit Regionalverkehr braucht auch in Zukunft einen erheblichen politischen Einsatz. Bleibt zu hoffen, dass demnächst sich auch die gegenwärtig unbefriedigende Pünktlichkeit im Personenverkehr wieder verbessert.



Unterzeichnung der Erklärung von Bellinzona vom 9. Juni 2011.

v.l.n.r. RR Matthias Michel, Kanton Zug; RR Marco Borradori, Kanton Tessin; RR Lorenz Bösch, Kanton Schwyz; RR Othmar Reichmuth, Kanton Schwyz; RR Ernst Stocker, Kanton Zürich; RR Paul Federer, Kanton Obwalden; RR Hans-Peter Wessels, Kanton Basel Stadt.

DER GOTTHARD-BASISTUNNEL BRAUCHT LEISTUNGSFÄHIGE ZUFahrTEN



*Dr. Hans-Peter Wessels,
Regierungsrat des
Kantons Basel-Stadt und
seit 2011 Präsident des
Gotthard-Komitees*

Die Zufahrten im Norden und Süden der Tunnels müssen konsequent angegangen werden, sonst bleibt die NEAT nach der Eröffnung der beiden Basistunnels Gotthard und Monte-Ceneri bloss Flickwerk.

Auf dem altherwürdigen Castelgrande über den Dächern von Bellinzona herrschte am 9. Juni 2011 ungewöhnlich viel Betrieb. Es war der Tag der Generalversammlung des Gotthard-Komitees und es war der Tag, an dem Regierungsvertreter der 13 Gotthard-Kantone mit der Unterzeichnung einer Resolution ein Zeichen setzten. Die «Erklärung von Bellinzona», ein offener Brief an Bundesrat und Parlament, ist als Fingerzeig für die Politik gedacht. Sie macht darauf aufmerksam, dass vor und nach den Basistunnels am Gotthard und am Monte Ceneri der zusätzliche Verkehr auf den alten Trassen der Gotthardbahn bewältigt werden muss. Sie mahnt, dass Kapazitätsengpässe zu einer zusätzlichen Konkurrenz zwischen Personenverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr führt. Und sie gibt zu bedenken, dass die Regionen entlang der Gotthard-Achse eher wenig oder keinen Nutzen aus der Flachbahn durch die Alpen ziehen, aber zusätzliche Lasten zu tragen haben. Die «Erklärung von Bellinzona» widerspiegelt damit die Stimmungslage in den Gotthard-Kantonen rund 8 Monate nach dem zu Recht mit grossem Stolz gefeierten Durchstich: Eine Mischung aus Vorfriede über den bevorstehenden Quantensprung im Gotthardverkehr und grossem Respekt vor dessen Folgen für die Regionen.

Der «Erklärung von Bellinzona» vorausgegangen war ein Strategieprozess, im Rahmen dessen das Gotthard-Komi-

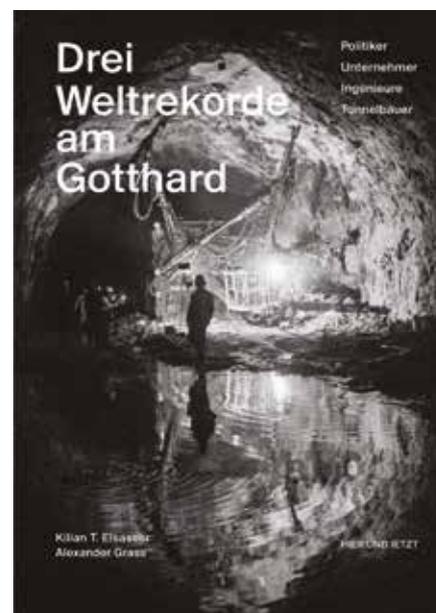
tee seine vier Aktionsfelder definierte: Stärkung des Fernverkehrs, bedürfnisgerechter Regionalverkehr mit Entwicklungspotential, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Das Komitee, dessen Präsidium ich 2011 vom Schwyzer Alt Regierungsrat Lorenz Bösch übernehmen durfte, bezeichnete auch sogenannte «Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionale Gotthard-Achse». Es handelt sich um Bahninfrastrukturen von sehr unterschiedlichem Planungsstand, die einen Gesamtnutzen für die Gotthardachse aufweisen. Das Gotthard-Komitee war schon immer und ist auch weiter davon überzeugt, dass die NEAT nach Eröffnung der beiden Basistunnels nach wie vor Flickwerk bleibt, wenn nicht auch die Zufahrten im Norden und Süden der Tunnels konsequent angegangen werden. Wenn die neuen Tunnels ihren Zweck erfüllen sollen und das Verlagerungsziel kein Lippenbekenntnis ist, müssen auf der ganzen Strecke genügend Kapazitäten bereitgestellt werden. Die Politik ist aufgefordert, die Weichen entsprechend zu stellen und das Konzept Alptransit konsequent umzusetzen.

