

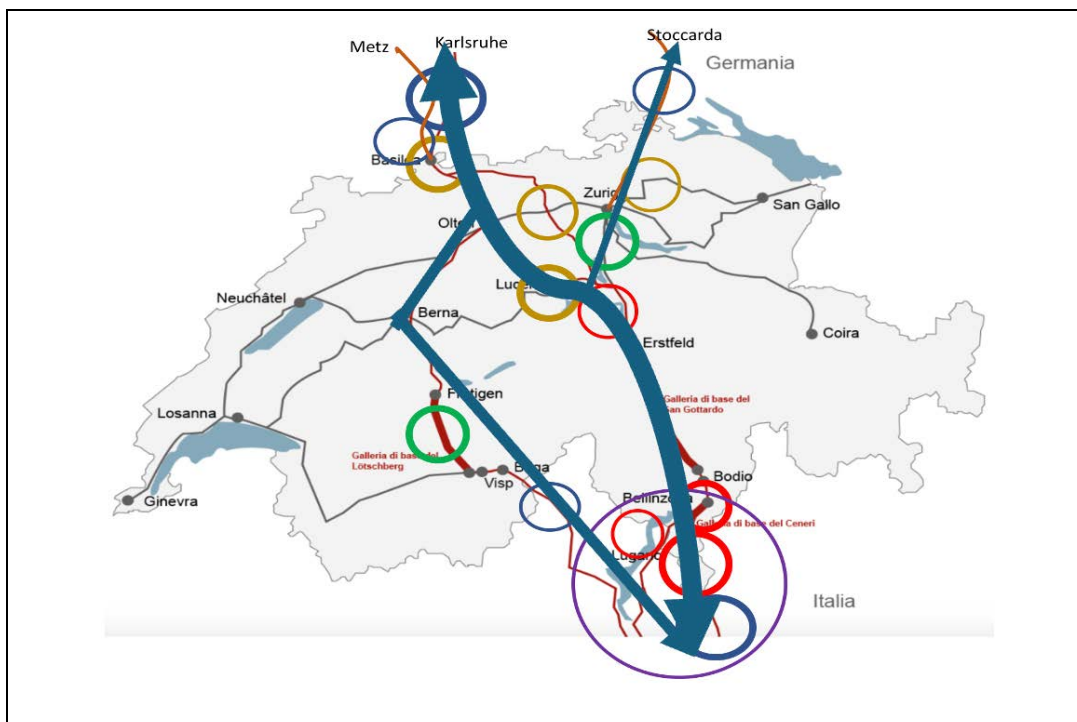


Pro Gotthard – Eisenbahn Europas / www.progotthard.ch

Die Fertigstellung der Alpentransversale auf dem Nordsee-Rhein-Mittelmeer Korridor (NSRM)

Zusammenfassung und Dokumentation

Zielgruppe:
politisch engagierte Personen und Interessengruppen



Inhaltsverzeichnis

ProGottardo – Ferrovia d’Europa. Wer sind wir?

1	Ziele der Dokumentation.....	4
2	Alpentransversale: Kurzer historischer Überblick.....	4
3	Die Hauptprobleme	5
3.1	Schweizer Kontext	5
3.2	Italien, Deutschland und Europa	6
3.3	Regio Insubrica / Città dei Laghi: polyzentrischer grenzüberschreitender metropolitaner Raum	8
4	Engpässe auf dem NSRM-Korridor und Projekte in der Schweiz.....	9
5	Die Finanzfrage	10
6	Die politische Agenda der Schweiz und mögliche Vorgehensweisen	12

Beigefügte Dokumente

(Die Dokumente sind auf der Website www.progottardo.ch verfügbar)

1. Memorial 2024
2. Allianz Süd der Alpen
3. Motion des Parlaments der Region Lombardei (5.5.2026)
4. Zusammenfassung des Seminars zur Finanzierungsfrage (Lugano, 10.10.2025)
5. Memorandum of Understanding (MOU) Italien-CH 2023
6. Michele Rabino II: Maßnahmen der RFI für den Zugang zu AlpTransit Süd

Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa

Wer sind wir?

Unser Verein wurde 2016 mit dem Ziel gegründet, die Fertigstellung der Alpentransversale, insbesondere der Gotthardstrecke, voranzutreiben. Wir sind Mitgründer des Vereins *SwissRailvolution*, der national die Realisierung des *Verkehrskreuzes Schweiz* auf den Achsen Basel/Zürich–Chiasso und Genf–St. Gallen fördert (www.swissrailvolution.ch).

Memorial 2024

Fordert die Fertigstellung von AlpTransit mit den Zufahrtsstrecken zu den Lötschberg-, Ceneri- und Gotthard-Basistunneln als integralen Bestandteil des europäischen TEN-T-Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer (NSRM). Das von über 30 Gemeinden, Wirtschaftsverbänden und 200 Persönlichkeiten der Zivilgesellschaft unterzeichnete Memorandum stellt eine Art „Magna Charta“ des Vereins dar und wurde im Herbst 2025 den schweizerischen, italienischen und europäischen Behörden vorgelegt. (siehe beigefügtes Dokument)

Vorstand

Ko-Vorsitz: Michele Guerra (Abgeordneter im Grossen Rat des Kantons Tessin), Simone Gianini (Abgeordneter im Nationalrat). **Vize-Vorsitz:** Gianni Ghisla

Mitglieder: Giuditta Botta, Federica Colombo, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni

www.progottardo.ch

Normative Grundlagen

- **Art. 84:** 1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. (...) 2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.
- **Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale. Art. 1:** Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. (...). **Art. 3:** Das NEAT-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. (...) **Art. 9:** Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung.

