



Florenza Casarova "Tempo Alptransit"

## STELLUNGNAHME

### zu den Vorlagen im Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

#### I. EINLEITUNG

**1. Seit 2016 hat sich eine spontan gebildete, parteilose Gruppe eingesetzt für eine Unterschriftensammlung im Tessin zur Vorverlegung der Planung und Ausführung des Ausbaus der AlpTransit als europäische Bahnstrecke auf 2030/35.**

Die ersten Unterstützer fanden sich aufgrund des beiliegenden Aufrufs (Beilage 1), die Motivation aus den betreffenden Erwägungen (Beilage 2). Alle politischen Jungparteien auf kantonaler Ebene (Generazione giovani, Jungfreisinnige Tessin, Movimento Giovani Leghisti, JungsozialistInnen Tessin, Junge SVP, Grüne Tessin) und über **10'000 Unterzeichnende** (siehe [www.change.org/p/alptransit](http://www.change.org/p/alptransit)) sind dem Aufruf gefolgt.

Der Aufruf fand auch die Unterstützung der Tessiner Abgeordneten in den beiden eidgenössischen Kammern und der Fraktionsvorsitzenden der Grossen Kammer, der Bürgermeister der Tessiner Städte und vieler Tessiner Gemeinden, weiter auch die Unterstützung beider kantonalen Departemente des Kantons, welche sich mit der Infrastruktur befassen: das Dipartimento del territorio (Departement der Territorien) und das Dipartimento delle finanze e dell'economia (Finanz- und Volkswirtschaftsdepartement).

Das Thema wird in den Richtlinien des Kantons 2018-2022 ausführlich behandelt (und war schon in denjenigen für 2015-2019 beschrieben).

**2. Die in Ziffer 1 erwähnte Gruppe hat sich am 14.2.2017 als Verein konstituiert.**

Der Zweck des Vereins Pro Gottardo (im Weiteren „der Verein“ genannt) ist:

*„... die Fertigstellung der Gotthardbahnstrecke als Hauptachse und als wettbewerbsfähige Strecke im Alpentransit zu fördern, wobei die geschichtlichen, kulturellen, ökologischen und ökonomischen Werte und die Rolle des Alpenraums berücksichtigt wird.*

*Insbesondere will der Verein mit der Zivilgesellschaft die zuständigen Behörden überzeugen, die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke durch die Alpen als Hauptachse Nord-Süd zwischen Ärmelkanal und Mittelmeer vorzuziehen und 2030-2035 fertigzustellen. Zu diesem Zweck wird der Verein die öffentliche Meinung einbeziehen, Sensibilisierungs- und Vertiefungsveranstaltungen fördern, Informationen verbreiten und alle anderen dem Zweck dienlichen Aktionen durchführen. Der Verein kann mit anderen privaten oder öffentlichen Trägerschaften, welche das gleiche Ziel verfolgen, zusammenarbeiten.*

*Der Verein ist gemeinnützig.“*

**3. Der Verein ist somit ausreichend legitimiert, um sich am Vernehmlassungsverfahren zu beteiligen (Art. 4, 8 und 9 des Bundesgesetzes über das Vernehmlassungsverfahren (VIG)).**

#### II. ANMERKUNGEN ZU AUSGEWÄHLTEN PUNKTEN (siehe auch Beilagen 1, 2 und 3)

**1. Postulat einer strategischen Vision**

Der Bericht vom 29.09.2017 zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 enthält als Maximalvariante 200 Massnahmen zu einem Gesamtbetrag von 11,5 Mia. Franken und zielt hauptsächlich darauf ab, die aktuelle Kapazität des dichten inländischen Schienennetzes zu erhalten. Dieser Ansatz erscheint uns einseitig und technokratisch, weil er das **strategische nationale und supranationale Ziel vernachlässigt** (Beilage 1), sowohl in Bezug auf die Situation in Europa aber auch in Ägypten (Verdoppelung der Kapazitäten im Suezkanal 2015) sowie bezüglich der Notwendigkeit eines Korridors im Süden, von Lugano nach Mailand zu den ligurischen Häfen (Projekt LuMiMed).

Die nationale Basis für eine strategische Vision findet sich im „**Verkehrskreuz Schweiz**“, welches von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats postuliert wurde (17.3262), und Hochleistungsverbindungen auf der Achse Genfersee-Bodensee und auf der Nord-Südachse Basel-Chiasso vorsieht.

