



## ALPTRANSIT:

Die Bahn-Alpentransversale durch den Gotthard soll fertiggestellt werden, ein unverzichtbares Werk, vom Volk gewollt, ein Mehrwert für die neuen Generationen!

### ***Dieses Memorandum richtet sich an***

die 13 Kantone des Gotthard-Komitees, an die Behörden in der Schweiz und in Italien, an die Wirtschaft und an die Zivilgesellschaft.

Chiasso, anlässlich des 150. Jahrestags des Internationalen Bahnhofs, im Mai 2024

### ***Das Komitee «ProGottardo-Ferrovia d'Europa»***

#### ➤ **stellt fest, dass**

- a. die **Alptransit** – Strecke (AT) nach der Fertigstellung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels in Lugano endet. Dass die Umfahrungen von Stadtzentren wie Bellinzona und Lugano sowie der Bau der Zulaufstrecken in der Zentralschweiz, in Italien und in Deutschland nicht verwirklicht wurden.
- b. die vom Bundesrat vorgeschlagene und vom Parlament genehmigte Strategie *Bahnperspektive 2050* die Fertigstellung von AT auf viele Jahre nach 2050 verschiebt und damit
  - ⇒ die Einbindung in das europäische Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsnetz TEN-T vernachlässigt ebenso wie die Integration in die regionalen Nah- und Mittelstreckensysteme der grenzüberschreitenden Räume wie der Regio Insubrica.
  - ⇒ die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft sowie die für die gesamte Alpenstrecke unerlässlichen Sicherheits- und Redundanzanforderungen unterschätzt.
  - ⇒ die Notwendigkeit verkennt, die Mobilität über mittlere und lange Strecken zu integrieren und die Güter- und Passagierströme auf der Nord-Süd-Achse zu trennen.
- c. AT einen internationalen, nationalen und regionalen **Mehrwert** aufweist und ein wirtschaftliches, ökologisches und kulturelles Kapital darstellt, das den **zukünftigen Generationen** zugutekommt.

#### ➤ **«ProGottardo – Ferrovia d'Europa» fordert**

1. die Fertigstellung von **Alptransit** und dessen Integration in ein **Gesamtkonzept für den Schienenverkehr** - ausgehend vom *Eidgenössischen Mobilitätskreuz*, mit Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen von Grenze zu Grenze. Die Gesamtkonzeption soll
  - a. die Mobilität auf den langen, mittleren und kurzen Distanzen integrieren.
  - b. auf die absehbare zukünftige Entwicklung der Güter- und Personenverkehrsnachfrage mit einem rationellen und zielgerichteten Angebot antworten.
  - c. als Grundlage dienen für ein kohärentes Massnahmenbündel zur Instandhaltung und zum Ausbau der Systeme und der Infrastrukturen auf allen Ebenen, regional und international.
2. dass die Infrastrukturkomponenten von AT mit dem Gesamtkonzept in der Rahmenplanung der **Botschaft 2026** aufgenommen und spätestens ab 2040 in Kontinuität zu den in Realisierung befindlichen Grossprojekten schrittweise umgesetzt werden.
3. den Bundesrat zur Aufnahme von Verhandlungen mit Italien, Deutschland und der EU auf, um bestehende Vereinbarungen zu reaktivieren und die Planung und Finanzierung unverzüglich anzugehen.
4. die **Kantone des Gotthard-Komitees**, die im 19. Jahrhundert historisch für die Wahl dieser Strecke entscheidend waren, dazu auf, zusammen mit den Behörden der Regio Insubrica und der Lombardei die notwendigen Schritte zur Unterstützung der Fertigstellung von AT zu unternehmen, darunter eine Plattform für die Akteure zur Förderung einer proaktiven Dynamik und des politischen Willens.

