

Ad 9.1



Fragezeichen Südanschluss

Der Neat-Bau schreitet voran, neue Konkurrenz heizt den SBB beim Güterverkehr ein: Doch wie die Züge von Lugano auf einem schnellen Schienekorridor nach Italien gelangen, ist ungeklärt.

◆ **Francesco Welti**

Als sich der Ständerat kürzlich für den Vollausbau des Ceneritunnels aussprach, verabschiedete Luganos Gemeinderat eine Resolution, in der er seine Sorge wegen des fehlenden Anschlusses der Neat an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz ausdrückt und Interventionen fordert. Auf kantonaler Ebene wiederum haben sich mehrere Tessiner Grossräte in einer Interpellation beunruhigt geäussert, dass in Italien nicht die Anbindung an die Gotthardachse erste Priorität geniesse, sondern die Bahnstrecke Lyon-Turin oder der Bau einer Brücke nach Sizilien.

Endstation Lugano

«Es darf nicht sein, dass die Neat in Lugano endet», sagt auch der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori. «Der Südanschluss ist für die

Verlagerungspolitik von Bedeutung, und es ist unverzichtbar, diesen in einer vernünftig kurzen Frist zu erstellen.» Die Neat wird mehr und längere Züge bis in den Raum Lugano bringen. Diese müssten von dort aus auf einer 120 Jahre alten Linie durch dicht besiedeltes Gebiet zur Grenze weiterrücken.

Phase Rot für Züge?

Und die Belegung im Schienengüterverkehr hat bereits begonnen. Neue Bahnbetreiber brechen in die Dominanz der Staatsbahnen ein. Im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz machen die Deutsche Bahn und Partner BLS den SBB vermehrt Konkurrenz. Deren italienische Tochter wiederum hat mit dem Fahrplanwechsel den Betrieb aufgenommen, sodass SBB Cargo als erste Bahn durchgehende Transporte von den Nordseehäfen nach Italien anbieten kann. Ausserdem wollen private Bewerber auf der Gotthardstrecke einsteigen, durch den am Brenner fahren sie schon. Der Wettbewerb hat dort zu markanten Qualitätsverbesserungen geführt.

Schneller und pünktlicher: So wird die Bahn gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger. Doch machen auf der Neat-Stre-

cke Bahnstaus in Lugano die Fortschritte bald wieder zunichte? Droht gar eine Phase Rot für den Schienenverkehr? Schliesslich weiss man noch nicht einmal, wo die moderne, schnelle Anschlussstrecke nach Italien gebaut werden soll. Untätig sind die Verantwortlichen dennoch nicht, korrigiert Davide Demicheli, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr, den Eindruck: «Wir sind intensiv an der Arbeit, auch mit Italien. Nur dauern solche Projekte eben lange.»

Fünf Varianten

Fünf Varianten stehen zur Debatte. Alle gelten als machbar. Kaum mehr in Frage kommen Untervarianten wie die eines milliardenteuren Trassees unter dem Luganersee. Dafür ist die kurze - Verbindung via Vezia an das am südlichen Langensee gelegene Laveno (I) neu im Gespräch. «Experten arbeiten an vertiefenden Studien», ergänzt Demicheli. Die gibt es ausser für die Variante Vezia-Laveno auch für eine Neubaustrecke sowie einen Ausbau der bestehenden Linie via Chiasso, eine Verbindung via Varese und einen Abzweiger vor dem Ceneritunnel über Luino (I).

Es gilt die italienische und schweizerische Planung aufein-

ander abzustimmen. Dann müssen sich die Bahnen und Ministerien auf eine Variante einigen. «Liegt der technische Entscheid vor, kann man Terrain für einen politischen Entscheid vorbereiten», sagt Demicheli und fährt fort: «Vann dann noch fehlt, ist die Finanzierung. Denn Geld haben wir nur bis zum Cenerisüdportal 2015 soll der Tunnel fertig sein. Die Anschlussstrecke dürfte 2020 bereit sein, heisst es bei der SBB, wobei «die grösste Herausforderung sein wird, die Vorhaben zu finanzieren.»

Positive Signale

Wenig Grund zur Freude also für Regierungspräsident Borradori. Doch es gibt auch positive Signale: «Bei den grenzüberschreitenden Treffen haben wir zuletzt ein stark erhöhtes Engagement Italiens gespürt.» Das Interesse an der Gotthardachse wegen der Befürchtung gewachsen, es könnte im Raum Mailand zu einem Verkehrszusammenbruch kommen.

Seine Hauptsorge gilt nicht mehr Italien: «Dort ist man mehr in der Planung mindestens so wie wir, wenn nicht weiter», sagt Borradori, «was es als Nächstes braucht, ist ein Entscheid auf der Schweizer Seite.»

Neat

Südanschluss in der Schwebe

Der Neat-Bau schreitet voran. Doch wie die Züge auf einem schnellen Korridor von Lugano nach Italien gelangen, ist ungeklärt.

VON FRANCESCO WELTI, LUGANO

Als sich der Ständerat kürzlich für den Vollausbau des Ceneri-Tunnels aussprach, verabschiedete Luganos Gemeinderat eine Resolution, in der er seine Sorge wegen des fehlenden Anschlusses der Neat an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz ausdrückt und Interventionen fordert. Auf kantonaler Ebene wiederum haben sich mehrere Tessiner Grossräte in einer Interpellation beunruhigt geäussert, dass in Italien die Anbindung an die Gotthardachse nicht erste Priorität geniesse.

«Es darf nicht sein, dass die Neat in Lugano endet», sagt auch der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori. «Der Südanschluss ist für die Verlagerungspolitik von Bedeutung, und es ist

«Es darf nicht sein, dass die Neat in Lugano endet.»

MARCO BORRADORI,
TESSINER STAATSRAT

unverzichtbar, diesen in einer vernünftig kurzen Frist zu erstellen.» Die Neat wird mehr und längere Züge bis in den Raum Lugano bringen, die von dort auf einer 120 Jahre alten Linie durch dicht besiedeltes Gebiet bis zur Grenze weiter-rücken müssten.

Phase Rot auf der Schiene?

Dabei hat die Behebung im Schienen-güterverkehr bereits begonnen. Neue Bahnbetreiber brechen in die Dominanz der Staatsbahnen ein. Im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz machen die Deutsche Bahn und Partner BLS den SBB vermehrt Konkurrenz. Deren italienische Tochter wiederum



Der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori hofft sehr, dass sich die Finanzierung und die Planung des Neat-Südanschlusses mit Italien bald klären. KEY

hat mit dem Fahrplanwechsel den Betrieb aufgenommen, sodass SBB Cargo als erste Bahn durchgehende Transporte von den Nordseehäfen nach Italien anbieten kann. Ausserdem wollen private Bewerber auf der Gotthardstrecke einsteigen: am Brenner fahren sie schon.

Der Wettbewerb hat dort zu markanten Qualitätsverbesserungen geführt. Schneller, pünktlicher: So wird die Bahn gegenüber der Strasse konkurrenzfähig. Doch machen auf der Neat-Strecke Bahnhäuser in Lugano die Fortschritte bald wieder zunichte? Droht gar eine

EXPRESS

- ▶ Die Gestaltung des Neat-Südanschlusses ist noch immer nicht geklärt.
- ▶ Galt Italien bis jetzt als Verzügler, so braucht es jetzt von der Schweiz Signale.

Phase Rot für den Schienenverkehr? Schliesslich weiss man noch nicht einmal, wo die moderne, schnelle Anschlussstrecke nach Italien gebaut werden soll.

Fünf Varianten stehen zur Debatte. Alle gelten als machbar. Kaum mehr in Frage kommen Untervarianten wie die eines milliardenteuren Trassees unter dem Luganensee. Dafür ist die – kurze – Verbindung via Vezia an das am südlichen Langensee gelegene I.aveno (I) neu im Gespräch. «Experten arbeiten an vertiefenden Studien», ergänzt Davide Demicheli, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr.