Mitte der 90er Jahre ging es für das Gotthard-Komitee darum, mit tragfähigen Koalitionen der NEAT Netzvarianten zum Durchbruch zu verhelfen. Dies gelang, nicht zuletzt dank des grossen Einsatzes meiner Vorgängerinnen und Vorgänger im Gotthard-Komitee. Dazu gehört insbesondere auch der Luzerner Alt Regierungsrat Max Pfister, dessen Erinnerungen an dieser Stelle nachgelesen werden können.

Die politischen Mechanismen haben sich seither nicht fundamental verändert. Aber die Ausgangslage und Herausforderung für das Gotthard-Komitee sind heute andere. Die im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) für Infrastrukturen zur Verfügung stehenden Mittel sind begrenzt. Gleichzeitig nehmen die Begehrlichkeiten der Regionen zu. Das Ganze bei stark wachsendem Finanzbedarf für den Netzerhalt. Mit anderen Worten: Es bahnen sich anspruchsvolle politische Auseinandersetzungen an. Das Gotthard-Komi-

tee vertritt dabei die Interessen der gesamten Achse mit allein in der Schweiz 3,5 Millionen Menschen und rund 1,7 Millionen Beschäftigten in den wichtigen Wirtschaftsräumen Zürich, Zentralschweiz, Aargau, Basel und Tessin. Das Gotthard-Komitee blickt aber auch über den Schweizer Tellerrand hinaus. Im gesamten Einzugsgebiet des Korridors Rotterdam-Genua leben 25 Millionen Menschen, deren Lebensqualität von unseren Entscheiden tangiert ist. Internationale Zusammenarbeit ist daher zwingend.

Wir tun gut daran, das Jahrhundertbauwerk Gotthard-Basistunnel gebührend zu feiern und den damit verbundenen Leistungen aller Beteiligten höchste Wertschätzung zukommen zu lassen. Wir tun aber auch gut daran, dafür zu sorgen, dass die Regionen am Gotthard nicht zu Verlierern werden. Dafür braucht es genau die Weitsicht und den politischen Konsens, mit der unsere Vorgänger im Gotthard-Komitee zusammen mit Verbündeten für das gekämpft haben, worauf wir heute mit Recht so stolz sind: Den längsten Eisenbahntunnel der Welt.