Es handelt sich notwendigerweise um eine **ganzheitliche Vision**, welche die strikte Trennung zwischen Bahn und Strasse, zwischen Fernverkehr und innerstädtischem Verkehr, zwischen Personen- und Güterverkehr überwindet, und welche, wenn sie die Flaschenhalse und Kosten-Nutzen einzelner Abschnitte betrachtet, das grosse Ganze nicht aus den Augen verliert. Hier sollte **vor allem die Umwelt** im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung schweizweit (und auch im besonders betroffenen Tessin) Priorität haben.

Vor allem sind **die alpenquerenden Bahnverbindungen aus verschiedenen Gesichtspunkten strategische Bauten: internationale Verbindungen, Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur**. Diese Aspekte kommen alle in einer strategischen Vision für die respektvolle Entwicklung unseres ausserordentlichen Alpenbogens zusammen.

**AlpTransit ist ein schweizerisches und europäisches Werk, welches von den Schweizerinnen und Schweizern gewollt ist! Es ist deshalb von fundamentaler Bedeutung, dass sich die eidgenössischen Behörden mit der vollständigen Realisierung befassen und sich darüber Gedanken machen**, weil Werke von solcher Tragweite schon immer wichtig waren, noch immer wichtig sind und für unser Land im Herzen Europas und als Drehscheibe für die Menschen immer wichtig sein werden, sowohl in Bezug auf die Mobilität, die Wettbewerbsfähigkeit, die wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung und den Umweltschutz im Alpenraum.

**AlpTransit muss fortlaufend als Beitrag der Schweiz zu den Verbindungen zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeerraum als transalpine und europäische Bahnverbindung aufgewertet und kapitalisiert werden**. Die strategische Vision hat die Schweiz in den letzten 200 Jahren und bei der Planung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) von Anfang an geleitet, was teilweise aus dem Aufruf und den Erwägungen in den Beilagen 1 und 2 hervorgeht, auf die wir verweisen und die vollständig wiedergegeben sind.

## 2. Mängel der Vorlage AS 2030/35

**Das Fehlen einer strategischen Vision zeigt sich darin, dass keine Prioritäten gesetzt werden, keine Risikoanalyse stattfindet, die finanziellen Aspekte und folglich auch die Aspekte des Verkehrs zu wenig berücksichtigt werden**. Es fehlt eine Bedarfsanalyse und eine Kosten-Nutzen-Abwägung insbesondere bezüglich Umwelt und Mobilität; es fehlt eine Prüfung der gegenseitigen Beeinflussung von Strasse und Bahn; es fehlt sowohl die Quantifizierung des Gesamtertrags der schon getätigten Investitionen und derjenigen der Fertigstellung der AT von Grenze zu Grenze nach einer europäischen Vision.

Die teilweise Beseitigung der „Flaschenhalse“ und die Verteilung der Mittel nach regionalen Kriterien verdeutlicht eine eingeschränkte Logik und **den Verlust des strategischen Hauptziels, welches den Erhalt der Mobilität und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit unter Einhaltung der ökologischen Wertvorstellungen zum Inhalt hat**; kurz gesagt die nachhaltige Entwicklung unseres Landes, die als Ziel in der Verfassung verankert ist, im nationalen und internationalen Kontext.

Sogar bei einer reinen Berechnung des Verkehrsaufkommens muss eingeräumt werden, dass das Schienennetz mit den in Betrieb genommenen Basistunneln (Gotthard und Ceneri) ab 2020 an seine Kapazitätsgrenzen stösst (Beilage 3), sowohl bei den Zubringerlinien im Norden in Basel als auch im Süden (von Castione bis zu den Grenzen bei Luino und Chiasso) und auf dem italienischen Netz bis Genua. Die Flaschenhalse werden sehr schnell zur Wirklichkeit, da die Umweltschutzgrenzwerte auf nicht tolerierbare Art überschritten werden (Beilage 2) und deshalb ein regionaler/grenzübergreifender Viertelstundentakt vorgezogen werden muss. Ferner führt die Berücksichtigung des

starken Wachstumspotenzials des Langstreckenpersonenverkehrs zum Schluss, dass **die Fertigstellung der Abschnitte zwischen Biasca und Camorino (Umfahrung von Bellinzona) und zwischen Vezia und Chiasso an und für sich schon notwendig sind, aber auch für die Region und den Umweltschutz, vor allem im Sottoceneri, dringend notwendig sind.**

### 3. Umkehrung der Logik im Lösungsansatz

Die Logik des erläuternden Berichts müsste umgekehrt werden. Die Fertigstellung der Alpentransversalen, aller fehlenden Teile, ist **entsprechend auch den wiederholten und demokratischen Volksabstimmungen prioritär**, welche das Projekt von Grenze zu Grenze unterstützten (z. B. die Volksabstimmung von 1992) und klare Ziele zur Verlagerung des Güterverkehrs vorgaben (Alpenschutzinitiative von 1994). **Die Fertigstellung von AlpTransit muss zuoberst auf die Prioritätenliste gesetzt werden; nicht als Anspruch des Tessins, sondern als schweizerische Notwendigkeit.**