Bewegung in Italien

«Liegt der technische Entscheid vor, kann man das Terrain für einen politischen Entscheid vorbereiten», sagt Demicheli und fährt fort: «Was dann noch fehlt, ist die Finanzierung. Denn Geld haben wir nur bis zum Ceneri-Südportal.» 2015 soll der Tunnel fertig sein. Die Anschlussstrecke dürfte erst 2020 bereit sein, heisst es bei den SBB, wobei «die grösste Herausforderung sehr wird, die Vorhaben zu finanzieren».

Wenig Grund zur Freude also für Regierungspräsident Borradori. Doch es gibt auch positive Signale: «Bei den grenzüberschreitenden Treffen haben wir zuletzt ein stark erhöhtes Engagement Italiens gespürt.» Das Interesse an der Gotthardachse sei wegen der Befürchtung gewachsen, es könnte im Raum Mailand zu einem Verkehrszusammenbruch kommen.

Seine Hauptsorge gilt daher nicht mehr Italien: «Was es als Nächstes braucht, ist ein Entscheid auf Schweizer Seite», sagt Borradori.

Grosses Fragezeichen Südanschluss

Neat Tessiner sorgen sich wegen eines fehlenden schnellen Schienenkorridors

Der Neat-Bau schreitet voran, neue Konkurrenz heizt den SBB beim Güterverkehr auf der Schiene ein: Doch wie die wachsende Zahl von Zügen von Lugano auf einem schnellen Schienenkorridor nach Italien gelangt, ist noch ungeklärt.

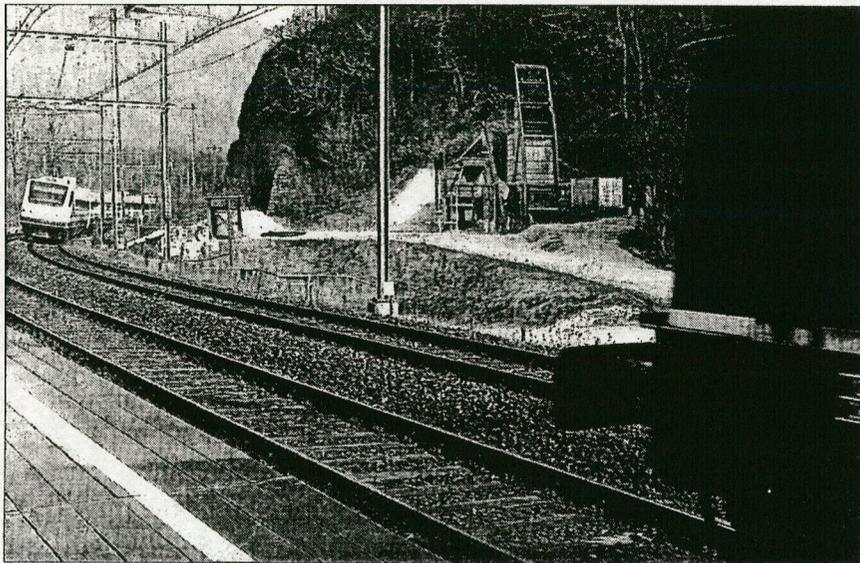
FRANCESCO WELTI

Als sich der Ständerat kürzlich für den Vollausbau des Ceneri-Tunnels aussprach, verabschiedete Luganos Gemeinderat eine Resolution, in der er seine Sorge wegen des fehlenden Anschlusses der Neat an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz ausdrückt und Interventionen fordert. Auf kantonaler Ebene wiederum haben sich mehrere Tessiner Grossräte in einer Interpellation beunruhigt geäussert, dass in Italien nicht die Anbindung an die Gotthard-Achse erste Priorität geniesse, sondern die Bahnstrecke Lyon-Turin oder der Bau einer Brücke vom Festland zur Insel Sizilien.

«Es darf nicht sein, dass die Neat in Lugano endet», sagt auch der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori. «Der Südanschluss ist für die Verlagerungspolitik von Bedeutung und es ist unverzichtbar, diesen in einer vernünftigen kurzen Frist zu erstellen.» Die Neat wird mehr und längere Züge bis in den Raum Lugano bringen, die von dort auf einer 120 Jahre alten Linie durch dicht besiedeltes Gebiet zur Grenze weiterzurücken müssten.

Phase Rot auf der Schiene

Wobei die Belebung im Schienengüterverkehr bereits begonnen hat. Neue Bahnbetreiber brechen in die Dominanz der Staatsbahnen ein. Im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz machen die Deutsche Bahn und Partner BLS den SBB vermehrt Konkurrenz. Deren italienische Tochter wiederum hat mit dem Fahrplanwechsel den Betrieb aufgenommen, sodass SBB Cargo als erste Bahn durch-



Alpenverkehr Ein Pendolino und ein Güterzug kreuzen sich vor dem Sondierstollen des Monte Ceneri. K. MATHIS/KEY

gehende Transporte von den Nordseehäfen nach Italien anbieten kann. Ausserdem wollen private Bewerber auf der Gotthard-Strecke einsteigen; am Brenner fahren sie schon.

Der Wettbewerb hat dort zu markanten Qualitätsverbesserungen geführt. Schneller, pünktlicher: So wird die Bahn gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger. Doch machen auf der Neat-Strecke Bahnstaus in Lugano die Fortschritte bald wieder zunichte? Droht gar eine Phase Rot für den Schienenverkehr? Schliesslich weiss man noch nicht einmal, wo die moderne, schnelle Anschlussstrecke nach Italien gebaut werden soll. Untätig seien die Verantwortlichen dennoch nicht, korrigiert Davide Demicheli, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr (BAV), den Eindruck: «Wir sind intensiv an der Arbeit, auch mit Italien. Nur dauern solche Projekte eben lange.»

Fünf Varianten stehen zur Debatte.

Alle gelten als machbar. Kaum mehr infrage kommen Untervarianten wie das milliardenteure Trasse unter dem Luganersee. Dafür ist die – kurze – Verbindung via Vezia an das am südlichen Langensee gelegene Laveno (I) neu im Gespräch. «Experten arbeiten an vertiefenden Studien», ergänzt Demicheli. Die gibt es ausser für die Variante Vezia-Laveno auch für eine Neubaustrecke sowie einen Ausbau der bestehenden Linie via Chiasso, eine Verbindung via Varese und einen Abzweiger vor dem Ceneri-Tunnel über Luino (I).

Bewegung in Italien

Es gilt die italienische und die schweizerische Planung aufeinander abzustimmen. Danach müssen sich die Bahnen und die Ministerien auf eine Variante einigen. «Liegt der technische Entscheid vor, kann man das Terrain für einen politischen Entscheid vorbereiten», sagt Demicheli und fährt fort:

«Was dann noch fehlt, ist die Finanzierung. Denn Geld haben wir nur bis zum Ceneri-Südportal.» 2015 soll der Tunnel fertig sein. Die Anschlussstrecke dürfte erst 2020 bereit sein, heisst es bei den SBB, wobei «die grösste Herausforderung sein wird, die Vorhaben zu finanzieren».

Wenig Grund zur Freude also für Regierungspräsident Borradori. Doch es gibt auch positive Signale: «Bei den grenzüberschreitenden Treffen haben wir zuletzt ein stark erhöhtes Engagement Italiens gespürt.» Das Interesse an der Gotthard-Achse sei wegen der Befürchtung gewachsen, es könnte im Raum Mailand zu einem Verkehrszusammenbruch kommen. Seine Hauptsorge gilt nicht mehr Italien: «Dort ist man mit der Planung mindestens so weit wie wir, wenn nicht weiter», sagt Borradori. «Was es als Nächstes braucht, ist ein Entscheid auf Schweizer Seite.»