## 1. Hintergrund und Voraussetzungen

- Mit der Eröffnung am 23. Mai **1882** wurden der Tunnel und die Bahn am Gotthard zum historischen Verkehrsweg und zur privilegierten Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Ermöglicht wurde das Werk durch ein internationales Abkommen mit Italien und Deutschland und dank einer gemischten öffentlich-privaten Finanzierung, die von ausserordentlichem Pioniergeist zeugten. Von da an wurde die Bahn zu einem wesentlichen Faktor für die Entwicklung der Schweiz und Europas, bis zu den dreißig glorreichen, Wiederaufbaujahren nach dem Krieg, als der Erfolg der Straße langsamen Niedergang der Bahn einleitete.
- Der Wiederaufschwung der Bahn fällt mit den 1990er Jahren zusammen. Das Schweizer Volk stimmte **1992** für den Bau der NEAT und **1994 für die Alpeninitiative und eine entschlossene** Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. **1998**, in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, bestätigte das Volk die Finanzierung eines Kompromisses, die Netzlösung, mit dem Gotthard- (GBT) und dem Ceneri-Basistunnel (CBT), mit dem Lötschberg, aber ohne die Zufahrtsstrassen, deren Bau nicht aufgehoben, sondern auf bessere Zeiten verschoben wurde.
- **2007** wurde der Basistunnel am Lötschberg in Betrieb genommen, darauf folgte **2016** die Eröffnung des Gotthards und **2020** jene am Ceneri. Neben dem Ausbau des Lötschbers auf zwei Spuren befinden sich zurzeit wichtige Projekte wie die Fertigstellung des Zimmerbergs II zwischen Zürich und Zug, die Bahnhöfe Luzern und Basel sowie die Strecke Lausanne-Genf in einem fortgeschrittenen Planungsstadium (Realisierungshorizont 2035-2040).
- Damit entstehen nicht nur die Voraussetzungen für ein verbessertes Angebot im Regionalverkehr in den betroffenen Kantonen nördlich der Alpen und für die Aufhebung der zahlreichen Flaschenhälse. Auch der Übergang zur Hochgeschwindigkeitsbahn und der Anschluss an das europäische Netz werden erleichtert, sowie die Verwirklichung neuer, flexibler Mobilitätsformen, die sich mit der Umwelt, dem Landschaftsschutz, der wirtschaftlichen Entwicklung und den Bedürfnissen künftiger Generationen vereinbaren lassen.

Die Investition von 23 Milliarden Franken für die drei Basistunnel, ergänzt mit einem Beitrag von mehr als einer halben Milliarde für die Zulaufstrecken und intermodalen Plattformen in Italien, hat enorme Vorteile für den Güterverkehr und den inländischen Personenverkehr gebracht. Das Tessin profitiert nicht nur von der schnellen Verbindung zum Norden, sondern dank der S-Bahn TILO auch von einem regelrechten Qualitätssprung im öffentlichen Verkehr. Alptransit ist ein epochales Projekt. Doch bleibt es Stückwerk: "das Herzstück ist fertig, die Arterien fehlen". Die Investitionen stecken auf halbem Weg: Bei den Zufahrten und Verbindungen mit Europa, bei der Trennung der Verkehrsflüsse, der Umfahrung der urbanen Zentren und der Optimierung des Regional- und Grenzverkehrs, vor allem mit der Regio Insubrica und der Lombardei. Schliesslich geht es um den erwarteten ökonomischen und kulturellen Mehrwert. Alles fundamentale Bestandteile von AT.

- Auf politischer Ebene hat der Bundesrat **2022** mit der *Perspektive Bahn 2050* die langfristigen Entwicklungslinien skizziert und dabei den Verbindungen über kurze und mittlere Distanzen und einer Logik vom Lokalen zum Globalen den Vorrang gegeben. Das Parlament bestätigte diese Stossrichtung am 26. 2. 2024. Damit sind die Anliegen des Fernverkehrs, insbesondere beim Personenverkehr, ins Hintertreffen geraten. Die Folge ist, dass AT und die Zulaufstrecken erst nach 2050 fertiggestellt werden sollen.
- Zur Korrektur dieser Entscheidungen bleibt jedoch ein politischer Ausweg. **2026** wird der Bundesrat eine **Botschaft** zum weiteren Ausbau nach 2040 vorlegen. Diese Botschaft muss zwingend die Grobplanung für die etappenweise Vervollständigung von AT ab 2040 enthalten.

## 2. Zentrale Fragen

Angesichts dieser Voraussetzungen stellen sich zwei zentrale Fragen:

- Wie kann bei den 13 Kantonen des Gotthard-Komitees und generell in der Schweiz, in Italien und in Europa ein **echtes Interesse** an einer Fertigstellung von AT in nützlicher Frist, d.h. in Etappen ab spätestens 2040, geweckt werden?
- Wie können die wirtschaftlichen, finanziellen, logistischen usw. **Bedingungen** geschaffen werden, damit die Fertigstellung von Alptransit realistisch wird und damit die Planungen an die Hand genommen werden?