Politische und zivilgesellschaftliche Legitimation

- **Resolution des Grossen Rates der Republik und des Kantons Tessin**, der am 23. Mai 2023 einstimmig für einen sofortigen Beginn der Vorplanung der Zugangsstrecken zur AlpTransit verabschiedet wurde.
- **Motion des Parlaments der Region Lombardei**, am 5. Mai 2026 einstimmig angenommen, die den Präsidenten sowie die Regionalregierung dazu verpflichtet, sich auf nationaler und internationaler Ebene für die Fertigstellung von AlpTransit einzusetzen.
- **«Allianz Süd der Alpen»:** Anfang 2025 hat sich südlich der Alpen eine spontane grenzüberschreitende Allianz für die Fertigstellung der AlpTransit gebildet. Ihr gehören der Kanton Tessin und die Regionen Lombardei, Piemont und Ligurien an.
- **Appell der «ProGottardo-ferrovia d'Europa»** für die Fertigstellung von AlpTransit, 2016 von über 11'000 Personen unterzeichnet, unter Mitwirkung der im Grossrat vertretenen Jungparteien.
- **Parlamentarische Vorstösse** auf kantonaler und nationaler Ebene. Darunter: 2017 eine Motion (Dittli) für ein Schienenverkehrskonzept im Sinne des «Verkehrskreuz Schweiz»; 2018 die Motion (Romano und Tessiner Deputation) mit ähnlicher Forderung; 2022 neue Motion (Olivier/Romano/Wicki/). Alle Motionen vom Parlament mit grosser Mehrheit angenommen.

1 Ziele der Dokumentation

Die vorliegende synthetische Dokumentation soll Personen (Politiker, Stakeholder, interessierte Bürger usw.) informieren, die an der Fertigstellung der Alpentransversale interessiert sind. Angesichts der nahenden politischen Entscheidungsphase (2026/2027) konzentrieren sich die Informationen auf die Situation in der Schweiz, jedoch stets in ihrem massgeblichen Bezug als territorialer Bestandteil des Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridors (NSRM) des europäischen Hochgeschwindigkeits- und Hochkapazitätsnetzes TEN-T.

2 Alpentransversale: Kurzer historischer Überblick

Die moderne Alpentransversale wurde **1882** mit der Eröffnung des Gotthardtunnels eingeweiht. Ein internationales Abkommen mit Italien und Deutschland sowie eine gemischte öffentlich-private Finanzierung hatten dessen Realisierung ermöglicht. Die Eisenbahn wurde sofort erfolgreich und zum unverzichtbaren Faktor der Entwicklung in der Schweiz und in Europa, und zwar bis zu den glorreichen dreißig Jahren des Wiederaufbaus nach dem Krieg, als die aufstrebende Straße deren langsamen Rückgang einleitete. In den 1980er Jahren trug die zunehmende Umweltbelastung zur Bahnrenaissance wesentlich bei. So sahen sich



Regierung und Parlament zum Handeln veranlasst und, auch als Reaktion auf die Auflagen der Europäischen Kommission, brachten sie das Projekt der Neuen Alpentransversale zur Abstimmung. Das Schweizer Volk stimmte **1992**¹ zu und legte **1994** nach mit einem ja zum Schutz der Alpen mittels der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Der Bau von AlpTransit mit den drei Basistunnel konnte so in Angriff genommen werden. **2007** wurde der Lötschberg eingeweiht, gefolgt vom Gotthard **2016** und vom Ceneri **2020**. Doch das Werk blieb halbfertig, „**das Herz ist da, aber die Arterien fehlen**“. Die per Gesetz in Aussicht gestellten (vgl. Fussnote 1, AtraG), unerlässlichen Zufahrtsstrecken im Norden und Süden wurden nie realisiert und, was besonders gravierend ist, sie sind für die nächsten Jahrzehnte nicht geplant. Damit können die Anbindung an Europa's Netz TEN-T, wichtige Sicherheitsmassnahmen mit der Trennung der Verkehrsströme und die Umfahrung der Stadtzentren nicht verwirklicht werden.

Weitere Informationen:

- Portal AlpTransit: <https://www.alptransit-portal.ch/de/>
- Remigio Ratti (2016). *L'asse ferroviario del San Gottardo. Economia e politica die transiti alpini*. A. Dadò Editore. ISBN: 978-88-8281-447-2

¹ Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale (AtraG) vom 4. Okt. 1991 (742.104), vom Volk 1992 angenommen, Stand 1. Dez. 2019. (Vgl. den Text im Kasten, S. 3)

3 Die Hauptprobleme

De facto wird die Alpentransversale in ihrem heutigen Zustand von derartigen Engpässen belastet, dass ihre Funktionsfähigkeit für den wirtschaftlich und geopolitisch für die Schweiz und für Europa essenziellen NSRM-Korridor bei weitem nicht gewährleistet werden kann, mit Konsequenzen auf allen Ebenen, regional, national und europaweit: Für die Sicherheit (vgl. z.B. den Unfall im Gotthardtunnel im Jahr 2023), für die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, für die Wettbewerbsfähigkeit auf den Langstrecken, aber auch für die Optimierung des Regional- und Grenzverkehrs – insbesondere in der Città dei Laghi, der sich mit der Regio Insubrica herausbildende metropolitane Raum nördlich von Mailand (vgl. unten).

3.1 Schweizer Kontext

Der Bund übernimmt beinahe im Alleingang die finanziellen Lasten für den Unterhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Dies galt auch für den Bau von AlpTransit, eines epochalen Projekts für eine Verbindung, die seit je eine europäische Identität aufweist. Über fast drei Jahrzehnte hinweg hat sich die Schweiz mit einer Investition von ca. 23 Milliarden CHF aus dem Fonds engagiert, der aus Steuereinnahmen gespeist wird (Bahninfrastrukturfonds, **BIF**, vgl. unten). Anders als im 19. Jh. haben Italien und Deutschland sowie die EU keinen Beitrag zur Finanzierung geleistet. Vielmehr hat sich die Schweiz sogar mit über 400 Millionen CHF verpflichtet, die Optimierung der bestehenden Zufahrtstrecken außerhalb ihrer Grenzen mitzufinanzieren.

Mit Blick auf die Zukunft lancierte der Bundesrat (BR) 2022 die **Perspektive Bahn 2050**. Dabei wurde den Verbindungen auf kurzen und mittleren Distanzen Vorrang eingeräumt, mit einer Logik, die vom Lokalen zum Globalen reicht, und – was ziemlich befremdlich ist – die Verbindungen auf langen Strecken, vor allem für Passagiere, und damit die Anschlüsse nach Europa in den Hintergrund gerückt. Die Folge: Die Zufahrtstrecken von AlpTransit wurden über das Jahr 2050 hinaus auf die lange Bank geschoben.