INTERNE MITTEILUNG

EMPFÄNGER

TEP

ABSENDER

bpa/at

ZEIT

-

gemäss Anhang

15. 01. 04

BETREFF

**Kapazitäten / Nachfrageprognosen auf der Lötschberg-Simplon-Achse
90 Güterzugstrassen gemäss Piattaforma comune RFI / FSS; 30. Juli 2003,
statt 130 (110 + 20) gemäss FinöV bei Betriebsaufnahme LBT 2007**

Ausgangslage

Die BLS Lötschbergbahn AG als Betreiber des Lötschberg-Basistunnel äussert sich, im nun vorliegenden Business Plan vom 11. Dezember 2003, negativ bezüglich den zur Verfügung stehenden Gütertrassen auf dem Streckenabschnitt Brig – Domodossola/Domo II gemäss Piattaforma comune RFI / FSS vom 30. Juli 2003.

Piattaforma comune RFI / FSS

Mit der „Piattaforma comune RFI / FSS“ vom 30. Juli 2003 besteht ein von der SBB und der RFI gezeichnetes Dokument bezüglich den Ausbausritten auf der „Asse Ferroviario del Sempione“. In einer ersten Phase, bis 2006/07, ist die Realisierung von Streckenausbauten für eine Kapazität von 90 Gütertrassen (+ 30) geplant bzw. sichergestellt. Aktuell werden ca. 55 bis 60 Gütertrassen täglich befahren. In einer zweiten Phase, bis 2014, ist die Realisierung von weiteren Ausbausritten für eine Kapazität von 130 Gütertrassen (+ 40) geplant. Damit stehen die gemäss Kapazitätsstudie FinöV geplanten 130 Gütertrassen (110 Lötschberg + 20 Lausanne) ab 2014 auch auf dem Streckenabschnitt Iselle - Domo II zur Verfügung.

Die „Piattaforma comune“ geht von einer kontinuierlichen Bedarfssteigerung bis 2014 aus. Sollte wieder erwarten die Nachfrage sprunghaft ansteigen, bestehen Optionen für eine Kapazitätssteigerung zwischen Brig/Iselle und Domo II. Option 1: Der Gleiswechsel bei Mognatta (km 8) und der Doppelspurausbau ca. 5 km zwischen Domodossola und Domo II kann bei Bedarf vorgezogen werden (siehe Seite 6 PF C). Option 2: Zurzeit wird ein Regionalverkehr von 20 Trassen zwischen Brig und Domodossola betrieben. Der

Regionalverkehr kann allenfalls ab Iselle mit Busen geführt werden. Die SBB stehen bereits in diesem Zusammenhang, kombiniert mit dem Autoverlad Brig – Iselle, mit dem Kt. Wallis in Verhandlungen. Für den Personenfernverkehr sind 40 Trassen reserviert.

Der Grundsatz für das Bereitstellen von 90 Gütertrassen (1. Phase 2006/07) bzw. 130 (110 + 20) Gütertrassen (2. Phase 2014) für die Lötschberg-Simplon-Achse wurde anlässlich der Sitzung der gemischten Kommission (I, RFI, BAV, SBB, BLS) vom 24. Januar 2003 in Zürich festgelegt und auch von der BLS akzeptiert.

Business Plan BLS

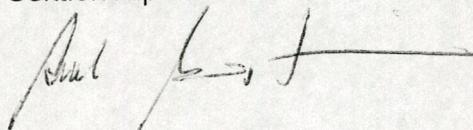
Die Nachfrage im Verkehrsszenario des Business Plan der BLS geht im Referenzszenario von einer kontinuierlichen Steigerung aus. Für dieses Nachfrageszenario sind frühestens ab dem Jahre 2013 90 Gütertrassen auf dem Streckenabschnitt Iselle - Domo II notwendig. Die Stellplätze der RA werden in diesem Szenario mehr als verdoppelt, von heute 100'000 auf 210'000. Das Verlagerungsziel im Jahre 2009 gemäss Vorgaben des Verkehrsverlagerungsgesetz würde jedoch nicht erreicht (Aussage BLS). Werden die 90 Trassen (gemäss Piataforma comune) ab 2007 vollständig belegt können 40 RA-Züge geführt werden und die erforderlichen 310'000 Stellplätze würden zur Verfügung stehen. Abstriche müssten beim WLK und UKV gemacht werden, welche über die Gotthardachse zu führen wären. Ein sprunghafter Nachfragebedarf gemäss Zielszenario (Best Case) im Business Plan der BLS von 70 Gütertrassen im Jahre 2006 (2003: 55) auf 110 Gütertrassen im Jahre 2007, wäre zwar wünschbar entspricht aber kaum der Realität. Heute werden ca. 14 Mio. Bruttotonnen auf der Lötschbergachse gefahren. Das Zielszenario sieht im Jahre 2007 eine Nachfrage von mehr als 35 Mio. Bruttotonnen vor. Dies würde einer 2.5 fachen Steigerung gegenüber heute entsprechen (siehe Beilagen). Die Verschlechterung der Nettokosten von 2 Mio. Franken pro Jahr (S. 30 B-Plan) durch das Szenario Sempione ist in dem Sinn zu relativieren, dass dies nur von Bedeutung wäre, falls der gemäss Zielszenario sprunghafte Nachfrageanstieg eintreten würde und in diesem Falle keine Massnahmen auf dem Streckenabschnitt Iselle - Domo II eingeleitet würden.

Fazit:

Die „Piataforma Comune“ die im Jahre 2007 90 Gütertrassen sicherstellt bzw. 130 (110+20) im Jahre 2014, geht von einem realistischen Entwicklungsszenario aus. Sollte sich wieder erwarten die Nachfrage verstärken, besteht die Optionen die 2. Ausbauphase vorzuziehen (siehe oben). Zudem bestehen im Weiteren betriebliche oder organisatorische (Busbetrieb für Regio-Verkehr, Lange Güterzüge) Optimierungsreserven die eine unerwartet stark zunehmende Nachfrage vorübergehend auffangen könnten. Investitionen für einen sofortigen Ausbau auf eine Kapazität von 130 Gütertrassen (110 + 20) sind aus heutiger Sicht nicht vertretbar.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion AlpTransit



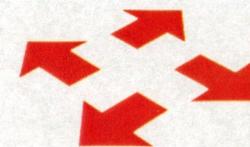
Paul Breitenstein

Beilagen:

- Folie: Verkehrsszenarien B-Plan: Kapazität/Nachfrage (Zahlen)
- Folie: Verkehrsszenarien B-Plan: Kapazität/Nachfrage (Grafik)
- Piattaforma comune RFI/SBB 30. Juli 2003
- Business Plan BLS 11. Dezember 2003

Kopie z.K. an: edt, map, gif, dok/at, at/aa (ohne Beilagen)

Verkehrsszenarien Löttschberg-Simplon-Achse gemäss Business Plan BLS



BAV
OFT
UFT
FOT

14.01.2004 / Paul Baer / sbt

Szenarien in Mio. Bruttotonnen:

	2003	2007	2010	2014
Basis-Szenario	14 (100%)	25 (+78%)	27 (+93%)	
Worst-Case		16 (+14%)	19 (+36%)	
Best-Case		35 (+150%)	40 (+186%)	

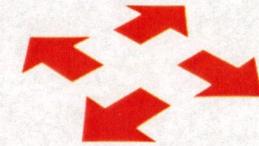
Szenarien in Trassen

Basis-Szenario	55 (100%)	75 (+36%)	80 (+ 45%)	
Worst-Case		55 (+0%)	60 (+ 9%)	
Best-Case		110 (+100%)	120 (+118%)	
Piattaforma		90 (+64%)	90 (+64%)	130 (+136%) (110 + 20)

Quellen:

- Business Plan BLS 11. Dezember 2003
- Piattaforma Comune RFI/CFF 30. Juli 2003

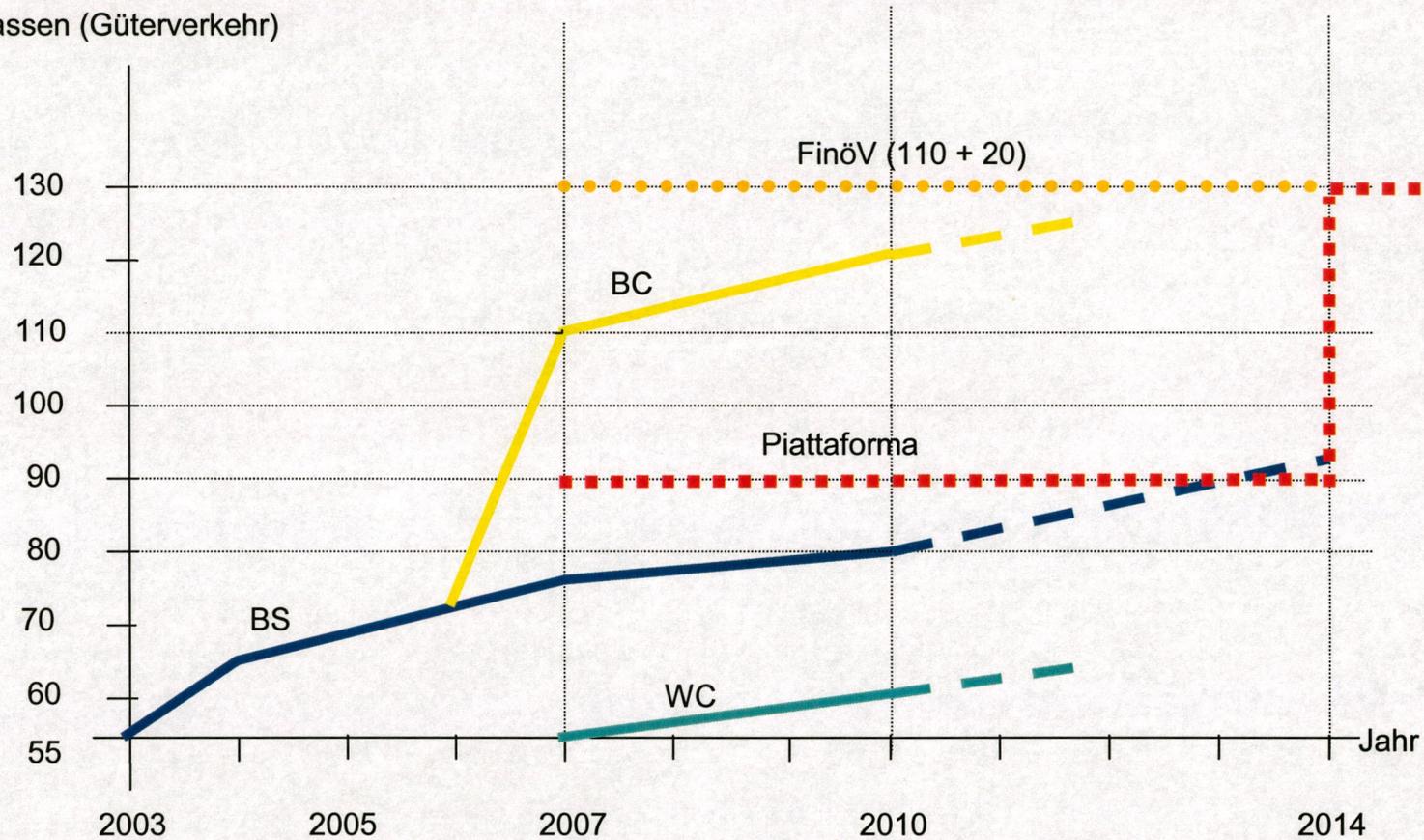
Verkehrsszenarien Lötchberg-Simplon-Achse gemäss Business Plan BLS



BAV
OFT
UFT
FOT

14.01.2004 / Paul Breitenstein

Trassen (Güterverkehr)



Trassen

BS = Basis-Szenario 
 WC = Worst-Case 
 BC = Best-Case 

PF = Piattaforma comune 
 FinöV = Lötchberg / Lausanne 

DS Briefing

17. November 2003



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Treffen Arbeitsgruppe I am 6.11.03



BAV
OFT
UFT
FOT

17.November.2003 pin/bg



- Sitzung der Arbeitsgruppe I am 6. November 2003 in Bellinzona im Rahmen der Vereinbarung CH-I vom 2. Nov 99

Hauptthemen am 6.11.03:

- N-S-Kapazitätsprobleme
- kurz-, mittel- und langfristig auf den Achsen
- Lötschberg-Simplon und Gotthard

Insbesondere:

- Piattaforme Sempione und Luino
- Varianten AlpTransit Gotthard Süd

Piattaforma Luino

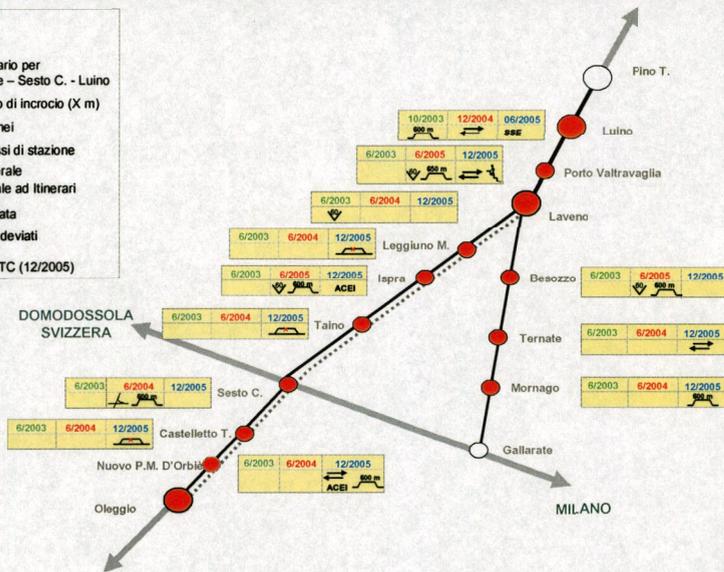


BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 / pin/bg

LEGENDA

- Bretella a semplice binario per percorsi diretti Gallarate - Sesto C. - Luino
- Messa a modulo binario di incrocio (X m)
- Movimenti contemporanei
- Realizzazione Sottopassi di stazione
- PRG Piano Regolatore Generale
- ACEI Nuovo Apparato Centrale ad Itinerari
- Trasformazione in fermata
- Velocizzazione itinerari devianti
- Realizzazione BCA e CTC (12/2005)



Die RFI haben das Programm für die kurzfristigen Massnahmen bis 2006 präsentiert.

Die Kapazität der einspurigen Luinolinie ist heute auf rund 50 Transitgüterzüge pro Tag limitiert. Um die künftigen Marktbedürfnisse befriedigen zu können, ist eine Steigerung erforderlich. Zu diesem Zweck wurde von RFI und SBB ein gemeinsames Papier (Piattaforma) unterschrieben. In einer ersten Phase bis 2003/2005 soll die Kapazität deshalb auf 75 Trassen/Tag, in einer zweiten Phase bis etwa 2012/2017 auf 95 Trassen/Tag erhöht werden. Das BAV wird im Rahmen der Arbeitsgruppe I regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert.

Piattaforma Sempione



BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 / pin/bg



Die RFI haben das Programm für die kurzfristigen Massnahmen bis 2006 präsentiert.

