



Factsheet

Schweiz garantiert Italien Abnahme des Bahngüterverkehrs

Italien und die Schweiz sind sich einig, wie viel Bahngüterverkehr in den kommenden Jahren zwischen den beiden Ländern zu erwarten ist. Die Schweiz hat die Infrastruktur zwischen dem Ceneri und der Grenze mit anderen inländischen Strecken verglichen und ist zum Schluss gekommen, dass sie mit den bestehenden Infrastrukturen die nötigen Kapazitäten in den kommenden 15 Jahren garantieren kann. Für den weiteren Ausbau der grenzüberschreitenden Strecken nach 2020 besteht eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die bis Ende 2006 mögliche Varianten für langfristige Ausbauvarianten südlich von Lugano auf schweizerischem oder italienischem Gebiet untersucht. Hauptverkehrsachse bleibt der Gotthard, der Lötschberg ist eine wichtige Ergänzungsachse. Grenzübergang für den Gotthardverkehr bleiben Luino und Chiasso, wobei in Chiasso mehr Verkehr abgewickelt werden wird.

RAHMEN

Die Schweiz und Italien haben eigene Strategien im Schienenverkehr, welche in Einklang gebracht werden sollen.

- Italiens Schienenverkehrsstrategie („Schema Funzionale FS 2000“) im grenznahen Raum zielt vor allem auf die Trennung der Güterverkehrsströme von jenen des Personenverkehrs und will eine Entflechtung des Knotens Mailand durch den Ausbau der westlich davon gelegenen Linie Cadenazzo-Luino–Laveno–Gallarate („Gronda Ovest“) und der östlich davon gelegenen Strecke Chiasso-Monza-Seregno-Treviglio/Bergamo („Gronda Est“).
- Die schweizerische Verkehrspolitik in der Schieneninfrastruktur basiert auf der Modernisierung der Bahninfrastruktur mit den Grossvorhaben BAHN 2000, der NEAT und dem Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Bei der NEAT verfolgt die Schweiz eine klare Strategie: Sie setzt auf zwei, sich ergänzende Achse, den Lötschberg und den Gotthard.

Die Grundlage für den Ausbau der Verbindungen zwischen dem schweizerischen Bahnnetz und dem italienischen Hochleistungsbahnnetz (rete ad alta capacità) bildet die bilaterale Vereinbarung vom 5. November 1999 zur Koordination der langfristigen Schieneninfrastrukturplanung zwischen den beiden Staaten.

ZIELE

Mit dem Anschluss der Südschweiz an das europäische Hochleistungsbahnnetz sollen die Verbindungen im Personenverkehr zwischen den schweizerischen und den italienischen Städten und die Verbindungen mit dem neuen internationalen Flughafen Malpensa nördlich von Mailand attraktiver und schneller werden. Langfristig dient die Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien dazu, die NEAT mit einer Hochleistungsverbindung von Lugano nach Mailand zu verlängern und so die Reisezeit von Zürich bzw. Bern nach Mailand zu verkürzen.

Damit kann die Schiene auf mittlere Distanzen wieder zu einer konkurrenzfähigen Alternative zur Strasse und zum Flugzeug werden.

Parallel dazu bringt die NEAT Verbesserungen im Güterverkehr. Die NEAT kann als schnelle Flachbahn durch die Alpen ihren vollen Nutzen jedoch nur erbringen, wenn die Zuläufe im Süden und im Norden über die nötigen Kapazitäten verfügen. Für den Süden wird dies mit dem Anschluss der Südschweiz ans europäische Hochleistungsbahnnetz und mit der italienisch-schweizerischen Vereinbarung sichergestellt.

MASSNAHMEN

Verbesserung von Infrastruktur und Angebot: Die Ziele sollen nicht ausschliesslich durch eine Verbesserung der Infrastruktur, sondern auch durch Verbesserungen bei Angebot und Betrieb erreicht werden, so z. B. durch den Einsatz von Neigezügen und mittels modernster Betriebsleittechnik. Der Bau der Basistunnel am Lötschberg, am Gotthard und am Ceneri sowie punktuelle Ausbauten der Zulaufstrecken in der Schweiz im Rahmen der NEAT und von BAHN 2000 dienen ebenfalls der Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen Italien und der Schweiz. Zudem konnte mit der Inbetriebsetzung am 11. Juni 2001 der Rollenden Autobahn am Lötschberg-Simplon für Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m (Huckepack-Korridor) das Bahnangebot für den alpenquerenden Güterverkehr bereits verbessert werden

