



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.

Erklärung des Gotthard Komitees zu STEP Ausbauschritt 2030/35

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016, der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des 4 m - Güterkorridors zwischen Basel und Chiasso resp. Luino und weiter bis zu den Terminals im Grossraum Milano (Eröffnung 2020/21) ist die Gotthard-Achse nicht fertig gebaut. Der Gotthard ist und bleibt die wichtigste Nord-Süd Verbindung für den Personen- und Güterverkehr. Mehr als die Hälfte der schweizerischen Bevölkerung lebt und arbeitet in den 13 Gotthardkantonen. Für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes ist deshalb die Beseitigung der Engpässe auf der Nord- und Südseite des Gotthards und der weitere Ausbau des Regional- und des Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs auf der Schiene entscheidend. Eine gegenseitige Verdrängung der drei verschiedenen Verkehre infolge Kapazitätsengpässen kann nicht akzeptiert werden. Die 13 Gotthardkantone erwarten für den Ausbauschritt 2030/35, dass ihre Anliegen, basierend auf der Erklärung von Bellinzona (Juli 2011), gebührend berücksichtigt werden.

http://gotthard-komitee.ch/app_icc/xt_obj_document.asp?oid=9188&cid=&cmd=FETCH&err=0&

Regionalverkehr

Das Regionalverkehrsangebot der Gotthardkantone ist nachfragegerecht sicherzustellen.

Der Regional- und Fernverkehr bilden gemeinsam das Rückgrat des schweizerischen ÖV-Systems. Im dicht genutzten und im Mischverkehr betriebenen Bahnnetz der Schweiz kämpfen der Güterverkehr und Regionalverkehr zeitweise um die gleichen Trassen. Im Mittelland und auf der Nord-Süd-Achse muss die Bahninfrastruktur ausgebaut werden, damit der Regionalverkehr, wie auch der übrige Verkehr, bedarfsgerecht weiterentwickelt werden kann.

Ohne einen Kapazitätsausbau auf dem Abschnitt Aarau – Zürich ist ein Ausbau des Regionalverkehrs im Mittelland nicht möglich. In der Nordwestschweiz werden für die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel die dringenden und zum Teil bereits beschlossenen Ausbauten auf den Zufahrten zum Gotthard Basistunnel notwendig.

Auf der Nord-Süd-Achse sind Kapazitätsausbauten im Knoten Luzern dringend notwendig.

Um die in den STEP-Planungen ausgewiesenen grossen Kapazitätsengpässe in mehreren Korridoren der Zürcher S-Bahn beheben zu können, sind gezielte Ausbauten der Infrastruktur zwingend erforderlich. Dabei spielen die beiden Schlüsselobjekte Brüttenertunnel und Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen eine zentrale Bedeutung.

Die entsprechenden Anschlüsse an die lokalen Busnetze oder Privatbahnen sind sicherzustellen und allenfalls mit Anpassungen in der Infrastruktur (Bahnhöfe und Gleisanlagen) zu ermöglichen.

Der Regionalverkehr ist in genügendem Masse zu berücksichtigen, so dass er das Fernverkehrsnetz optimal ergänzt. Es darf nicht sein, dass die Kantone mit Zusatzbestellungen beim regionalen Personenverkehr Überlasten des Fernverkehrs auffangen und finanzieren müssen.

Fernverkehr

Das Knotenkonzept der Bahn 2000 ist an der Gotthard Achse zu vervollständigen und der Kanton Tessin ist einzubinden.

Eine Errungenschaft im Schweizer Bahnnetz ist der Taktfahrplan und die Bildung von grossen Knotenbahnhöfen. Dies ermöglicht halbstündlich oder stündlich verkehrende Züge, welche systematisch gegenseitig gute Anschlüsse vermitteln und gut mit dem regionalen Bahn- und Busnetz alimentiert werden können. Dieses Konzept, das mit der Bahn 2000 beschlossen wurde, soll für die ganze Nord-Süd-Achse in den Knoten Bellinzona, Luzern, Basel und Zürich vervollständigt werden.

Die Einbindung ins europäische HGV Netz auf der Gotthard-Achse muss verbessert werden. Konkurrenzfähige Fahrzeiten auf den Achsen Frankfurt–Basel-Luzern-Tessin-Milano und Stuttgart–Zürich–Tessin-Milano sollen erreicht werden (Vertrag von Lugano Sept 96¹). Auf dem Ast Schaffhausen–Zürich–Tessin–Milano sind die Engpässe zu eliminieren.

Auf der Nord-Süd-Achse sind der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) zusammen mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) jene Schlüsselprojekte, welche ein in die Zukunft weisendes Gotthard-Konzept ermöglichen. Der DBL entfaltet national und international grossen Nutzen, beispielsweise indem er die Reisezeiten auf der Nord-Süd Achse Frankfurt–Basel–Luzern–Milano verkürzt. Zudem ermöglicht er zusammen mit dem ZBT II einen Kapazitätsausbau für häufigere und längere Züge Richtung Bern, Zug–Zürich und auf der Achse Basel–Tessin/Italien.