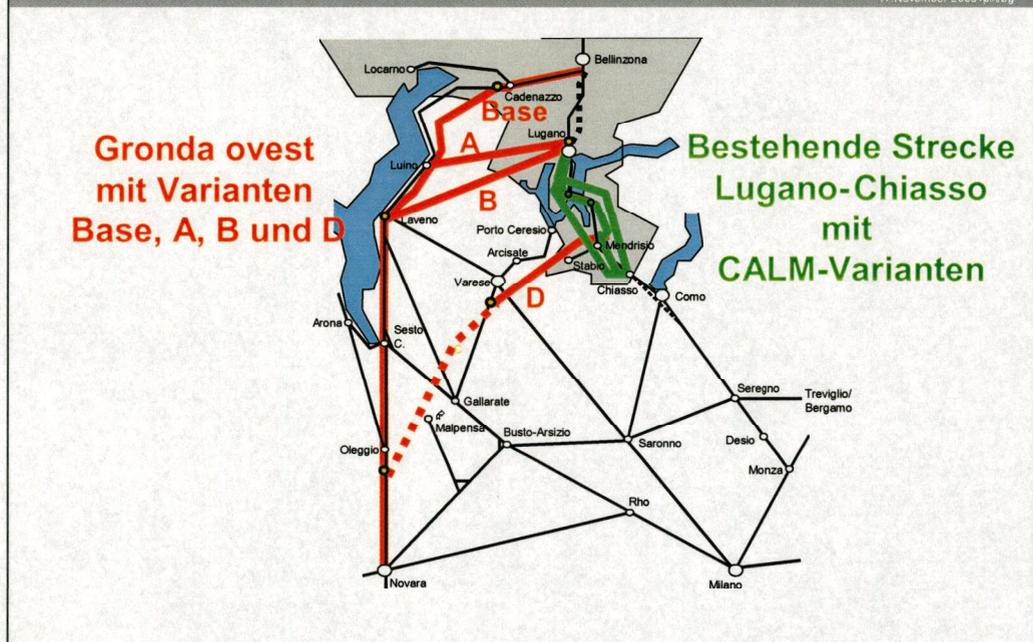
Auf der Lötschberg-/ Simplonachse gibt es bis zur Inbetriebnahme des LBT im Jahr 2007 diverse punktuelle Massnahmen zur Kapazitätsteigerung, die zur Zeit im Bau stehen oder demnächst in Angriff genommen werden. Eine erste Liste dieser Massnahmen liegt vor. Das gemeinsame Papier wurde am 30. Juli 2003 von der SBB und RFI unterzeichnet. Das BAV wird im Rahmen der Arbeitsgruppe I regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert.

Vertiefungsvarianten AlpTransit Süd



BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 / pin/bg



Auf der Gotthardachse bestehen jetzt auf konzeptioneller Ebene in Richtung Novara für die sogenannte „gronda ovest“ zur Zeit 4 Varianten:

- Variante „Base“ mit einspurigem Tunnel Cadenazzo – Luino – Laveno für den Güterverkehr in Richtung Busto/Novara und Genua
- Variante A mit NBS zwischen Vezia und Luino
- Variante B mit NBS zwischen Vezia und Laveno
- Variante D mit NBS von Mendrisio nach „südlich Varese“(neu).

Diese werden von der RFI weiter vertieft werden (am 10-7-03 für die ersten drei Varianten bereits in Milano beschlossen)

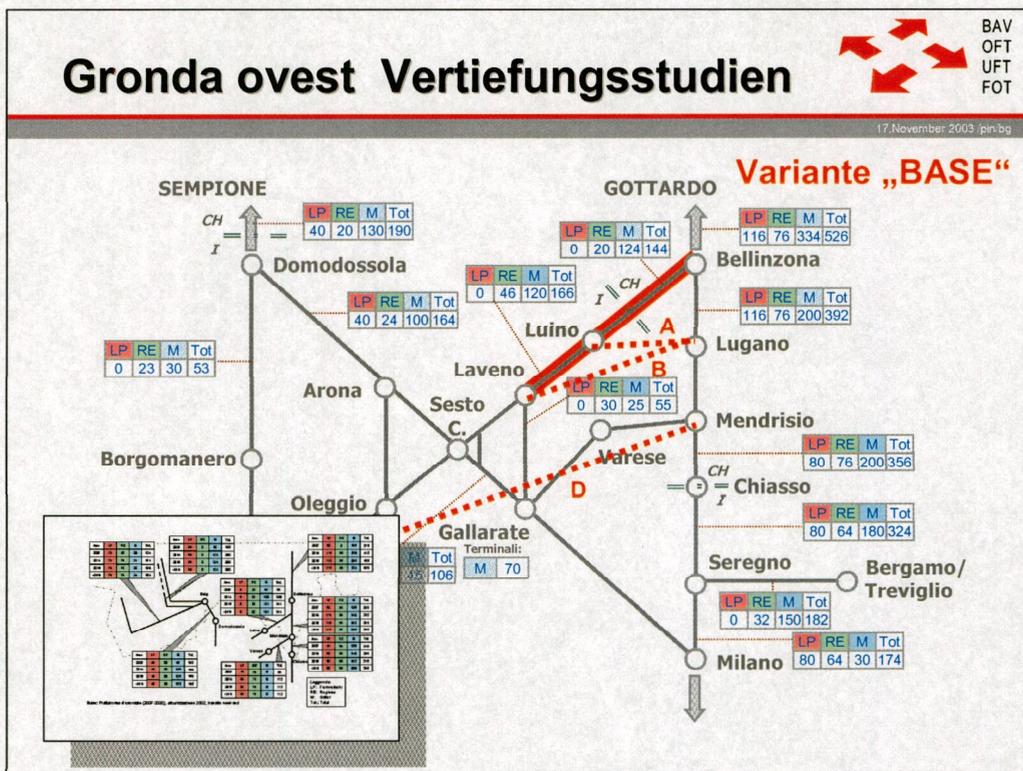
Auf der Gotthardachse besteht in Richtung Mailand 3 zusätzlich zu den bisherigen CALM-NBS eine weitere Variante (C?), welche einen etappenweisen Ausbau der „klassischen“ Strecke Lugano-Chiasso anvisiert. Diese wird von der SBB im Auftrage des BAV vertieft (am 10-7-03 bereits in Milano beschlossen)

Gronda ovest Vertiefungsstudien



BAV
OFT
UFT
FOT

17.November.2003 pin/bg



- Sitzung der Arbeitsgruppe I am 6. November 2003 in Bellinzona im Rahmen der Vereinbarung CH-I vom 2. Nov 99

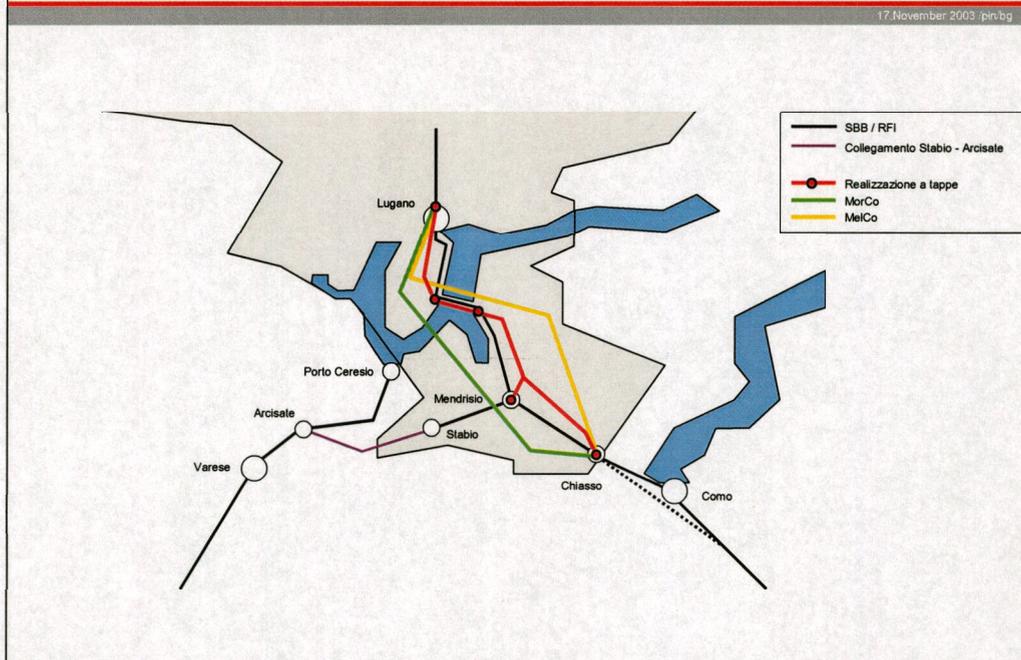
RFI erläutert Vorgehen bei Vertiefungsstudien

- Homologierte Nachfrageprognose als Basis
- 4 Lösungsvarianten für Zeithorizont 2020 (hier Beispiel Variante BASE)
- Pflichtenheft für Auslösen von Studien
- Zusammenarbeit mit SBB (gleiche Datengrundlagen)
- Zeitplan, Phasen und Meilensteine für Studien festlegen

Lugano-Chiasso Vertiefungsstudie



17. November 2003 pin.lg



Auftrag BAV an SBB (nur Schritt 1, Phase 1) für ca 50'000 CHF

Die Planungsstudie AlpTransit Süd, Korridor Lugano – Chiasso wird in 2 Phasen durchgeführt, wobei die erste Phase in 2 Teilschritte unterteilt wird:

Phase 1:

Schritt 1: Untersuchung und Trassierung von Linienführungsvarianten verschiedener Korridore (gemäss Varianten 1, 2 und 5)

Schritt 2: Erstellen eines Pflichtenhefts für Phase 2

Phase 2:

Vertiefungsstudie der Linienführungsvarianten aus Phase 1 und Bewertung

Der vorliegende Planungsauftrag umfasst den ersten Schritt der Phase 1.