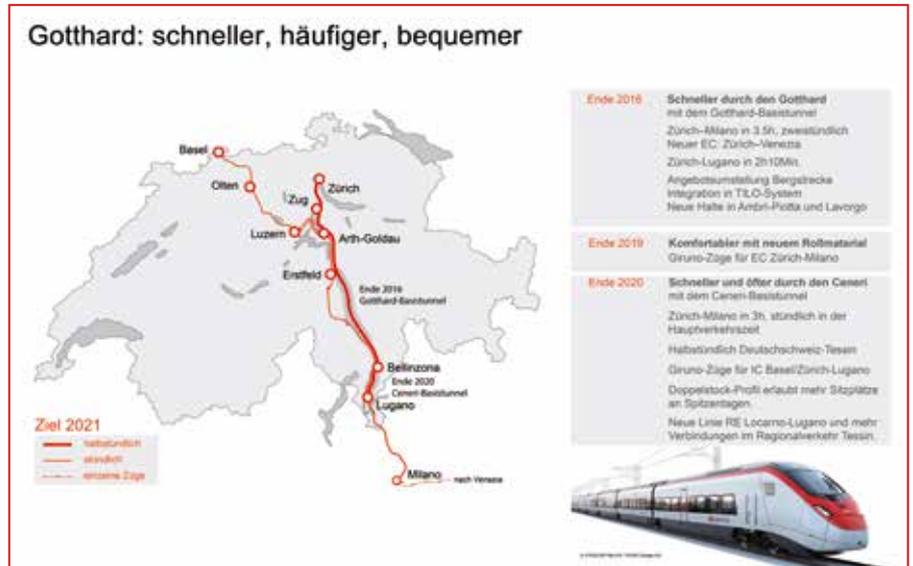
SCHNELLER ZWISCHEN DER DEUTSCHSCHWEIZ UND DEM TESSIN



Jeannine Pilloud,
Leiterin
Personenverkehr SBB

Die Neue Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) ist in erster Linie für den Güterverkehr gebaut worden, doch auch die Fahrgäste des Personenverkehrs können sich auf den längsten Eisenbahntunnel der Welt freuen: Der neue Gotthard-Basistunnel bringt die Menschen im Norden und Süden der Schweiz und Europas zuverlässiger zusammen. Der Fahrzeitgewinn zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin sowie Italien beträgt dereinst rund 45 Minuten. Neben häufigeren, schnelleren und bequemerer Verbindungen werden auch neue und modernisierte Züge die Qualität auf der Gotthard-Achse erhöhen.

Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels am 11. Dezember 2016 ist der wichtigste Meilenstein der erneuerten Nord-Süd-Achse Gotthard. Ihre volle Leistungsfähigkeit erhält die alpenquerende Schienenverbindung aber erst nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (2020) und des 4-Meter-Korridors (2020). Ab Ende 2016 verkürzen sich die Reisezeiten von Norden nach Süden dank des neuen Gotthard-Basistunnels – in einem ersten Schritt – um rund 30 Minuten. Anfangs kann der angestrebte Fahrzeitgewinn von rund 45 Minuten zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin noch nicht ausgeschöpft werden, die Verbesserungen werden erst nach und nach spürbar. Erst nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 profitieren die Kundinnen und Kunden zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin



Die Verbesserungen kommen schrittweise

und Italien vom vollen Reisezeitgewinn. Ab dann fahren die Züge zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin halbstündlich und zwischen Zürich und Mailand stündlich. Bis zur Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels werden auf den Zulaufstrecken zwischen Basel und Chiasso rund 25 Bauprojekte realisiert. Mit zahlreichen Massnahmen in den Bereichen Rollmaterial, Bau und Betrieb wird die SBB die Auswirkungen auf die Kunden bis zum Abschluss der Bauprojekte so gering wie möglich halten.

Neue und moderne Züge

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des längsten Eisenbahntunnels der Welt stehen genügend Züge zur Verfügung. Die SBB investiert einerseits in neue Züge für den internationalen Nord-Süd-Verkehr: Dazu gehören 19 Triebzüge des Typs ETR610 von Alstom für den Einsatz am Gotthard und Simplon sowie 29 neue Triebzüge Giruno von Stadler Rail für den Einsatz am Gotthard. Zudem wird die bestehende nationale Flotte für die erhöhten Anforderungen im Gott-



National	Ist-Reisezeiten 2015	Zeitgewinn ab Ende 2016	Zeitgewinn ab Ende 2020	Ziel-Reisezeiten
Luzern – Lugano	~ 2h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 1h50
Basel – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h50
Zürich – Lugano	~ 2h40	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h
Genf – Lugano	~ 5h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 4h45
St. Gallen – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h55
Bern – Lugano	~ 3h50	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 3h

Fahrzeitgewinne national

hard-Basistunnel bereit gemacht: Dies betrifft 18 Intercity-Neigezüge, 13 Lokomotiven des Typs Re460 und 120 Intercity-Wagen.

