



Associazione ProGottardo–Ferrovia d’Europa

ZIELSETZUNG UND STRATEGIE

2024-2026

Mai 2024

Progottardo – Ferrovia d’Europa

c/o Studio Botta architetti, via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio

www.progottardo.ch / info@progottardo.ch

1. Zielsetzung des Vereins *ProGottardo – Ferrovia d'Europa*

"Der Verein bezweckt die Förderung der Vollendung der Gotthardbahn als wichtigste und konkurrenzfähige Achse der alpenquerenden Mobilität unter Wahrung der historischen, kulturellen, ökologischen und wirtschaftlichen Bedeutung und Werte des Alpenraums." (Statuten, Art. 2)

Die Vollendung der NEAT ist von vorrangigem internationalem, nationalem und regionalem Interesse:

- Sie steht für die notwendige Kontinuität in Bezug auf die ursprünglichen Ziele des Projekts und dessen konstitutiven Logiken: die europäische, die wirtschaftliche und die ökologische.
- Sie verbindet die Bedürfnisse der europäischen Mobilität mit den Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung und den Erfordernissen des Umweltschutzes.
- Sie ist ein unverzichtbarer Baustein für die Neudefinition und Bekräftigung einer politischen Strategie zugunsten des öffentlichen Verkehrs auf nationaler Ebene.
- Sie ermöglicht es dem Kanton Tessin und der grenzüberschreitenden Region, über eine vollständige alpenquerende Nord-Süd-Eisenbahnachse zu verfügen, die als Ressource für die Lösung grundlegender Probleme dient, sowohl in Bezug auf die seit langem bestehenden Umweltprobleme, die insbesondere durch den Verkehr verursacht werden, als auch für die künftige Entwicklung des wirtschaftlichen, kulturellen und urbanen Umfeldes.

Insbesondere will der Verein, zusammen mit der Zivilgesellschaft, die zuständigen Behörden davon überzeugen, die notwendigen Planungsarbeiten zur Vervollständigung von AlpTransit in Angriff zu nehmen, und zwar

- als schnelle Bahnlinie durch die Alpen und als nationale und europäische Achse der Nord-Süd-Mobilität,
- mit den Zufahrstrecken innerhalb der Schweizer Grenzen, im Norden von Deutschland und im Süden von Italien her,
- als Teil eines Gesamtprojekts, das im Sinne des sogenannten Eidgenössischen Mobilitätskreuzes (SwissRailvolution) definiert werden kann,
- in Etappen ab 2040 und in Kontinuität mit den bereits geplanten Ausbauprojekten des Bahnnetzes.

Der Verein *ProGottardo – Ferrovia d'Europa* wurde 2016 gegründet, als man in Zusammenarbeit mit den Jugendbewegungen der im Grossen Rat vertretenen Tessiner Parteien erfolgreich den Appell «Warten wir nicht bis 2050, um die Gotthardbahnachse zu vollenden» propagierte und 12'000 Unterschriften sammelte.

Ausserdem hat man 2021 den Verein *SwissRailvolution* mitbegründet, der sich auf nationaler Ebene für die Umsetzung des sogenannten Eidgenössischen Mobilitätskreuzes einsetzt.

2. Für eine Strategie “Bahn 2050 +”

Die Ausgangslage

Der Verein *ProGottardo–Ferrovie d’Europa* intensiviert seine Aktivitäten im Jahr 2022/23 zu einem Zeitpunkt, der für die Entwicklung des Schweizer Eisenbahnnetzes im europäischen Kontext entscheidend ist. Dies geschieht als konstruktive Kritik am Bericht **Bahnperspektive 2050**, vom Bundesrat am 16. August 2023 verabschiedet und vom Parlament am 15. März 2024 angenommen. Die neue Vision verabschiedet sich von einer umfassenden Gesamtperspektive, die auf die Integration der nationalen und europäischen Mobilitätsnetze setzt, und präferiert eine dezidiert nationale Ausrichtung. Damit erfolgt eine entscheidende Einengung der Perspektive mit der Konsequenz, dass nur noch die an sich legitimen Bedürfnisse der grossen Agglomerationen und die primär ökologisch-umweltspezifischen Anforderungen berücksichtigt werden.

Die Forderungen von *ProGottardo – Ferrovie d’Europa*: “Bahn 2050 +”¹

ProGottardo-Ferrovie d’Europa unterstützt voll und ganz die Perspektive einer Verbesserung der lokalen Mobilität über kurze und mittlere Entfernungen, als Voraussetzung für die Entwicklung regionaler, national vernetzter Realitäten, und unterstützt nachdrücklich den Grundsatz, die Anforderungen des Umweltschutzes als wesentliches Kriterium für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zu berücksichtigen. Dies gilt umso mehr, wenn die regionale Realität des Tessins angemessen berücksichtigt wird.