Zweifelloos ein überraschender Kurswechsel der Verkehrspolitik, mitverursacht durch die Verschärfung der finanziellen Lage. Der Unterhaltsbedarf des Netzes sowie die grossen Ausbauprojekte an zahlreichen internen Knotenpunkten führten zu einer Verdoppelung der Kosten gegenüber den Prognosen bereits in der mittelfristigen Phase des Ausbaus bis 2035 (vgl. unten). Hinzu kam erschwerend die Ablehnung der Autobahnausbauprojekte durch das Schweizer Volk im Jahr 2024. Dies alles ist nicht ohne Folgen geblieben. So lancierte Bundesrat Albert Rösti, Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK)

Ende 2024 die Initiative **«Verkehr 2045»** und beauftragte die ETH Zürich (Prof. U. Weidmann) mit einer Bewertung aller bereits beschlossenen oder in Planung befindlichen Ausbauprojekte der verschiedenen Verkehrsträger. Das Ziel: neu Prioritäten definieren. Der im Oktober 2025 veröffentlichte Weidmann-Bericht geht – auch weil dies nicht gefordert wurde – nicht einmal auf AlpTransit und die Anbindungen an das europäische TEN-T-Netz ein und bestätigt damit **das Grundproblem der Schweizer Eisenbahnverkehrspolitik, nämlich das Fehlen einer lang-**

fristigen Planung und einer entsprechenden Strategie. Dieser Mangel wurde pünktlich in den neuen Leitlinien bestätigt, die der Bundesrat am 28. Januar 2026 vorgelegt hat (<https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45>): **Die Alpentransversale, das Tessin und der Süden der Alpen sind buchstäblich auf der Strecke geblieben**. Mehr noch: Gemäss den Vorgaben des UVEK soll die Nord-Süd-Achse nicht einmal im Strategischen Entwicklungsprogramm für die Eisenbahninfrastruktur (STEP) berücksichtigt werden, das das Bundesamt für Verkehr (BAV) für die Zeit nach 2045 ausarbeiten muss. Dort heisst es wörtlich: *«Dieses*



Programm gibt die Richtung für die langfristige Entwicklung der Eisenbahn vor, insbesondere was die Ost-West-Achse betrifft», und dies soll auf der Grundlage der obsoleten Perspektive Eisenbahn 2050 geschehen². Die **Schweizer Politik**, notorisch an Sparzwänge, an starke regionale Interessen und an eine Sichtweise gebunden, die AlpTransit der Geschichte anvertraut hat, **ist derzeit nicht geneigt, die Planung der Zufahrtsstrecken von AlpTransit und deren Realisierung ab 2045 in Betracht zu ziehen**.

Gibt es realistische Möglichkeiten, diesen politischen Stillstand zu überwinden? Eine *unabdingbare Voraussetzung* dazu besteht **zunächst** darin, ausgehend von der bestehenden verfassungsrechtlichen Grundlage³ überzeugende Finanzierungsalternativen zu finden, die dank Drittmitteln die öffentlichen Finanzen entlasten können (vgl. unten das Kapitel zur Finanzfrage). Eine Neulancierung von AlpTransit hängt **zweitens** vom **Kanton Tessin** ab, der die Bedeutung des Augenblicks offenbar zu erkennen scheint. Tatsächlich verstärkt der Kanton die Bemühungen, **modulare Realisierungsetappen** vorzuschlagen, welche hinsichtlich der Machbarkeit und der Finanzierung besser mit der mittel- und langfristigen nationalen Planung vereinbar sein sollen, um so die Berücksichtigung des Südens der Alpen wieder ermöglichen zu können. Angesichts der aktuellen geopolitischen Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf das europäische Eisenbahnnetz, kann die Schweiz zudem das Risiko einer fortschreitenden Isolation nicht eingehen. Daher und wie historisch belegt ist **drittens** eine klare und entschlossene Haltung auf europäischer Ebene unerlässlich, vor allem seitens Italiens und der Mailänder Metropolregion sowie der ligurischen Häfen.

3.2 Italien, Deutschland und Europa

Im letzten Jahrzehnt hat **Italien** bei der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur und ihrer Verbindungen nach Europa einen Gang zugelegt. Auch dank der Mittel aus dem europäischen Plan für den Wiederaufbau (PNRR) werden die umfangreichen Investitionen in die ligurischen Häfen im Norden durch drei imposante Tunnel ergänzt: Am Terzo Valico dei Giovi (Verbindung Genua–Poebene), an der Strecke Turin–Lyon und am Brenner-Basistunnel. Doch die Engpässe auf der Gotthard-Achse zwischen Mailand und Como/Chiasso sowie auf der Simplon-/Lötschberg-Achse (spiralförmiger Tunnel bei Iselle) bestehen weiterhin, und dies trotz der verstärkten Optimierungsbemühungen der letzten Jahre dank der Abkommen zwischen Italien und der Schweiz, zuletzt mit dem MOU von 2023⁴. Das italienische Eisenbahnnetz steht kurz vor einem Qualitätssprung und einer Neuorientierung des Güter- und Personenverkehrs in Richtung Nordeuropa, mit der Diversifizierung der Strecken im Osten, Westen und im Zentrum der Alpen.

Ein deutlicher Beweis für das erneute strategische Interesse Italiens und insbesondere der nördlichen Regionen an der Entwicklung der zentralen Achse über den Gotthard und den Simplon/Lötschberg war, im Laufe des Jahres 2025, die Gründung der Allianz Süd der Alpen zur Förderung der Fertigstellung von AlpTransit, der sich die Lombardei, das Piemont, Ligurien und der Kanton Tessin angeschlossen haben (siehe www.progottardo.ch). Dieses Interesse wurde von der Region Lombardei durch die einstimmige

² Informationsblatt Nr. 2: *Ausblick auf Eisenbahn-, Straßen- und Agglomerationsprojekte nach 2045* / <https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45#Schede-informative>

³ Die Verfassung sieht dies in Art. 87 vor: 2. *Die Eisenbahninfrastruktur wird durch einen Fonds finanziert. (...) 4. Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.*