Planung: Für die Umsetzung der bilateralen Vereinbarung ist ein Lenkungsausschuss aus Vertretern der beiden Verkehrsministerien verantwortlich, der die Tätigkeit von vier Arbeitsgruppen steuert. Der Lenkungsausschuss hat bis heute zweimal (Mai 2003 und September 2004) getagt. Das nächste Treffen findet im Herbst 2005 statt. Die Arbeitsgruppen befassen sich zur Zeit vorwiegend mit folgenden Bereichen:

- **Kurzfristig:** Die SBB und die italienischen Staatsbahnen FS wollen – im Hinblick auf die Inbetriebnahme der NEAT – die Kapazitäten auf der Simplonachse („Piattaforma Sempione“) und auf der Luino-Linie („Piattaforma Luino“) erhöhen. Das dazu notwendige Arbeitsprogramm wird zurzeit realisiert, so dass aus heutiger Sicht für die 2007 geplante Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen. Zu erwähnen in diesem Zusammenhang ist ebenfalls die für 2005/6 geplante abschliessende Sanierung des Tunnels Monte Olimpino 2 (südlich von Chiasso). Die entsprechenden Arbeiten sind in Angriff genommen worden. Es ist mit Einschränkungen beim Betrieb zu rechnen. Die Bahnen behalten sich in diesem Zusammenhang vor, bei Bedarf zusätzliche Massnahmen im Rahmen der oben erwähnten Plattformen zu ergreifen.
- **Mittelfristig:** Die Verhandlungen zur Erneuerung der Simplonkonzession, die 2005 abläuft, sind abgeschlossen worden. Der Bundesrat hat am 8. September 2004 die entsprechende Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. In Italien befindet sich die Konzession im Mitberichtsverfahren. Die neue Konzession soll 2006 unterzeichnet werden und anschliessend – nach der Ratifikation durch die nationalen Parlamente - für weitere 99 Jahre in Kraft treten. Als Übergangslösung haben Italien und die Schweiz im Frühling 2005 beschlossen, die bestehende Konzession um max. 4 Jahre bis 2008 zu verlängern. Zu den kurz- bis mittelfristigen Ausbauprojekten gehört auch die neue Verbindungslinie Mendrisio–Varese (FMV). Diese Strecke wird als Bestandteil der künftigen S-Bahn-Tessin gleichzeitig auch als Zubringerstrecke für den italienischen

Flughafen Malpensa dienen. Die Finanzierung der Planungsarbeiten für dieses Projekt ist gesichert. Das Auflageprojekt und das Plangenehmigungsverfahren sollen bis 2008 abgeschlossen sein. Angesichts der gespannten Finanzlage des Bundes konnte aber keine Zusicherung betreffend die Mitfinanzierung der Bauphase durch den Bund abgegeben werden. Wie die noch nicht beschlossenen bzw. nicht finanzierten FinöV-Projekte und andere nicht über das ordentliche Budget finanzierte Projekte wird auch die FMV in die Gesamtprüfung einbezogen, die der Bundesrat 2006 in die Vernehmlassung geben wird. Weitere Finanzierungsmöglichkeiten, die in Betracht werden könnten: Leistungsvereinbarung Bund-SBB oder neuer Fonds für den Aggloverkehr.

- **Langfristig:** Als Langfristplanung prüfen Italien und die Schweiz seit 2 Jahren verschiedene Varianten zur Weiterführung der NEAT südlich von Lugano. Die Schweiz untersucht vier Varianten für eine Neubaustrecke zwischen Lugano und Chiasso. Italien entwickelt drei Varianten für eine Neubaustrecke Richtung Luino–Novara („Gronda ovest“), die ausschliesslich dem Güterverkehr dienen sollte. Basis für diese Studien bilden die Nachfrageprognosen, welche von beiden Ländern 2003 durchgeführt wurden. Das Arbeitsprogramm für die verschiedenen Projektvarianten, das in enger Koordination zwischen den beiden Ländern untersucht wird, sieht vor, bis Ende 2005 die Vertiefungsstudien in Angriff zu nehmen. Die entsprechenden Machbarkeitsstudien sollten bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Ende 2006 sollte dann die Bewertung der Varianten vorliegen. Die Projekte „Gronda ovest“ und „Lugano-Chiasso“ befinden sich zur Zeit am Anfang der Studienphase. Nächste Etappen: Die Resultate der Studie werden als Grundlage für die politischen Entscheide durch beide Länder (inkl. Frage der Finanzierung) dienen. Anschliessend: Projektierungsphase (Vor- und Auflageprojekt) und Realisierungsphase (Bau- und Inbetriebnahme).