



Sperrfrist: 9. Juni 2011, 15 Uhr

Bellinzona, 9. Juni 2011

Eingabe des Gotthard-Komitees zuhanden des schweizerischen Bundesrates

Erklärung von Bellinzona

Diese Resolution erfolgt aus der wachsenden Besorgnis heraus, dass dringend notwendige Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionale Gotthard-Achse auf die lange Bank geschoben werden. 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. Das Gotthard-Komitee erwartet von Bundesrat und Parlament, dass die nötigen Mittel rechtzeitig bereitgestellt werden, um die verschiedenen Lücken im System zu schliessen und die NEAT zu dem zu machen, was Bevölkerung und Wirtschaft von ihr erwarten. Auf dem Spiel steht die Lebensqualität von 3,5 Millionen Menschen in 13 Kantonen.

Geschäftsstelle Gotthard-Komitee

Gotthard-Komitee, Postfach 59, CH-6170 Schüpfheim

Telefon: 0041 41 484 22 44, E-mail: info@gotthard-komitee.ch, www.gotthard-komitee.ch

Die Vertreter der Regierungen der dreizehn Gotthard-Kantone anerkennen,

- dass bis 2020 die Gotthardachse eine neue Leistungsfähigkeit erhält und neue Verbindungen ermöglicht;
- dass die erste Flachbahn durch die Alpen realisiert ist und Personen und Güter von Norden und Süden auf eine kürzere Strecke und ohne nennenswerte Steigungen durch die Alpen transportiert werden können;
- dass die Schweiz damit aus eigener Kraft eine Schlüsselinvestition im Verkehrsnetz Europas verwirklicht oder realisiert und bis in diesen Zeitraum dem europäischen Verkehr zur Verfügung stellt;
- dass damit das Tessin eine rasche Verbindung in die Zentralschweiz und nach Zürich erhält und sich neue Entwicklungsmöglichkeiten für das Tessin, aber auch zwischen der Schweiz und dem Grossraum Mailand ergeben.

Die Vertreter der Regierungen der 13 Gotthard-Kantone stellen aber fest,

- dass vor und nach den Basistunnels am Gotthard und am Monte Ceneri, der zusätzliche Verkehr noch auf den alten Trassen der Gotthardbahn bewältigt werden muss; damit ergeben sich Kapazitätsengpässe und eine zusätzliche Konkurrenz zwischen Personenfernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr. Der schienengebundene Regionalverkehr auf der Gotthardachse kann nicht ausgebaut, sondern muss im schlimmsten Fall abgebaut werden;
- dass auf der Gotthardachse nicht durchgängig Wagenprofile mit vier Meter Eckhöhe verkehren können;
- dass in Europa erst ansatzweise schlüssige Logistikkonzepte vorhanden sind, damit Güter im Fernverkehr nachhaltig von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können;
- dass der Güterverkehr mitten durch Dörfer und Siedlungsgebiete führt und diese damit zusätzlichen Emissionen und zusätzlichen Risiken durch Gefahrgütertransporte ausgesetzt werden; überdies widerspricht dies der im Entwurf zum Raumkonzept der Schweiz postulierten Siedlungsentwicklung nach innen;
- dass die Gefahr besteht, dass über europäische Regelungen zwischen Rotterdam und Genua der Güterverkehr bei der Trassenzuteilung gegenüber dem Personenverkehr priorisiert werden soll.

Die Vertreter der Regierungen der dreizehn Gotthard-Kantone verlangen deshalb,

- dass die Kapazitätsengpässe in der Schweiz rechtzeitig behoben werden (Neu- und Ausbaustrecken sowie weitere Massnahmen);
- dass mit der Eröffnung des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels zwischen Basel und Chiasso/Luino der Verkehr mit Wagenprofilen von vier Meter Eckhöhe ermöglicht wird;
- dass der Bund die Europäische Gemeinschaft auffordert, dass sämtliche international verkehrenden Eisenbahnwagen bis 2020 im Minimum nach den schweizerischen Lärmschutzvorschriften lärmsaniert sind;
- dass der Bundesrat die nationale Autonomie in der Trassenvergabe- und Tarifpolitik verteidigt.

Die Vertreter der Regierungen der dreizehn Gotthard-Kantone setzen sich deshalb dafür ein,

- dass die weitere Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz im Einklang mit der beabsichtigten Raumentwicklung gewährleistet wird und mittel- bis langfristig sicher finanziert werden kann;

- dass die regionale Versorgung mit schienengebundenem Regionalverkehr angemessen gesichert werden kann und alle Regionen entlang der Gotthardachse mit attraktiven Fernverkehrsverbindungen erschlossen werden;
- dass der internationale Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann;
- dass der Lärmschutz im Schienenverkehr europaweit bis 2020 mindestens den heutigen Stand der Schweiz erreicht.

(unterzeichnet von den Kantonsregierungen der 13 Gotthard-Kantone + weiteren Mitgliedern des Gotthard-Komitees)