



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Planung
Frau Laëtitia Béziane
3003 Bern

Brunnen, 28. Februar 2011

**Sozialdemokratische Partei
Zentralschweiz**

Verkehrskommission

Martin Reichlin
Bahnhofplatz 1, 6440 Brunnen
041 820 04 29
reichlin.m@bluewin.ch

Anhörung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Sehr geehrte Frau Béziane,
sehr geehrte Damen und Herren

Die Verkehrskommission der SP Zentralschweiz (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den Anpassungen und Ergänzungen 2011 des SIS Stellung zu nehmen.

Allgemeines

Die seit Annahme der „Alpeninitiative“ durch das Schweizer Volk wiederholt geforderte Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene ist nach wie vor weit von einer Realisierung entfernt. Zudem wird mittel- und langfristig die Einwohnerzahl in den Zentralschweizer Kantonen deutlich steigen. Dabei wird die Zahl der Pendlerinnen und Pendler in Richtung regionaler und nationaler Zentren überproportional zunehmen.

Das heutige Eisenbahnnetz in der Zentralschweiz ist veraltet und hat seine Kapazitätsgrenzen erreicht. In fünf Jahren wird der Gotthard-Basis-Tunnel (GBT) die Kapazität auf einem begrenzten Streckenabschnitt der Nord-Süd-Achse deutlich erhöhen. Wenn nicht gleichzeitig die Zulaufstrecken entsprechend ausgebaut werden, kann jedoch weder das Verlagerungsziel erreicht noch der Pendlerverkehr auf der Schiene ausgebaut werden. Im Gegenteil wird dieser Pendlerverkehr durch den fremdverursachten Transitverkehr vermehrt auf die Strasse gezwungen.

Damit wird nicht nur die Mobilität der Zentralschweizer Bevölkerung erschwert, sondern es werden auch die verkehrsbedingten Immissionen zu Lasten der Zentralschweizer Bevölkerung erhöht. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass die Zentralschweizer Bevölkerung vom Fernverkehr vermehrt abgekoppelt wird, obwohl gerade sie die Folgen des Fernverkehrs hauptsächlich zu tragen hat. Diese Verschlechterungen lehnen wir klar ab und fordern daher die Erhöhung der Kapazität der NEAT-Zulaufstrecken in vororderster Priorität von Bahn 2030. In der neuesten Strategie des Bundes für den Bahnausbau vom 20. Januar 2011 ist dies überraschenderweise kein Thema mehr, obwohl ein terminierter, gesetzlicher Auftrag für die Verlagerung des alpenquerenden Strassen-Schwerverkehrs besteht.

Zwischen Basel und Italien können heute 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. Wir verlangen daher die umgehende Realisierung des 4m-Korridors Basel – Italien auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2017.

In der Übersicht über die Vorhaben im „Teilraum Luzern/Zentralschweiz“ (SIS S. 14) fehlt beim Eisenbahnknoten Luzern die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit Zürich-Luzern (z.B. durch einen Tiefbahnhof Luzern). Dafür favorisieren wir statt des im Teilraum Zürich geplanten Basistunnels „Zimmerberg II“ die wesentlich günstigere Variante „Zimmerberg Light“, also den durchgehenden Doppelspur-Ausbau der bestehenden SBB-Strecke Zug - Zürich mit einer zweiten Einspurröhre Littli-Sihlbrugg und einem neuen zweispurigen Tunnel Sihlbrugg - Horgen-Oberdorf.

Zu den Objektblättern 7.1 Rigi und 7.2 Axen/Uri

Ein bald (d.h. vor 2030) zu erfolgender Ausbau der nördlichen Zufahrtsstrecken zum GBT muss oberste Priorität erhalten.

Urmibergtunnel

Der Bau des Urmibergtunnels ist Teil dieser Kapazitätssteigerung. Gemäss SIS wird der Tunnel im Gebiet Harmettlen die Stammlinie Richtung Süden verlassen und so den Bahnhof Goldau westlich umfahren. Der Anschluss von Arth-Goldau an den NEAT-Personenverkehr muss auch mit einem Urmibergtunnel garantiert sein. Bereits heute ist der Bahnhof Arth-Goldau ein wichtiger Umsteige- und Zusteigeknotenpunkt für Reisende aus den Kantonen Schwyz, Uri/Tessin, Luzern/Basel, Zug/Zürich oder aus der Ostschweiz.

Felderboden

Gemäss SIS erfordert die NEAT-Linienführung im Felderboden eine Verlegung der N4. Da wir den Bau des Morschacher Strassentunnels ablehnen, beantragen wir, dass die Autobahn wie bisher in einem langen Rechtsbogen vom Urmiberg herkommend über die Schwyzerstrasse führt, um danach die NEAT-Linie zu unterqueren und in den Mositunnel zu gelangen. Die Auto-

bahn-Ein- und Ausfahrt soll wie heute bei der Schwyzerstrasse belassen werden. Die Planung von Schiene und Strasse soll entsprechend aufeinander abgestimmt werden.

Axentunnel

Ein neuer, doppelspuriger Axentunnel zwischen Brunnen und Flüelen muss bereits in der ersten Tranche von Bahn 2030 gebaut werden, um den regionalen Schienenverkehr nicht auf die Strasse zu verdrängen und um das Verlagerungsziel zu erreichen. Mit einer schnellen Realisierung des Axentunnels und zusammen mit dem neueren bergseitigen Einspurtunnel entsteht eine leistungsfähige und flexible Anlage. Dann kann das Seegleis anschliessend ohne grössere Probleme saniert oder für andere Zwecke (Rad-/Gehweg) rückgebaut werden.

Varianten Uri Berg lang

Wir favorisieren die Variante Hafnerried. Erstens wird die Bevölkerung bei der Variante Hafnerried besser vor Lärm geschützt. Zweitens ist die in der Variante Reider vorgesehene Haltestelle ausserhalb Flüelens in Richtung Altdorf zu weit von Flüelen entfernt und daher für das Umsteigen Schiff-Bahn nicht attraktiv. Die Haltestelle ist also aus der Sicht der öV-Benützer aus dem Kanton Uri und den anliegenden Kantonen keine Alternative zum heutigen Bahnhof Flüelen. Um die öV-Erschliessung Flüelens zu gewährleisten, ist die Stammlinie durch Flüelen zu belassen und auf den Umfahrungstunnel von Flüelen ab Gronbach zu verzichten. Dies bedeutet eine Kostenreduktion und ist vertretbar, wenn auf der Stammlinie nur noch Personenzüge verkehren und die Güterzüge Flüelen im Axentunnel umfahren. Der Kanton Uri braucht zudem einen Anschluss an die NEAT. Mit der obigen Lösung lassen sich IC-/EC-Halte im Kanton Uri leichter realisieren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Forderungen. Mit freundlichen Grüssen

SP Zentralschweiz
Verkehrskommission

Martin Reichlin