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 Züge weiter ansteigen lassen. Würden sich die Verkehrsströme 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 welchen 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

¹(<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001034/index.html>Vertrag)

Güterverkehr

Die Verladeanlagen für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sind auf die höheren Kapazitäten nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des 4m-Korridors auszurichten.

Das 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.

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.

Auf den Zufahrtlinien steht eine Entlastung der Line Aarau- Zürich im Vordergrund. Sie ermöglicht gleichzeitig eine Verbesserung des Güterverkehrs zwischen Basel und Rangierbahnhof Limmattal resp. Basel/Zürich und der aargauischen Südbahn als wichtigste Zufahrtlinie zum Gotthard. Damit ist auch sichergestellt, dass der Güterverkehr nicht entlang dicht besiedelter Gebiete am Zugersees geführt werden muss.

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 neuer Juradurchstich für den Güterverkehr voranzutreiben. Die zurückgestellten Abschnitte der NEAT nördlichen Zufahrten am Gotthard in den Kantonen Schwyz und Uri sind planerisch aufzuarbeiten und in die Langfristplanung aufzunehmen. In Süden muss die Projektierung der Umfahrung Bellinzona und die Planung ab Lugano südwärts für die Weiterführung in die norditalienischen Terminals vorangetrieben werden.

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.

Im Güterverkehr sind Optimierungen mit der bedarfsgerechten Nutzung der zur Verfügung stehenden Trassen soweit wie möglich auszuschöpfen.

Finanzrahmen

Es ist der Ausbauschritt 2035 im Umfang von 11,5 Mia. Fr. vorzusehen.
Für Grossprojekte des nächsten Ausbauschritts sind die Projektierungen frühzeitig auszulösen und für Schlüsselprojekte eine tragbare Vorfinanzierung zu ermöglichen.

Die Variante Ausbauschritt 2035 im Umfang von 11.5 Mia. Fr. kann die brennendsten Kapazitätsengpässe im Einzugsgebiet des Gotthardkomitees beheben, andere Engpässe werden weiterhin bestehen bleiben.

Daher sind für diejenigen prioritären Grossprojekte der Gotthardachse, welche im Ausbauschritt 2030/35 nicht berücksichtigt werden können, eine für die Kantone tragbare Vorfinanzierung zu ermöglichen.

Mindestens sind die notwendigen Kredite für die Projektierung einzelner Schlüsselobjekte bereitzustellen. Grossprojekte haben erfahrungsgemäss eine lange Vorlaufzeit und die Planung ist deshalb entsprechend frühzeitig auszulösen.

Ausbauprojekte in den 13 Gotthardkantonen für STEP AS 2030/35

Neben den vielen kleineren Netz- und Bahnhofausbauten (Projekte der Planungsregionen) sind für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes der 13 Gotthardkantonen folgende Grossprojekte notwendig. Sie sollen die Bedürfnisse des Fern-, Regional- und Güterverkehrs optimal abdecken.

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 Ausbauschnitt STEP 2025 bereits beschlossen wurde, muss umgehend ausgelöst werden. Der Zimmerberg-Basistunnel ist auch bereits bei zwei nationalen 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 Ausbauschnitt von:

- Durchgangsbahnhof Luzern:
Die Projektierung, welche im Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 vom Juni 2013 bereits beschlossen ist, muss umgehend ausgelöst und auch im Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 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 die Kategorie „Festsetzung“ aufgenommen werden, so dass sie in den nächsten Ausbauschritten realisiert werden können. Grosse Projekte sind bezüglich Etappierungsmöglichkeiten zu vertiefen.

Ebenfalls sollen Kombinationen und Synergien mit weiteren Bauwerken (wie z. B. mit dem Bau des neuen Nationalstrassentunnels am Axen) geprüft werden.

Der leitende Ausschuss Gotthard Komitee:
Zürich, 30. November 2017

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich	Regierungsrätin Carmen Walker Späh Präsidentin Gotthard Komitee
Bau-, Verkehrs- und Umweltdepartement Kanton Aargau	Landammann Stephan Attiger
Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft	Regierungspräsidentin Dr. Sabine Pegorano
Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt	Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Kanton Luzern	Regierungsrat Robert Küng
Baudirektion Kanton Nidwalden	Regierungsrat Josef Niederberger
Bau- und Raumentwicklungsdepartement Kanton Obwalden	Regierungsrat Josef Hess
Baudepartement Kanton Schaffhausen	Regierungsrat Martin Kessler
Baudepartement Kanton Schwyz	Regierungsrat Othmar Reichmuth
Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn	Regierungsrat Roland Fürst
Dipartimento del territorio Cantone Ticino	Staatsrat Claudio Zali Vizepräsident Gotthard Komitee
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Regierungsrat Urban Camenzind
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zug	Regierungsrat Dr. Matthias Michel
Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee	Camera die commercio dell'industria e dell'artigianato Michele Rossi, Delegato Relaziononi Esterne

Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee	Ständerat/Consiliere algi stati Filippo Lombardi
Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz Dr. Felix Howald, Direktor
Mitglied leitender Ausschuss Gotthard Komitee	Schweizerische Rheinhäfen Hans-Peter Hadorn, Direktor