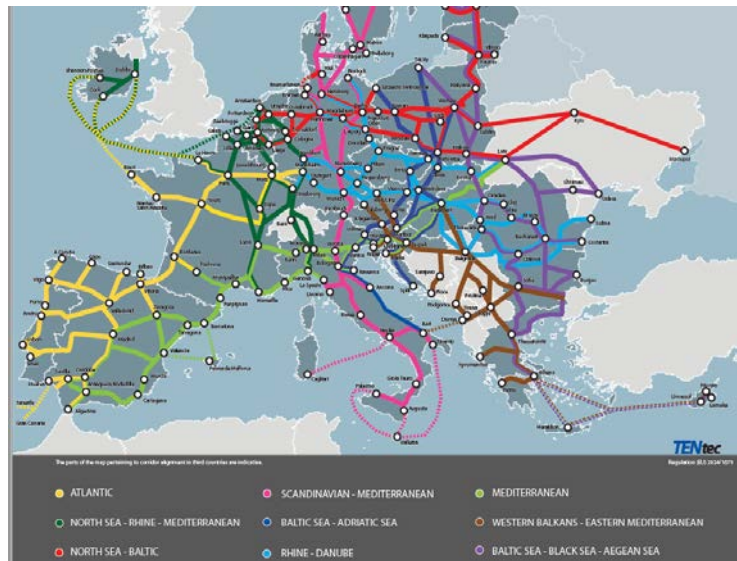
⁴ Vgl. die beigelegten Dokumente Nr. 4 (MOU 2023) und Nr. 5 (Rabino II). Die Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Italien stützt sich derzeit auf folgende formelle Vereinbarungen:

- **1999** „Abkommen zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Italienischen Republik über die Sicherstellung der Kapazität der Hauptstrecken, die die Neue Schweizer Transalpine Eisenbahn (NEAT) mit dem italienischen Hochleistungsnetz (RAC) verbinden“ vom 2. November 1999.
- **2012** „Absichtserklärung zwischen der Schweiz und Italien über die bilaterale Zusammenarbeit bei der Realisierung von Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenverkehrsdienste bis 2020“ (unterzeichnet am 17. Dezember 2012);
- **2014** „Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Italienischen Republik über den Ausbau der Infrastruktur des Eisenbahnnetzes zur Verbindung zwischen der Schweiz und Italien“ (abgeschlossen am 28. Januar 2014);
- **2020** „Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Italienischen Republik über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf der Verbindungsstrecke zwischen der Schweiz und Italien auf der Lötschberg-Simplon-Achse“ (abgeschlossen am 3. September 2020 und in Kraft getreten am 1. Dezember 2020).
- **2023 MoU** „Absichtserklärung zur bilateralen Zusammenarbeit bei der Realisierung von Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenverkehrsdienste bis 2035“ vom 6.7.2023

Verabschiedung einer Motion im Regionalparlament am 5.5.2026 voll und ganz bestätigt. Damit werden der Präsident und die lombardische Exekutive verpflichtet, sich auf den geeigneten nationalen und internationalen Ebenen für den Ausbau der südlichen Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln einzusetzen. Eine Verpflichtung, die auch der strategischen Bedeutung der Verkehrsachse für die Entwicklung der Regio Insubrica/Città dei Laghi geschuldet ist (siehe unten).

Deutschland befindet sich seinerseits in einer besonders schwierigen Lage. Offensichtliche Nachlässigkeit hat die Eisenbahninfrastruktur in den letzten Jahren an den Rand des Zusammenbruchs gebracht, was umfangreiche und langdauernde Sanierungsinvestitionen erforderlich macht. Unter den negativen Auswirkungen leiden auch die Zugangsstrecken zu AlpTransit, insbesondere jene zwischen Karlsruhe und Basel, die nicht vor 2040 fertiggestellt sein wird⁵. Die Bemühungen in Deutschland werden jedoch intensiviert, sodass voraussichtlich die mittel- und langfristigen Investitionen sichergestellt werden, die zur Gewährleistung der vollständigen Funktionsfähigkeit des TEN-T-Netzes unerlässlich sind, also auch für die Verbindungen auf dem NSRM-Korridor.

Für **die Europäische Union** ist zu den traditionellen Eckpfeilern der Verkehrspolitik – freie Mobilität, ökologische Nachhaltigkeit, wirtschaftliche Funktionsfähigkeit und internationale Zusammenarbeit – aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage die Frage der Sicherheit und damit der doppelten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für zivile und militärische Zwecke hinzugekommen. Die Verordnung zur Strategie für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T), die 2024 aktualisiert wurde ([Regulation \(EU\) 2024/1679](#)), definiert die Anforderungen an eine lückenlose europäische Infrastruktur, die neun Korridore umfasst, darunter den zentralen *Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor* (NSRM)⁶.



Auf der Ebene der Governance sind die Absichten der EU hinsichtlich einer intensiven Zusammenarbeit mit Nichtmitgliedstaaten, insbesondere der Schweiz, klar. Die genannte Verordnung ist in dieser Hinsicht eindeutig. Art. 56 sieht vor, dass

„Die Union kann hochrangige Abkommen mit interessierten Nachbarländern schließen, um einen koordinierten und abgestimmten Ansatz bei der Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten zu erreichen.“

Was die Finanzierung betrifft, hat die EU mit dem Mechanismus «Connecting Europe Facility/CEF» ein Instrument eingeführt, das darauf abzielt, sowohl öffentliche als auch private Investitionen speziell im Bereich der transeuropäischen Netze zu beschleunigen⁷. Wie zahlreiche Beispiele europäischer Projekte aus

⁵ Die Beziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz basieren auf folgenden Abkommen:

- **1996** „Lugano-Abkommen“, Vereinbarung über den Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf vier Gleise, keine Frist festgelegt. Der Ausbau erfolgt schrittweise, und es wird davon ausgegangen, dass die vier Gleise erst bis 2042 fertiggestellt sein werden. (https://de.wikipedia.org/wiki/Vertrag_von_Lugano / <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2000/280/it>)
- **2019** Leipziger Erklärung. Vereinbarung über die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung in Erwartung der vier Gleise. Unter anderem: Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich für den Güterverkehr; technische Optimierungsmaßnahmen; Einbeziehung Frankreichs für einen Ausbau der Nord-Süd-Strecke auf der Rheinseite (Metz – Basel).
- **2021** Vereinbarung zur Sicherstellung der Kapazität der Nordzulaufstrecken zu AlpTransit zur Bestätigung der Erklärung von Leipzig.

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-rhine-mediterranean-corridor_en

⁷ VERORDNUNG (EU) 2021/1153 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 7. Juli 2021 zur Einrichtung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>

den letzten Jahrzehnten zeigen, stehen damit die Türen für ergänzende Finanzierungen offen, die auf öffentlich-privaten Partnerschaften beruhen.