Die verschiedenen Varianten sollen nach technisch-ökonomischen Gesichtspunkten beschrieben werden. Es sollen dabei sowohl Möglichkeiten zur Aufwertung der bestehenden Linie (in Etappen) wie auch neue Linienführungen untersucht werden.

Die Resultate des ersten Schrittes von Phase 1 dienen später als Grundlage für das Erarbeiten eines Pflichtenheftes (Phase 1, Schritt 2) für die Ausschreibung einer weiteren Studie (Phase 2), in der die Varianten vergleichend beurteilt werden sollen.

Fragestellungen

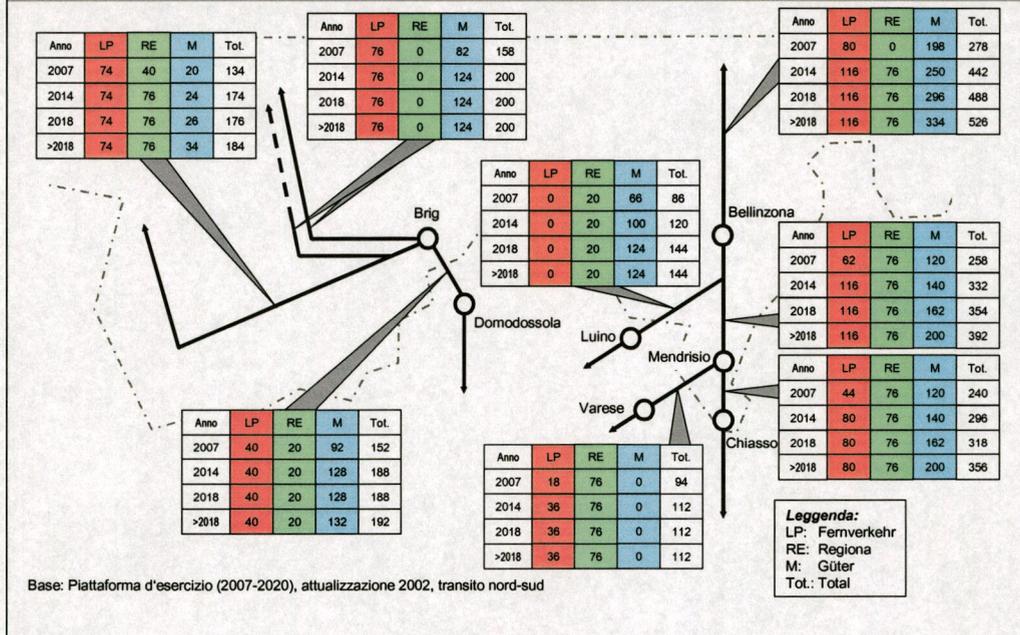
Linienführung, Kosten (+/- 50%) Realisierungszeit (grobe Einschätzung), technische Parameter (Betriebsform; Max. Geschwindigkeit; Min. Kurvenradius; Max. Steigung; andere), weiteres Vorgehen. Situationsplan im Massstab 1 : 25'000 pro Variante, Längsschnitt im Massstab 1 : 25'000/5'000 pro Variante

Nachfrageprognosen 2007 bis >2018



BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 / pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo "funzioni portanti" o "integrative" ai servizi merci e viaggiatori

- **alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

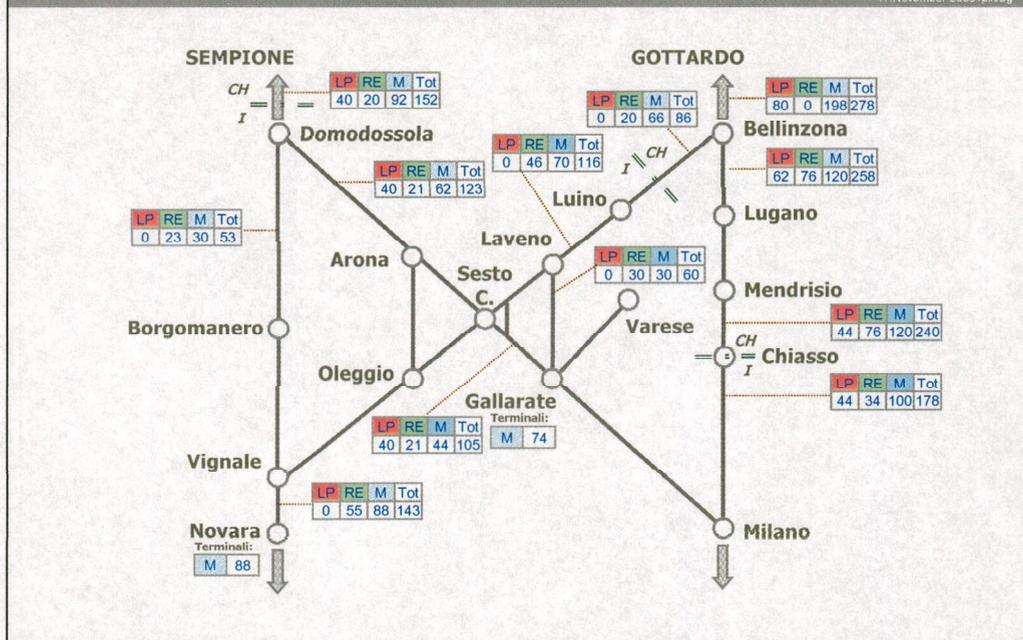
- **criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2007



BAV
OFT
UFT
FOT

17.November 2003 /pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo “funzioni portanti” o “integrative” ai servizi merci e viaggiatori

•**alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

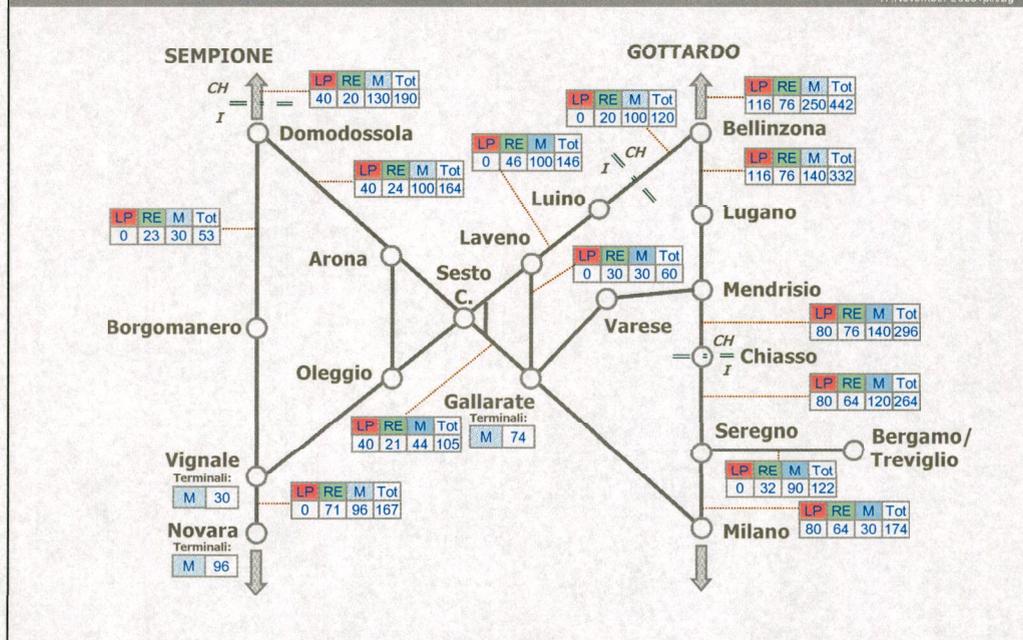
•**criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2014



BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 /pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo "funzioni portanti" o "integrative" ai servizi merci e viaggiatori

- **alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

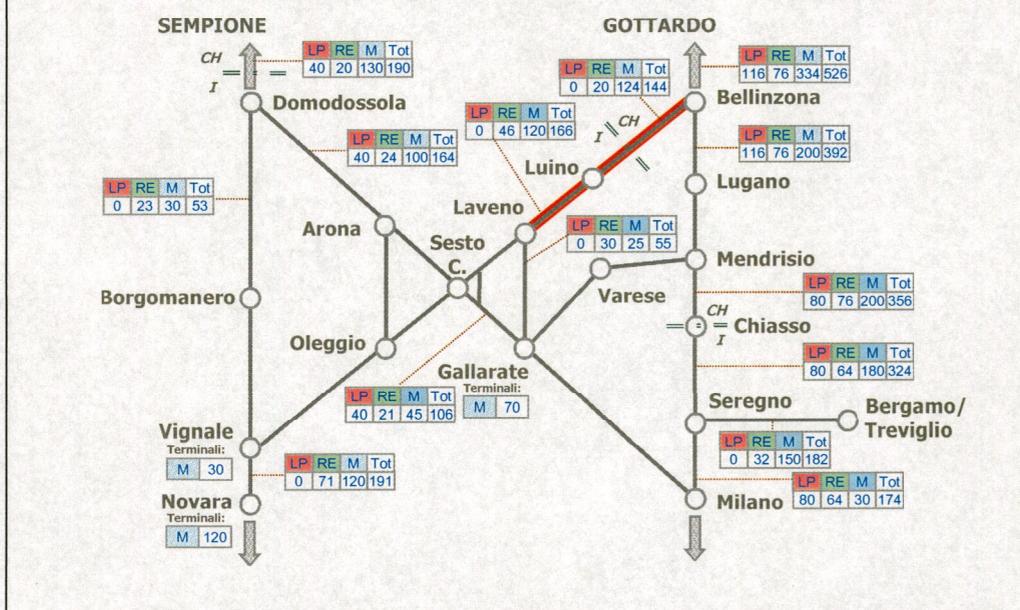
- **criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2020 Variante Base



BAV
OFT
UFT
FOT

17. November 2003 / pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo “funzioni portanti” o “integrative” ai servizi merci e viaggiatori

- **alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

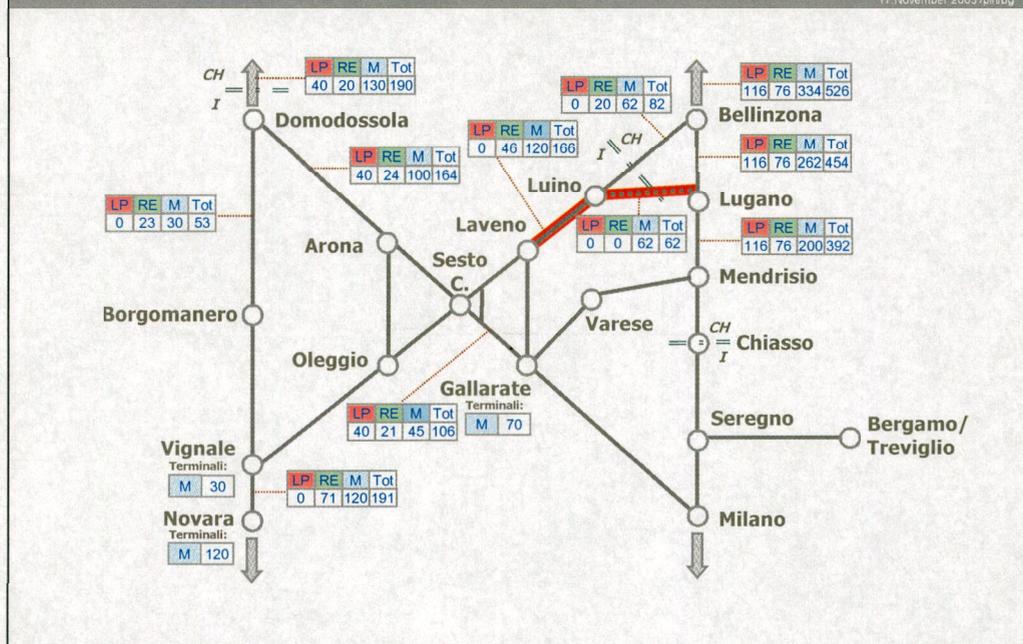
- **criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2020 Variante A



BAV
OFT
UFT
FOT

17 November 2003 /pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo "funzioni portanti" o "integrative" ai servizi merci e viaggiatori

•**alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

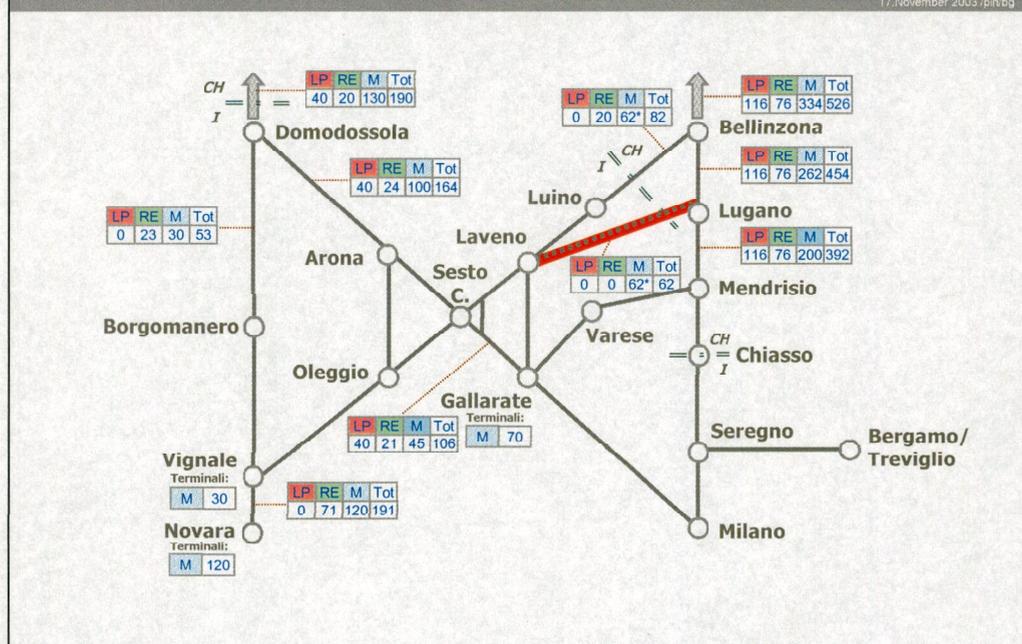
•**criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2020 Variante B



BAV
OFT
UFT
FOT

17.November 2003 / pin/bg



inquadramento trasportistico: è stato sviluppato il modello di esercizio sugli orizzonti temporali 2007, 2014, 2020 per le direttrici Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione

inquadramento funzionale: sono state caratterizzate le direttrici di valico Gottardo (Chiasso e Luino) e Sempione, attribuendo “funzioni portanti” o “integrative” ai servizi merci e viaggiatori

- **alternative di tracciato:** sono state individuate le alternative di tracciato su cui sviluppare gli studi (n° 5 per la Gronda Ovest e n° 3 per il collegamento Lugano - Chiasso)