Andernfalls hätten wir im Widerspruch zum Willen der Politik und des Volkes – wie in der NZZ beschrieben (24.5.2016) – „nur das Herz der Flachbahnstrecke fertiggestellt, nicht aber die Arterien!“

Die laufende, etappenweise Fertigstellung der AT muss **deshalb alle Regionen unseres Landes umfassen und die offensichtlichen Lücken schliessen**: Lötschberg, Bahnhof Luzern, Durchquerung des Juras, Aarau-Zürich, Zimmerbergtunnel II, Camorino-Biasca und die Strecke südlich von Lugano. Und unter den dringend zu schliessenden Lücken sind vor allen auch jene, die zwar geplant, aber im AS 2030/35 noch nicht enthalten sind, wie **die Verbindung im Süden des Monte-Ceneri-Basistunnels, die erst nach 2054 fertiggestellt würde** und die das letzte Teilstück des Korridors Rotterdam-Genua bildet.

**Nur die vollständige Fertigstellung kann den Umweltschutz garantieren**, indem sie auch die enormen Kosten, welche die Umweltverschmutzung in der Schweiz verursacht, reduziert und die **Mobilität im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung** garantiert. Einerseits sind der Nutzen und andererseits die jährlich anfallenden Kosten betreffend Umwelt und Menschen zu berücksichtigen (mehrere Milliarden im Zeitraum bis 2035). Einzig die Fertigstellung **bringt einen makroökonomischen Nutzen der schon getätigten und der vorgesehenen Investitionen.**

**Besonders für den grenzüberschreitenden Metropolitanraum Tessin ist dem Aspekt des Umweltschutzes besondere Bedeutung zuzumessen.** Südlich des Ceneri, im Luganese und vor allem im Mendrisiotto wurden die Grenzwerte für Feinstaub deutlich überschritten. Die gesetzlich festgelegten Werte wurden in diesen Gebieten nicht bloss an einem Tag, sondern an 71 Tagen im Jahr überschritten! **Es ist offensichtlich, dass die Politik des BAV mit den „Flaschenhälsen“ und der Kosten-Nutzen-Rechnung auf kleinen Abschnitten im Süden des Tessins neben einem Verkehrskollaps schon fast zu einem Umweltkollaps geführt hat.**

### 4. Überprüfung des Finanzierungsmodells

Auch das Thema der **Finanzierung der Bauten**, der Instandhaltung und der Zunahme der Dienstleistungen muss auf strategische, vollständige und detaillierte Art und Weise angegangen werden. **Es ist wahrscheinlich, dass der notwendige Gesamtbetrag mindestens doppelt so hoch sein wird wie die 11,5 Milliarden, welche im AS 2030/35 vorgesehen sind.**

Folglich muss die notwendige Finanzierung gefunden werden. **Der Geist der politischen, wirtschaftlichen, innovativen, kulturellen Pioniere des 19. Jahrhunderts**, wie jener von Escher, Frascini, Cattaneo, nur um die wichtigsten zu nennen, **muss wiederbelebt werden.** Ein Geist, der in der Vergangenheit die Verwirklichung der Alpentransversalen angestossen hat und der am Leben erhalten werden muss.

**In einer umfassenden und integrierten Beurteilung** müssen zusätzlich zu den schon

bereitgestellten Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den voraussichtlichen Einnahmen des neuen Fonds für den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) **auch die Mittel für zukünftige Strassenbauten und oder andere Werke, welche als Synergie bezüglich Fertigstellung der AS angesehen werden können**, berücksichtigt werden.

Auch die **überschüssigen Mittel** aus der „Liquidation“ (ein falscher Ausdruck, da die Bauten in Wirklichkeit nicht abgeschlossen wurden) **der AlpTransit/ATG AG sind angemessen einzusetzen**: Ca. 800 Millionen CHF, welche nach politischer Absicht und später gemäss demokratischem Volkswillen für die Alpentransversale von Grenze zu Grenze vorgesehen waren.