3.3 Regio Insubrica / Città dei Laghi: polyzentrischer grenzüberschreitender metropolitaner Raum

Südlich der Alpen bildet die **Regio Insubrica/Città dei Laghi** das Tor zu den drei Eisenbahn-Basistunneln Ceneri, Gotthard und Lötschberg. Die Regio Insubrica, die die Voralpenseen umfasst, stützt sich auf eine historische Identität⁸. Sie vermag der Città dei Laghi eine solide kulturelle Legitimität zu verleihen, und gibt damit der Perspektive eines **neuen urbanen/metropolitanen Pols** zwischen den Grossräumen Zürich und Mailand und einer authentischen sozioökonomischen Entwicklung Auftrieb.

Die Regio Insubrica wurde 1995 als privatrechtlicher Verein mit beratender Funktion gegründet (www.regioinsubrica.org). Ihr gehören der Kanton Tessin sowie die fünf lombardisch-piemontesischen Provinzen Varese, Como, Verbano-Cusio-Ossola, Lecco und Novara an (vgl. Abb. 1). Aufgrund ihres polyzentrischen Charakters und da sie vorwiegend auf italienischem Gebiet liegt, wird sie seitens der Schweiz (noch) nicht als «Metropolitaner Raum» eingestuft. Der derzeitige Status als «Wirtschaftszentrum» beschränkt sich auf das Tessin und ist de facto sehr nachteilig, insbesondere hinsichtlich der Raum- und Verkehrspolitik.

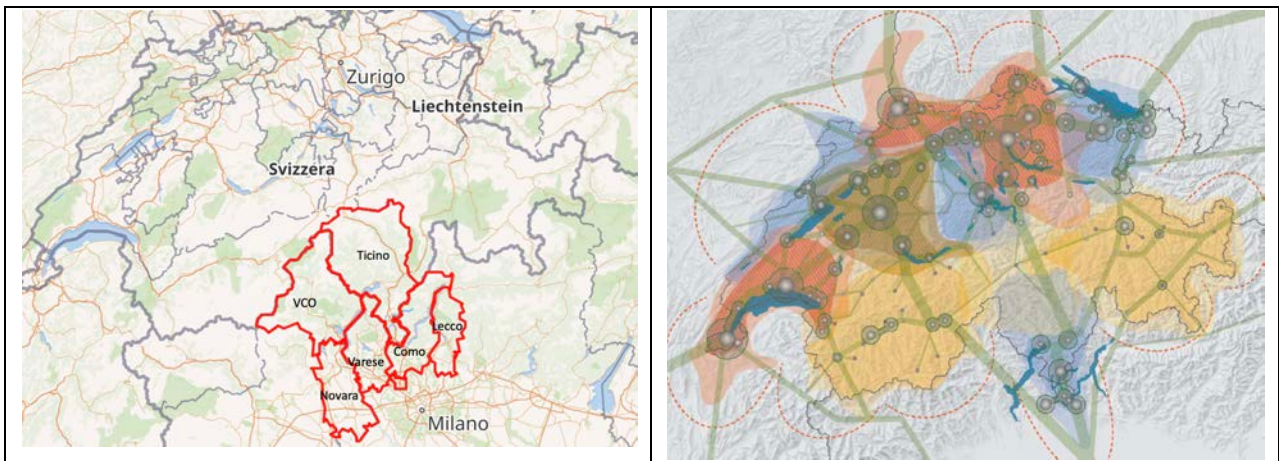


Abb. 1: Regio Insubrica/Città dei Laghi / Metropolitane Räume (rot) und Wirtschaftszentren (blau) (Quelle: eigene Darstellung, Raumkonzept Schweiz, 2024)

Betrachtet man die Regio Insubrica/Città dei Laghi in ihrer grenzüberschreitenden und polyzentrischen Gesamtstruktur mit einer Bevölkerung von 2,7 Millionen Einwohnern und einem BIP von über 100 Milliarden, steht sie den historischen Schweizer Metropolräumen Genf und Basel in nichts nach. Vielmehr verfügt sie dank Mailand über ein wirtschaftliches und kulturelles Hinterland, das zu den bedeutendsten in Europa zählt, und hat somit hervorragende Trümpfe in der Hand.

Die Anerkennung als „metropolitaner Raum“ ist daher von entscheidender Bedeutung, auch weil das Bundesgesetz über die Eisenbahnen (EBG / 742.101, Art. 48) ausdrücklich die Verbesserung der Verbindungen zu den europäischen Metropolregionen fordert, umso mehr, wenn diese grenzüberschreitender Natur sind. Es erübrigt sich fast zu betonen, dass die grundlegenden Probleme der Regio Insubrica/Città dei Laghi eng mit den Unzulänglichkeiten der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Eisenbahn, zusammenhängen. Abgesehen vom Ceneri-Tunnel stützt sie sich auf die Strecke aus dem 19. Jahrhundert und weist so eine Reihe von Engpässen auf, die den Betrieb des Netzes auf allen Ebenen beeinträchtigen. Die zahlreichen Optimierungen der letzten Jahre reichen weder aus, das hohe regionale und grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen aufzufangen, noch um Sicherheit und Redundanz sowie die

⁸ Siehe <https://insubricahistorica.ch/svizzera/29/09/2025/cosa-significa-regione-insubrica/>

Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Bahn zu gewährleisten. Damit bleibt das Ziel einer Verringerung der Umweltbelastung unerreichbar, genauso wie eine funktionale und effiziente Anbindung an das europäische TEN-T-Netz.

All dies stellt eine schwere Belastung für die territoriale, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung der gesamten Regio Insubrica/Città dei Laghi dar, mit erheblichen Auswirkungen auf nationaler und europäischer Ebene. Daher ist eine offene und auf grenzüberschreitender und internationaler Zusammenarbeit basierende Neuausrichtung der Verkehrspolitik dringend erforderlich.

4 Engpässe auf dem NSRM-Korridor und Projekte in der Schweiz

Wie aus der folgenden Abb. 2 hervorgeht, befinden sich viele der Engpässe, die den effizienten Betrieb des NSRM-Korridors beeinträchtigen, zwischen Karlsruhe und Mailand; sie betreffen somit die Zugänge zum AlpTransit und liegen größtenteils in den Grenzgebieten zu Deutschland und Italien.