### 3. Die Bedingungen

#### Nationaler Kontext.

Die SBB ist mit enormen Anforderungen an den Unterhalt und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur konfrontiert. Hunderte von Projekten, viele davon kosten- und logistikintensiv, erfüllen berechnete regionale Ansprüche, insbesondere auch der Kantone nördlich des Gotthards und in der Romandie. Die zahllosen Baustellen stellen bis 2040 eine sehr anspruchsvolle logistische Belastung dar. Die finanziellen Mittel des Eisenbahninfrastrukturfonds (FABI) werden damit bis 2040 ausgeschöpft, ja sie werden vermutlich nicht ausreichen. Dies begünstigt regionale Partikularinteressen, schürt das Narrativ, wonach mit dem Gotthard- und dem Ceneri-Basistunnel AT fertig wäre, und verdrängt dessen Fertigstellung von der politischen Agenda. Ist es also realistisch anzunehmen, dass aus der Vervollständigung von AT ein Mehrwert entstehen kann? Ja, aber nur unter bestimmten Bedingungen: (a) dass eine Rückkehr zur Positionierung der Schweiz als zentraler Komponente eines europäischen Netzwerks nicht nur im Verkehr, sondern auch beim wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch erfolgt, b) dass ein innovatives Konzept des Schienenverkehrs aufgegleist wird, so wie es vom *Verkehrskreuz Schweiz* (SwissRailvolution) vorgeschlagen wird, c) dass die Umweltprobleme gesamthaft und unter Berücksichtigung des Güter- und Personenverkehrs angegangen werden, d) dass die Schweiz und die Gotthardkantone die Nord-Süd-Achse nicht nur als geringwertige Transitstrecke, sondern, auch auf regionaler Ebene, als Quelle kultureller, sozialer und wirtschaftlicher Bereicherung betrachten.

#### Europäischer Kontext.

1992 unterzeichnete die Schweiz das Verkehrsabkommen mit der EG und das trilaterale Abkommen mit Italien und Deutschland, um "den Herausforderungen zu begegnen, die sich aus der Integration der europäischen Staaten in den Binnenmarkt ergeben". Abkommen, die zwar nur begrenzt eingehalten wurden, deren politische Bedeutung und Stossrichtung aber nach wie vor gültig bleiben: die Integration von schweizerischen und europäischen Interessen zugleich gehörten zur Grundkonzeption von Alptransit. Aber die Signale, die unser Land heute aussendet, scheinen sich geändert zu haben. Sie übersehen die Tatsache, dass die EU wirtschaftliche und ökologische Ziele anstrebt (Green Deal; Next Generation EU), die mit einem integrierten Hochgeschwindigkeitssystem verbunden sind, und dessen Grundlage wiederum das transeuropäische Bahnnetz TEN-T ist. In diesem Netz und im gesamteuropäischen Schienenverkehrswesen behält die transalpine Achse Rhein-Alpen ihre zentrale Bedeutung. Einerseits für den Güterverkehr, weil sie schneller und effizienter ist als die Alternativen auf der Schiene und auf dem Seeweg. Andererseits liegt das Potenzial heute vor allem im Personenverkehr. Mit ihren derzeitigen Entscheidungen vernachlässigt die Schweiz diese Entwicklung, lässt ihre bisherigen Investitionen brach liegen und riskiert an den Rand gedrängt zu werden. Was ist mit dem Personenverkehr und den daraus resultierenden wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Impulsen? Dabei sind viele, angefangen bei der SBB, von der prioritären Bedeutung der internationalen Verbindungen überzeugt. Deutschland kommt in der Tat bei der Verwirklichung der Anschlüsse zwischen Karlsruhe und Basel zu spät (2040 soll es soweit sein). Italien aber hat intensiv in die ligurischen Häfen und in die Verbindungen mit der Lombardei und Mailand investiert, die so zusammen mit der Regio Insubrica ihre Rolle als europäischer Innovations- und Kulturpol verstärken. In der Schweiz mehrten sich die Stimmen die anmahnen, wie wichtig es sei, sich vermehrt den norditalienischen Regionen zuzuwenden und den Anschluss an das europäische Mobilitätsnetz zu forcieren.