ProGottardo–Ferrovie d’Europa ist jedoch der Ansicht, dass die **Bahnperspektive 2050** einen begrenzenden Ansatz verfolgt. Sie verschiebt die Fernverkehrsverbindungen und damit die Integration in das europäische Netz, insbesondere der Hochgeschwindigkeitsstrecken, faktisch in den Hintergrund. Dies mit deutlich negativen Auswirkungen

- für die Fertigstellung der Nord-Süd- und Ost-West-Transversalen,
- für die Stärkung des nationalen Eisenbahnnetzes und damit der Interoperabilität und der Versorgung aller Landesteile,
- für die Ziele des Umweltschutzes, insbesondere in den Grenzregionen.

Der Verein *ProGottardo–Ferrovie d’Europa* spricht sich daher für eine breitere und umfassendere Perspektive aus, mit der Bezeichnung “Eisenbahn 2050 +”.

Im Hinblick auf die Fertigstellung der Gotthardbahn als wettbewerbsfähige Hauptachse der alpenquerenden Mobilität und im Einklang mit dem Postulat des sogenannten *Eidgenössischen Mobilitätskreuzes*, das auf nationaler Ebene vom Verein *SwissRailvolution* unterstützt wird, fordert der Verein, dass die Botschaft 2026 des BR folgende Punkte aufnimmt

- Die **Bahnperspektive 2050** ist mit dem international begründeten Ziel zu ergänzen, das nationale Eisenbahnsystem, im Rahmen eines Masterplans, mit demjenigen der Nachbarländer und dem europäischen TEN-T-Netz zu verbinden.
- In Bezug auf das Tessin und die grenzüberschreitenden Regionen erfolgt eine **Vollendung von Alptransit, die den Bedürfnissen des gesamten Kantons** und seinen Entwicklungsperspektiven in Richtung einer grenzüberschreitenden urbanen

¹ Das Label 'Bahn 2050+' wurde von der *ProGottardo – Ferrovie d’Europa* kreiert.

Agglomeration, einschließlich der angrenzenden Gebiete von Como, Varese und Mailand, Rechnung trägt.

- Die Projektierung der Fertigstellung von AlpTransit auf der gesamten Alpenachse, insbesondere südlich der Alpen, mit der Umfahrung Bellinzona, der Umfahrung Lugano mit dem Abschnitt Vezia-Chiasso und gegebenenfalls, abhängig von der Entwicklung des Güterverkehrs, der sogenannten Gronda Ovest (Westumfahrung),
- Die Planung des Baus dieser Werke in Etappen ab 2040, in Kontinuität mit den grossen Ausbauprojekten (Fertigstellung Lötschberg, Zimmerberg 2, Luzern, Basel, Genfer Bahnhöfe, Strecke Lausanne-Genf usw.), mit entsprechenden Koordinationsmassnahmen und Ergänzungsbauten, wobei sowohl die Auswirkungen des Güterverkehrs als auch die Anforderungen des Umweltschutzes berücksichtigt werden;
- Die Intensivierung der Beziehungen und Verhandlungen mit Italien, insbesondere mit der Lombardei, um den Bau von Anschlussstrecken bis Chiasso auf der Grundlage der bestehenden Kooperationsabkommen sicherzustellen;
- Es Aufnahme von Konsultationen auf internationaler Ebene, insbesondere mit der Europäischen Union, um die mittel- und langfristige Finanzierung der Alpenübergänge und ihre Anbindung an das europäische TEN-V-Netz sicherzustellen.

Spezifisch auf regionaler Ebene wird gefordert, dass

- unverzüglich die Rahmenplanung für die Umfahrung von Bellinzona und von Lugano finanziert wird, sodass die jeweiligen Bahnhöfe von den Güterzügen entlastet werden können;
- der Personenverkehr begünstigt wird, indem alle notwendigen Kapazitäten genutzt werden, um einen 10-15-Minuten-Takt für TILO zwischen den Zentren des *Città Ticino/Città dei Laghi* zu erreichen.

Vorgehensweise

Bahn 2050+ ist ein Postulat. Um die strategischen Ziele zu erreichen, hat sich *ProGottardo–Ferrovie d'Europa* einen Aktionsplan gesetzt, der sowohl die politischen Instanzen als auch die Zivilgesellschaft sensibilisieren und überzeugen soll. Die Basis dazu wurde mit dem **Memorial 2024** gelegt.

Mit den verschiedenen Akteuren auf kantonaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene, mit besonderem Augenmerk auf die Regio Insubrica und deren Entwicklung zu einer *Città Ticino /Città die Laghi*, werden Kontakte und Formen der Zusammenarbeit gesucht, um einen Konsens über Ziele und wirksame Massnahmen zu erreichen, die zur Beeinflussung der politisch-administrativen Entscheidungsprozesse und zur Förderung der aktiven Beteiligung der Zivilgesellschaft notwendig sind.