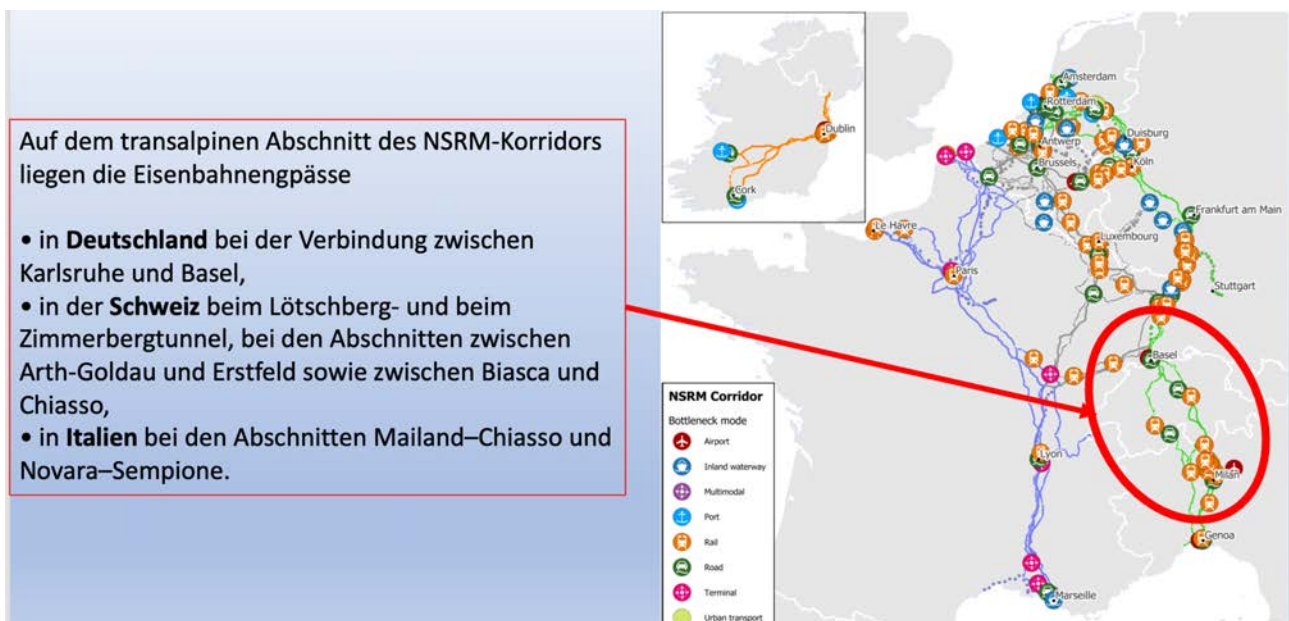


Abb. 2: Engpässe auf dem NSRM-Korridor (Quelle: ESPON-Präsentation, 23.10.2025, Turin)

Es gibt zahlreiche Projekte, die zur Überwindung der Engpässe beitragen können; einige werden bereits in den nächsten zwei Jahrzehnten umgesetzt, andere sind in der Planungsphase und müssen mittel- bis langfristig in die Projektierung einfließen. Ein genauer Blick auf die Situation in der Schweiz ermöglicht es, diese Projekte in vier Kategorien einzuteilen (Abb. 3). Soweit möglich werden die Projekte mit der im Weidmann-Bericht festgelegten Prioritätsstufe gekennzeichnet:

Legenda:

1. Projekte in der Realisierungsphase (**grün**)
2. Projekte in der Planungsphase (**braun**)
3. AlpTransit-Fertigstellungsprojekte, die auf nach 2050 verschoben wurden (**rot**),
4. Projekte nördlich und südlich der Schweizer Grenze (**blau**)
- (5. Regio Insubrica/Città dei Laghi)