#### Regionaler Kontext.

Eingedenk seines historischen Erbes hat das Tessin erkannt (vgl. den Kantonalen Masterplan), dass künftige Probleme und Entwicklungen in den Bereichen Umwelt und Mobilität sowie Wirtschaft und Kultur mit einem neuen Blick und mit neuen Lösungen angegangen werden müssen: gefragt ist die Öffnung zu den grossen Schweizer Zentren im Norden und zum grenzüberschreitenden, lombardischen Raum im Süden. Die Basistunnel haben das Tessin näher an den Norden gebracht, was sich v.a. auf den Tourismus positiv auswirkt. Der Ceneri hat mit der TILO-S-Bahn zu einer Verflüssigung der regionalen und grenzüberschreitenden Mobilität beigetragen. Doch viele Probleme harren einer Lösung, die Entwicklung bleibt ungewiss. Aus regionaler Sicht ist die Fertigstellung von AT aus Gründen der Sicherheit, der Umweltbelastung, des unkontrollierbaren Autoverkehrs und vor allem der territorialen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung unabdingbar. Nur damit

- können konkrete Ziele wie die Verkürzung der Reisezeit nach Mailand und Malpensa sowie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im Grenzgebiet angestrebt werden.

- kann eine integrierte flexible und effiziente Mobilität verwirklicht werden, die aus dem Grenzgebiet *Città dei Laghi*, ähnlich wie Basel und Genf, eine metropolitane Region mit 2.5 Mio. Einwohnern macht, ein mit Mailand, Luzern, Zürich und Basel verbundenes Innovationszentrum mit hoher Lebensqualität, interessant für Investoren und attraktiv für neue Generationen.

### Technisch-finanzielle Aspekte.

Ein großer Teil der Machbarkeitsstudien für die Vervollständigung von AT, einschließlich des Abschnitts Lugano-Chiasso, liegen bereits vor und müssen im Hinblick auf die Realisierung vertieft werden. Aus logistischer Sicht würde eine etappenweise Realisierung für die bestehende Strecke und den laufenden Verkehr Vorteile bringen. In finanzieller Hinsicht sind die garantierten Mittel in Höhe von rund sechs Milliarden pro Jahr aus dem FABI-Eisenbahninfrastrukturfonds bis 2040 für Instandhaltungs- und größere Ausbauprojekte gebunden und werden realistischere nicht ausreichen. Für die Fertigstellung der verschiedenen AT-Etappen südlich der Alpen sind Kosten von etwa 8.7 Mia. für die Basisvariante (Umfahrung Bellinzona und Abschnitt Lugano-Chiasso) vorgesehen sowie etwa 4.5 Mia. für die Luinovariante (Letztere: Grobschätzung, +/- 50%). Auch wenn Arbeiten erst ab 2040 anstehen, werden die verfügbaren Mittel dafür nicht ausreichen. Es ist daher unabdingbar, über Finanzierungsmethoden nachzudenken, die, wie in den Ursprüngen des Gotthard-Projekts, auf private kantonale und internationale Mittel zurückgreifen, gegebenenfalls auf privates Kapital.

Die Antworten auf die beiden entscheidenden Fragen sind nicht offensichtlich. Und dennoch: Angesichts der Tatsache, dass die Regionen nördlich der Alpen mit den bis 2040 geplanten Projekten weitgehend auf ihre Rechnung kommen, sollte es möglich und sinnvoll sein, nun um lähmende kurzfristige Einschätzungen und regionale Interessen herumzukommen. Gefordert ist eine weitsichtige Planung, die die künftigen wirtschaftlichen, kulturellen und ökologischen Entwicklungen der gesamten Nord-Süd-Achse einbezieht. Eine Planung, die die Kräfte der verschiedenen öffentlichen und privaten Akteure bündelt und eine proaktive und konvergente Dynamik fördert. Der notwendige politische Wille muss aus einer **generationenübergreifenden Betrachtungsweise** hervorgehen und eine **produktive Integration rationaler, nationaler und internationaler Anforderungen** stützen.

Mit dem vorliegenden **Memorial** richtet die *ProGottardo-Ferrovia d'Europa* einen Appell an die Behörden, an die Wirtschaft und an die Zivilgesellschaft.