Schliesslich muss man auch die Möglichkeit einer **Finanzierung durch Private**, wie im 19. Jahrhundert, in Betracht ziehen. Diese Möglichkeit bestand bis Ende des 20. Jahrhunderts und sollte auch heute genutzt werden (wenn man an die Verwaltung denkt) (siehe auch Art. 87a der Bundesverfassung, der die Übergangsbestimmung Art. 196, Ziff. 3, Abs. 2, Bst. f ersetzt und für die AT nicht verwendet wurde). Und wie es auch die europäischen Staaten machen, welche noch modernere Konzepte haben; siehe Juncker-Fonds für Infrastruktur (z. B. Brenner) und Innovationen.

**Eine Investition von 30-40 Milliarden ist für die rasche Realisierung eines Bahnnetzes auf den Achsen Süd-Nord sowie West-Ost für unsere Wirtschaft und den Schutz des empfindlichen Alpenraums von strategischer Bedeutung. Dieses würde uns unter anderem auch „in internationalen Verhandlungen grösseres Gewicht verschaffen“. Persönlichkeiten der Finanzwelt, die über grosses Wissen und viel Erfahrung verfügen, wie z. B. der Ko-Promotor des Aufrufs, Sergio Ermotti, sind der Auffassung, dass „wir eine Gelegenheit verpassen, weil wir zu grosse Angst vor Schulden haben, die bei den aktuellen Zinssätzen stark reduziert wären“ und dass, „wenn wir nicht investieren und diese Gelegenheit verpassen, wir es bitter bereuen werden“.**

### III. FORDERUNGEN DES VEREINS PRO GOTTARDO

#### 1. Auf strategischer Ebene

**Wieder eine strategische Vision erlangen**, welche das Postulat (siehe Punkt 1) „**Verkehrskreuz Schweiz“ (Genfersee-Bodensee und Basel-Chiasso)** als Grundlage für die Prüfung der Vorschläge zum Ausbau der Bahninfrastruktur 2030/35 nimmt.

**Insbesondere** aufgrund der vom Volk in der Abstimmung von 1992 angenommenen Strategie, welche in einfachen Worten zusammengefasst werden kann: **Die Fertigstellung von AlpTransit als schweizerische und europäische Bahnstrecke hat für unser Land absolute und dringende Priorität**, mit dem Erhalt und der vollständigen Anerkennung der grenzüberschreitenden und innerschweizerischen Dimension der Gotthard-Bahnachse.

Zur Überwindung der Grenzen des AS 2030/35 **soll ein schweizerischer Fonds für strategische Projekte des 21. Jahrhunderts ins Leben gerufen werden**, für strategische Infrastrukturbauten und allgemein für Entwicklung und Innovation.

#### 2. Auf operativer Ebene

**AlpTransit soll von Grenze zu Grenze als schweizerische und europäische Bahnstrecke und Verbindungsachse Nord-Süd und Ost-West im ganzen Land fertiggestellt werden.**

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schritte nötig:

### 2.1 Auf nationaler Ebene

- a. soll ein zusätzlicher Bericht erstellt und zur Verfügung gestellt werden, der alle ökonomischen, sozialen und ökologischen Dimensionen der im AS 2030/35 vorgesehenen Transportprojekte umfasst, inklusive umfassende Kosten und Nutzen für die Umwelt.
- b. sollen die **Planung und Projektierung der fehlenden Abschnitte** umgehend in die AS 2030/35 miteinbezogen werden, **unter Nutzung des kostbaren Know-hows der ATG AG und deren allfälligen Überschüsse.**
- c. sollen die ersten Teile der fehlenden Abschnitte in einem vernünftigen Zeitrahmen, mit dem Zeithorizont 2035, realisiert werden. Die Finanzierung erfolgt durch die Mittel der AS 2030/35, durch zusätzliche Mittel und falls notwendig und gewünscht auch durch Dritte.

### 2.2 Auf Tessiner und grenzüberschreitender Ebene

Die Aufnahme der Verbindung Tram/Bahn Bioggio-Lugano in das Projekt AS 2030/35 wird zwar positiv aufgenommen, allerdings führen die besonderen Umweltbedingungen zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden und enormen Kosten dazu, dass folgende Massnahmen dringlich werden:

- a. Vorlage einer Planung, welche die strikte Trennung zwischen Bahn und Strasse, Fernverkehr und innerstädtischem Verkehr, Personen- und Güterverkehr überwindet.
- b. Aufnahme einer Planung und Projektierung für die fehlenden Teile von AlpTransit im Tessin in den AS 2035, und zwar als richtiges grenzüberschreitendes Gebiet und nicht einfach als „Region“.
- c. Realisation der fehlenden Abschnitte in einem vernünftigen Zeitrahmen, spätestens 2035. wenn nötig in Etappen.

Lugano, 1 dicembre 2017

Per il comitato Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa



Pietro Martinelli



Giovanna Masoni Brenni



Renzo Respini