WP: Weidmann-Priorität / Skala: 1 hoch – 6 niedrig

IBN: Inbetriebnahme

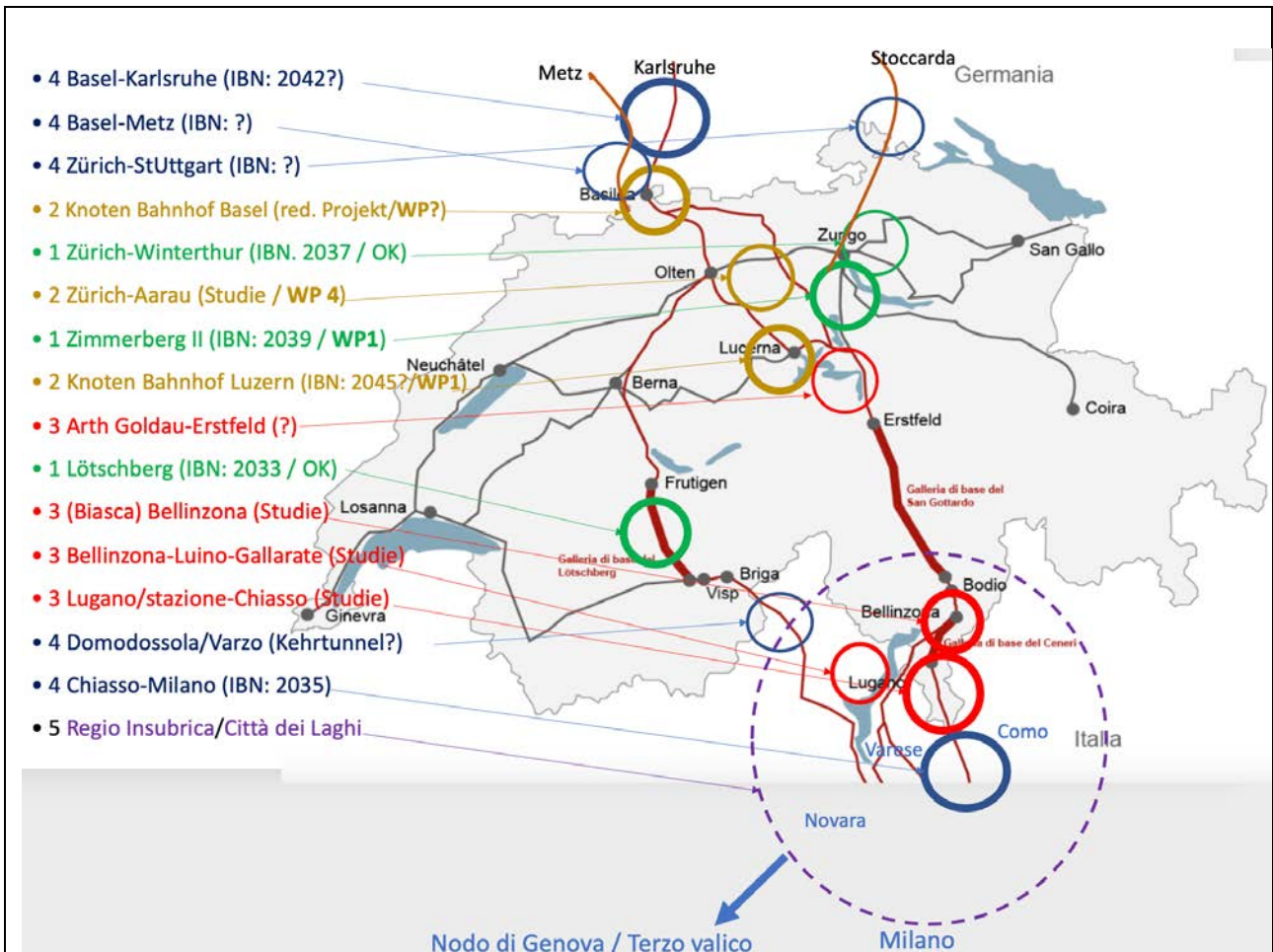


Abb. 3: Projekte auf der transalpiner Achse in der Schweiz und in den grenzüberschreitenden Gebieten (Quelle: eigene Darstellung)

5 Die Finanzfrage

Wie bereits erwähnt, ist die Frage der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen besonders dringlich. Die Mittel aus dem 2014 per Volksentscheid eingeführten Finanzierungsfonds, der mit **jährlichen haushaltsunabhängigen ca. 6 Mrd.** ausgestattet ist, reichen bei weitem nicht aus, die Kosten für den Unterhalt und die bereits begonnenen oder beschlossenen Ausbauprojekte zu decken. Abb. 4 veranschaulicht den Mechanismus des Bahninfrastrukturfonds (**BIF**).

Bahninfrastrukturfonds (BIF)



Abb. 4: Der Finanzierungsmechanismus für die Schweizer Eisenbahninfrastruktur (BIF)

Der jährlich generierte Betrag von 6 Mrd. CHF ist bis 2030 gesichert und wird aufgeteilt in **ca. 4,5 Mrd. für den Unterhalt und 1,5 Mrd. für den Ausbau**. Bis 2030 sind darin neben den ordentlichen Mitteln auch Übergangsmittel enthalten (1 Promille der Mehrwertsteuer und Einnahmen aus der Mineralölsteuer). Zudem muss der BIF noch Schulden aus der vorhergehenden Phase in Höhe von fast 4 Mrd. zurückzahlen und darf sich nicht neu verschulden. All dies führt dazu, dass die Mittel ohne entsprechende Beschlüsse des Parlaments und eine Volksabstimmung drastisch schrumpfen werden. Die Lage ist also ernst, und das UVEK stellt fest:

«Unter Einbezug der Ausgaben für Betrieb und Substanzerhalt stünden gemäss den bisherigen Beschlüssen bis 2045 keine Mittel mehr für einen zusätzlichen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung.»⁹

Ein Blick auf die vorgesehenen Kosten bestätigt dieses Bild voll und ganz. Auf der Grundlage der damaligen Prognosen und Planungen hatte das Parlament am 15. März 2024 ein Finanzierungspaket für alle bereits in der Umsetzung und in Vorbereitung befindlichen Programme für den Zeitraum 2025–2045 in Höhe von ca. 28 Mrd. CHF beschlossen. Noch im Jahr 2024 brachten journalistische Recherchen und die Debatte in der Zivilgesellschaft einen unerwarteten Anstieg von ca. 14 Mrd.

- **ca. 28 Mrd.**, die vom Parlament am 15. März 2024 beschlossen wurden +
- **ca. 14 Mrd.** unerwarteter Anstieg im Jahr 2024
somit
- **ca. 42 Mrd.** Gesamtausgaben bis 2040/45
zu decken mit
- **ca. 22,5 Mrd.** vom FIF für den Zeitraum 2025–2045 bereitgestellte Mittel¹⁰
ergibt ein
- **DEFIZIT von ca. 20 Mrd.**

Angesichts dieser Situation hat das UVEK zunächst die bereits genehmigten und mit einer Baubewilligung versehenen Projekte herausgefiltert. Die **verbleibenden Projekte** für den Zeitraum bis 2045 hat es zur technischen Bewertung an die ETH Zürich übergeben, unter der Vorgabe einer limitierten Finanzierung und somit der Annahme, eine beträchtliche Anzahl davon streichen zu müssen. Die finanziellen Obergrenzen wurden in zwei Varianten festgelegt, einer Basisvariante von 14 Mrd. und einer Variante von 24 Mrd.. Für die zusätzlichen 10 Mrd. ist eine Verlängerung des derzeitigen, bis 2030 befristeten 1-Promille-MwSt.-Anteil für den BIF erforderlich; dies ist nur durch einen **Beschluss des Parlaments und eine Verfassungsänderung** möglich, **was einer Volksabstimmung bedarf**.