### Für die *ProGottardo-Ferrovia d'Europa*

Die Ko-Präsidenten: Alex Farinelli (NR), Federica Colombo (Arch. ETH-SIA), Kai Klaue (PD, Dr. Med.)  
Der Vize-Präsident: Gianni Ghisla (PhD)

*Mit der Eröffnung der beiden Basistunnels ist die Gotthard-NEAT längst nicht gebaut. Ohne leistungsfähige Zufahrten bleibt die NEAT Stückwerk und kann ihre Wirkung als umweltgerechtes und homogenes System nicht entfalten.*

(Gotthard-Komitee, Erklärung von Bellinzona, 2011)

### Erste Unterzeichner

### Persönlichkeiten

Beat **Allenbach**-giornalista pens., Renzo **Ambrosetti**-UNIA, Céline **Antonini**-Cons. com. Lugano, Bruno **Arrigoni**-Sindaco Chiasso, Rolando **Benedick**-Imprenditore, Sara **Beretta-Piccoli**, Dep. Gran Consiglio, Sergio **Bernasconi**-Sindaco Novazzano, Giuditta **Botta** - Arch., Alberto **Bramanti**-Prof. Univ. Bocconi, Marco **Cameroni**-già Console generale, Bixio **Caprara**-Dir. CST/Granconsigliere, Luca **Cattaneo** -Avv., Luca **Clavarino**-Dr. Arch./Amb. di Genova, Agostino **Clericetti**-Ing., Federica

**Colombo**-Arch., Carla **Cometta**, Flavio **Cometta**-Avv., Mauro **Dell'Ambrogio**-già segr. di Stato, Monica **Duca Widmer**-Pres. Consiglio USI, Pia **Durisch**-Arch., Bernard **Ecoffay**-Fondateur du FORUM ENGELBERG, Maddalena **Ermotti-Lepori**-Dep. Gran Consiglio, Fernando **Farba**-Giornalista, Alex **Farinelli**-Cons. Nazionale, Loris **Fedele**-Giornalista, Lara **Filippini**- Dep. Gran Consiglio, Paolo **Foa**, Giorgio **Fonio**-Cons. nazionale, Sabrina **Gendotti**-Dep. Gran Consiglio, Attilio **Gerla**, Franco **Gervasoni**-Dir. SUPSI, Renzo **Ghisla**-Dr. Med., Gianni **Ghisla**-PhD, Simone **Gianini**-Cons. Nazionale, Michele **Guerra**-Presidente Gran Consiglio, Alexander **Grass**-giornalista, Rinaldo **Gobbi**, Kaj **Klaue**, -Dr. Med./PD, Bernhard **Kunz**-HUPAC, Giovanni **Lombardi**-economista, Piero **Marchesi**-Cons. nazionale, pres. Dep. Ticinese, Pietro **Martinelli**-Ing./già Cons. di Stato, Mauro **Martinoni**, Giovanna **Masoni Brenni** Avv., Adriano **Merlini**, Doc./sindacalista, Giovanni **Merlini**-avv. già CN/pres. SUPSI, Tommaso **Merlini**, Massimo **Mobiglia**-Arch./Granconsigliere, Aldo **Nolli**-Arch., Lara **Olgiate**-Cons. com. Lugano, Luca **Pagani**-avv., Paolo **Pamini** Cons. Nazionale, Giovanni **Pedrozzi**-Ing. **Pedrozzi** & Ass., Fulvio **Pelli**-avv., già CN, Lorenzo **Quadri**-Cons. Nazionale, municip. Lugano, Remigio **Ratti**-Prof./economista, Giambattista **Ravano**-Prof./SUPSI, Giancarlo **Ré**-Ing., ProGottardo, Fabio **Regazzi**-Cons. agli Stati/Pres. USAM, Bernardino **Regazzoni**-già ambasciatore, Maria Cristina **Regazzoni**, Renzo **Respini**-Avv./già CdS, Giò **Rezzonico**-Editore, Angelo **Rossi**-Prof./economista, Simona **Rusconi**-Sindaca Massagno, Andrea **Sanvido**-GC/vicecapogr. Lega, Paolo **Spinedi**-Pres. SIA, Stefano **Tibiletti**-Arch., Diego **Vassena**-Municip. Balerna, Hans-Peter **Vetsch**-Segretario Gotthard-Komitee, Felix **Wettstein**-Arch., Giordano **Zeli**-Avv.

### **Gemeinden und Körperschaften**

Chiasso, Balerna, Bissonne, Lugano, Lamone, Locarno, Massagno, Morbio Inferiore, Novazzano, Valmara, Vernate // Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese (ERSL)