Grössere Nachfrage – «Lötschbergtunnelleffekt»

Welche Auswirkungen ein neuer Basistunnel auf den Personenverkehr haben kann, liess sich bereits nach Inbetriebnahme des neuen Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 beobachten. Der Tunnel war der erste Teil der Neuen Eisenbahn Alpentransversale. Damals rückten das Wallis und Bern/Basel näher zusammen. Die Fahrt Basel–Bern–Brig–Milano wurde um bis zu einer Stunde auf rund vier Stunden reduziert – gleich lang, wie die Fahrt dereinst von Basel nach Milano durch den Gotthard dauern wird. Die Zahl der Bahnreisenden zwischen Bern und dem Oberwallis hat seit 2007 um rund 75 % zugenommen. Die SBB geht am Gotthard ebenfalls von einer deutlichen Nachfragesteigerung aus: Heute fahren täglich rund 9000 Passagiere über den Gotthard, bis 2020 dürften es täglich mindestens 15000 Reisende sein.

Verbesserungen für Tessiner und grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr

Der Gotthard-Basistunnel ist für den nationalen und internationalen Nord-Süd-Verkehr ein wichtiger Meilenstein. Für den öffentlichen Verkehr im Tessin hingegen ist die Inbetriebnahme des neuen Ceneri-Basistunnels ungleich prägender. Die S-Bahn Tessin wird durch den Ceneri-Basistunnel deutlich gestärkt: das Sot-

toceneri und Sopraceneri rücken näher zusammen. Von Bellinzona nach Lugano schrumpft ab Ende 2020 die Fahrzeit auf knapp 15 Minuten. Zwischen Locarno und Lugano verkehren dann halbstündlich direkte Züge mit einer Fahrzeit von weniger als einer halben Stunde – eine Fahrt dauert dann halb so lang wie heute. Und auch grenzüberschreitend tut sich einiges: Sobald die Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) auch auf der italienischen Seite fertiggestellt ist, wird sie Varese mit den wichtigsten Tessiner Städten verbinden und zudem eine Direktverbindung zwischen Lugano und dem Flughafen Mailand-Malpensa sowie zwischen Como und Varese schaffen.

Stundentakt auf der bisherigen Bergstrecke

Neben der neuen Strecke durch den Gotthard-Basistunnel wird die SBB auch künftig die bisherige Bergstrecke betreiben und einen Beitrag zur Stärkung und Entwicklung des Tourismus in der Region St. Gotthard leisten. Geplant ist



Komfortable Züge am Gotthard

ein stündliches Angebot mit Anschlüssen an den Fernverkehr in Erstfeld, Bellinzona und Lugano. Die Interregio-Züge ab Basel und Zürich sollen künftig bis Erstfeld fahren, gleichzeitig wird die Regioexpress-Linie von TILLO über Biasca hinaus bis dorthin verlängert. Die dafür eingesetzten modernen FLIRT-Fahrzeuge mit Niederflureinstieg, Klimaanlage und grossen Fenstern sind ideal für den Ausflugsverkehr. Neu ergeben sich Direktverbindungen aus der Gotthard-Region und der Leventina bis Lugano, Mendrisio und Chiasso. Am Wochenende, wenn die touristische Nachfrage hoch ist, sollen einzelne Interregio-Züge bis Göschenen verlängert werden, mit Anschlüssen an die Matterhorn-Gotthard-Bahn nach Andermatt.

Weiterführende Links:
sbb.ch/gotthard

In Kürze:

Erneuerte Nord-Süd-Achse Gotthard

Schnellere, häufigere und bequemere Verbindungen sowie neues und modernisiertes Rollmaterial erhöhen nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 die Qualität auf der Nord-Süd-Achse. Die Verbesserungen am Gotthard werden schrittweise spürbar und entfalten ab Ende 2020 ihre volle Wirkung. Ab Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels beträgt der Fahrzeitgewinn zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin sowie Italien rund 45 Minuten. Neben dem Fernverkehr wird auch der Regionalverkehr im Tessin deutlich gestärkt, die Verbindungen zwischen Lugano, Bellinzona und Locarno werden ab Ende 2020 ausgebaut.

Die SBB wird neben dem neuen Basistunnel auch die historisch und touristisch attraktive Bergstrecke weiter betreiben und einen Beitrag zur Stärkung und Entwicklung des Tourismus in der Region St. Gotthard leisten.