Mehrere parlamentarische Vorstösse¹¹ haben die Diskussion zur Sicherung dieser Mittel in Gang gesetzt. Dadurch soll ein drastischer Rückgang der Investitionen und der damit verbundene Verfall der Eisenbahninfrastruktur vermieden werden. BR A. Rösti hat diese Notwendigkeit im Parlament eingeräumt. Eine Volksabstimmung wird somit mehr als wahrscheinlich. Aber worüber? Über eine «einfache und banale» Verlängerung eines 1 Promille MwSt, ohne eine Projektplanung und eine konkrete Strategie für die Zukunft? Ähnlich wie in den 90er Jahren erfordert diese Situation ein dringendes Umdenken in der Verkehrs- und Finanzpolitik, ein Umdenken mit neuen Perspektiven. Die Verkehrspolitik benötigt ein langfristiges strategisches Konzept (über das Jahr 2050 hinaus), das ausgehend von der vorhersehbaren Nachfrage und von wesentlichen politischen Entscheidungen (Verkehrsverlagerung und Begrenzung der Umweltbelastung, Anbindung an Europa/TEN-T, wirtschaftliche und territoriale Entwicklung usw.) die Konturen des angestrebten Angebots skizziert und eine ernsthafte Festlegung von Prioritäten ermöglicht. Die Finanzpolitik muss innovative Finanzierungsquellen erörtern und identifizieren, die allenfalls unter Rückgriff auf

⁹ Faktenblatt Nr. 4 *Hintergrundinformationen zum Fonds für die Eisenbahninfrastruktur (FIF) im Zusammenhang mit «Verkehr '45»* <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45#Faktenbl%C3%A4tter>

¹⁰ Berechnungsbasis: 2025–2030: 5 × 1,5 Mrd. = 7,5 Mrd. 2031–2045: 15 × 1,0 Mrd. = 15 Mrd. Total: 22,5 Mrd.

¹¹ Siehe: Motion Eva Herzog 25.3233, Interpellation Eva Herzog 25.3143, Interpellation Andrea Gmür-Schönenberger 24.4428, Motion Andrea Gmür-Schönenberger 25.3953, Postulat Farinelli 25.3080.

Drittmittel, wie in der Verfassung vorgesehen, den Staatshaushalt nicht belasten. **Politisches Projekt und Finanzfrage sind nicht voneinander zu trennen** oder nacheinander anzugehen, da feststeht, dass die vorgesehenen und vorhersehbaren „regulären“ Mittel des BIF nicht einmal zur Realisierung der bereits begonnenen Projekte ausreichen werden. Zudem zieht der Bundesrat nur Massnahmen in Betracht, die die Entlastungsmassnahmen im Voranschlag 2027 und die Schuldenbremse¹² nicht beeinträchtigen.

AlpTransit ist nicht nur ein wesentlicher Bestandteil des NSRM-Korridors, sondern auch entscheidend für die zukünftige Entwicklung auf nationaler und regionaler Ebene. Die Projekte zur Fertigstellung der transalpinen Achse mit den Nord- und Südzugängen sowie die wichtigen Knotenpunkte der Bahnhöfe Luzern und Basel können nur Teil einer den regionalen Interessen übergeordneten Planung sein, die im Rahmen einer mittel- und langfristigen Strategie zwangsläufig auch die finanzielle Komponente umfasst.

6 Politische Agenda der Schweiz und Vorgehensweise

Inzwischen hat die politische Debatte in der Schweiz an Fahrt gewonnen und ist Anfang 2026 in ihre entscheidende Phase eingetreten. 2027 wird sie mit der Diskussion und den Beschlüssen des Parlaments und voraussichtlich mit einer Volksabstimmung zum Abschluss kommen. Folgende Etappen sind massgebend:

- 28. Januar 2026: Der Bundesrat hat die wesentlichen Grundzüge und Prioritäten der Verkehrspolitik vorgestellt. Sie beziehen sich auf Strasse und Schiene – Projekt «Verkehr '45».
- Juni 2026: Der Bundesrat wird die Botschaft zum Entwicklungsprogramm mit den vorrangigen Projekten der Eisenbahninfrastruktur für die Phase 2035/40 in die Vernehmlassung verabschieden; diese Phase wird operativ voraussichtlich bis 2045 dauern. Die Botschaft muss aber auch die Grobplanung und die Finanzierung der Projekte für die darauffolgende Phase, also ab 2045, behandeln.
- 2027: Botschaft zuhanden der Eidgenössischen Räte.
- 2031: nächste politische Frist mit einer neuen Botschaft des Bundesrats.

Die Botschaft 2026 wird sich ausdrücklich auf die im Weidmann-Bericht enthaltenen Prioritätsvorschläge stützen. Die Fertigstellung von AlpTransit fällt vorerst nicht in diesen Zeitrahmen. Die Möglichkeiten, dessen Grobplanung in die Botschaft 2027 aufzunehmen, damit sie dann in der Botschaft 2031 wieder aufgegriffen und vertieft werden kann, bleiben jedoch offen. Abgesehen von der Notwendigkeit einer übergeordneten langfristigen nationalen Strategie gibt es einige unabdingbare Voraussetzungen, damit dies geschehen kann. Notwendig sind:

1. Ein überzeugendes langfristiges Konzept, das ausdrücklich die Anbindung von AlpTransit an das TEN-T-Netz berücksichtigt und klare, aufeinanderfolgende Umsetzungsschritte vorsieht, insbesondere südlich der Alpen. Hauptakteure: Kanton Tessin, Region Lombardei, ...
2. Ein innovatives Finanzierungsprojekt, das auf europäischer Ebene öffentliche und private Mittel zur Entlastung von Bund und Kantonen beanspruchen kann. Hauptakteure: Kanton Tessin, Tessiner Deputation im Parlament, Region Lombardei, ...
3. Ein vorläufiges Konzept für einen Fahrplan für den Personen- und Güterverkehr auf langen Strecken, der den Verkehr auf der Nord-Süd-Achse vorwegnimmt. Hauptakteure: Korridor NSRM, EGCT Rhein-Alpen, Kanton Tessin, Lombardei, BAV, ...
4. Eine aktive Einbindung in die Planungsprozesse der Nachbarländer, insbesondere Italiens, und der EU. Hauptakteure: Kanton Tessin, Tessiner Deputation im Parlament, BAV, Allianz Süd der Alpen, ...
5. Eine entschlossene Lobbyarbeit, um den Bedürfnissen der Region südlich der Alpen Gehör zu verschaffen. Hauptakteure: Kanton Tessin, Tessiner Deputation im Parlament, Allianz Süd der Alpen, ...

All dies muss im Laufe des Jahres 2026 geschehen, um eine aktive Beteiligung an der Vernehmlassung zur Botschaft 2026 und an der parlamentarischen Debatte im Jahr 2027 zu ermöglichen.

¹² Tatsächlich hatte der Bundesrat vorgeschlagen, die jährlichen Beiträge an den BIF um 200 Mio. zu kürzen. Das Parlament hat in der März-Session 2026 eine Kürzung um 100 Mio. bewilligt. Trotzdem ist dies ein weiteres Zeichen für eine unnachgiebige Haltung gegenüber der Schuldenbremse.