



SP Zentralschweiz UR, SZ, OW, NW, LU, ZG

Medienmitteilung

Leistungsfähige Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel

29. Januar 2011. Die SP der Kantone UR, SZ, OW, NW, LU und ZG fordern zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2017 den 4m-Korridor Basel-Italien für den kombinierten Verkehr, sowie die Aufnahme des Axentunnels in die erste Tranche Bahn 2030. Nur so wird die NEAT zu einem funktionierenden Gesamtsystem, das die vom Volk verlangten Verlagerungsziele erreicht. Die Schweiz braucht diese Strategie, um in Deutschland und Italien glaubwürdig für den Bahnausbau Druck zu machen.

Die Bundespräsidentin, der Direktor des Bundesamtes für Verkehr und der CEO der SBB haben jüngst in Deutschland interveniert, um Druck auf einen raschen Ausbau der Rheintalstrecke als Zufahrt zur NEAT auszuüben.

Mit dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung sowie dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz sind klare Ziele vorgegeben, nämlich eine Halbierung des alpenquerenden Strassen-Schwerverkehrs bis 2019. Dazu braucht es eine leistungsfähige Bahn.

Die Schweiz selber muss aber ihre Hausaufgaben machen. Die Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel, der 2017 in Betrieb geht, werden völlig ungenügend sein. In der Planung zum Ausbau der Schienen-Infrastruktur ist bis dahin nichts Substantielles vorgesehen. Die Zufahrten sind lediglich zweispurig. Im kombinierten Verkehr können keine Sendungen mit 4m Standard-Eckhöhe transportiert werden, weder unbegleitete Sattelaufleger in Taschenwagen noch LKW auf Niederflurwagen. Zudem verhindert der fehlende 4m-Korridor den Einsatz von Doppelstockzügen und somit ein grösseres Platzangebot im Personenverkehr.

Die SP der Zentralschweizer Kantone UR, SZ, OW, NW, LU und ZG fordern die umgehende Realisierung des 4m Korridors Basel – Italien auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2017. Bisher war dies erst im Paket Bahn 2030 vorgesehen und lediglich in der Maximalvariante und zu unbestimmter Zeit. Die Finanzierung der Investition von ca. 0.6 Milliarden Franken soll mit den nicht gebrauchten Mitteln für die NEAT erfolgen, die gemäss aktueller Schätzung rund 1 Milliarde Franken betragen. Verkehrstechnisch sind auch Investitionen auf italienischem Boden entlang der Strecke via Luino notwendig.

Die SP UR, SZ, OW, NW, LU und ZG fordern zudem die Erhöhung der Kapazität der NEAT-Zulaufstrecken in vorderster Priorität von Bahn 2030. In der neusten Strategie des Bundes für den Bahnausbau vom 20. Januar 2011 ist dies überraschend kein Thema mehr, obwohl ein terminierter, gesetzlicher Auftrag für die Verlagerung des alpenquerenden Strassen-Schwerverkehrs besteht. Insbesondere muss in der ersten Tranche Bahn 2030 ein neuer, doppelspuriger Axentunnel zwischen Brunnen und Flüelen gebaut werden, auch um den regionalen Schienenverkehr nicht auf die Strasse zu verdrängen.

Für weitere Auskünfte:

NR Andy Tschümperlin, 6432 Rickenbach, Tel. (079) 780 62 11