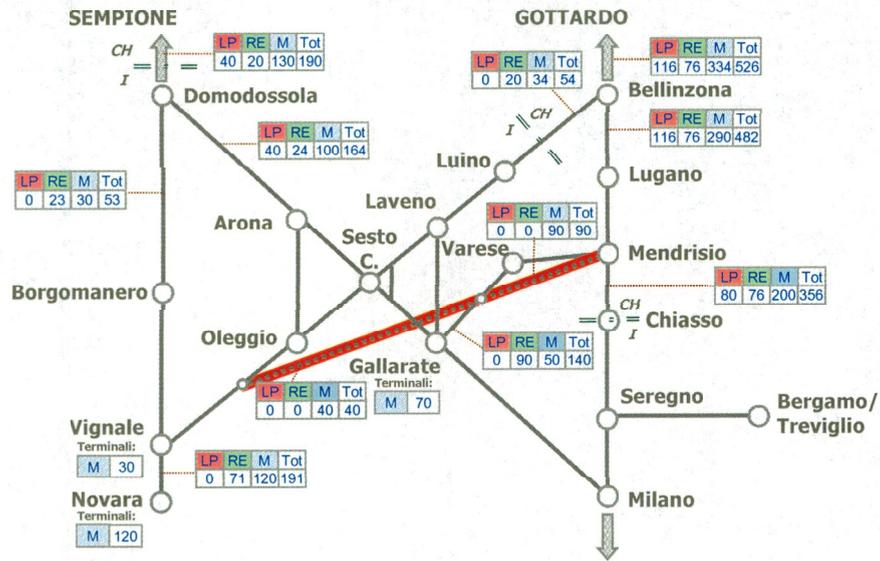
- **criteri di valutazione:** sono stati individuati i criteri per la valutazione delle alternative (analisi multicriteria)

Nachfrageprognose 2020 Variante C



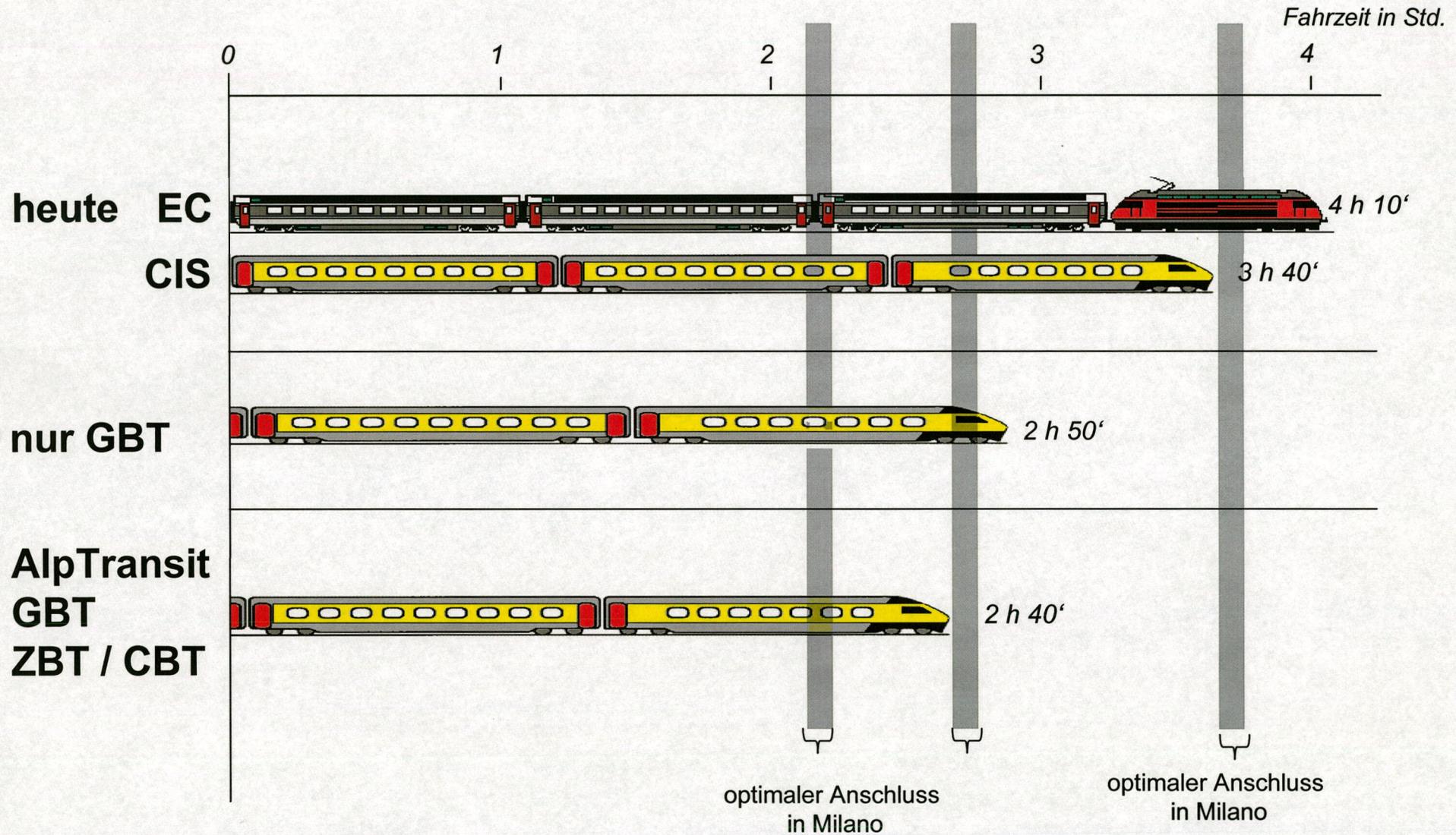
BAV
OFT
UFT
FOT

17 November 2003 / pin.bg



Gotthard - Basistunnel

Fahrzeiten Zürich - Milano / Optimale Anschlussverhältnisse

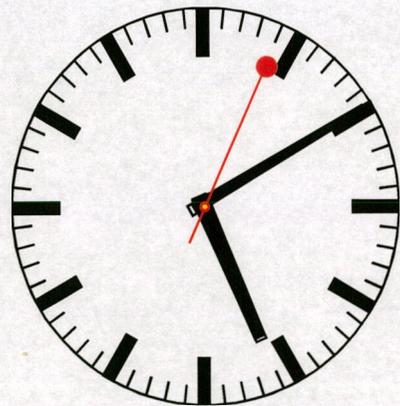


Anschlusskriterien im Fahrzeitenvergleich

Zürich - Milano 2h 50'



Sämtliche
Anschlusszüge



Zürich



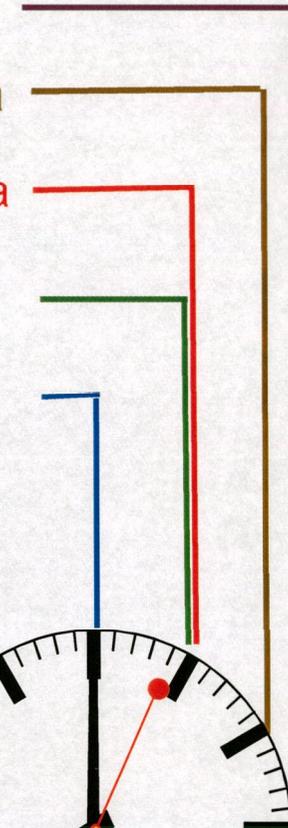
Torino

Genova

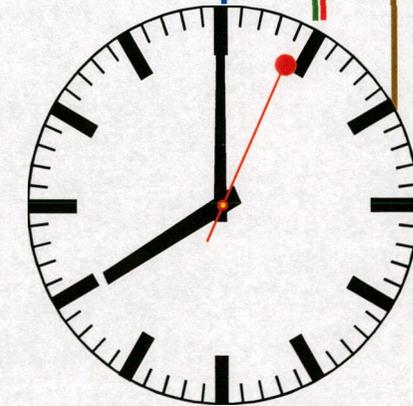
Venezia

Lecce

Roma



2h 50'



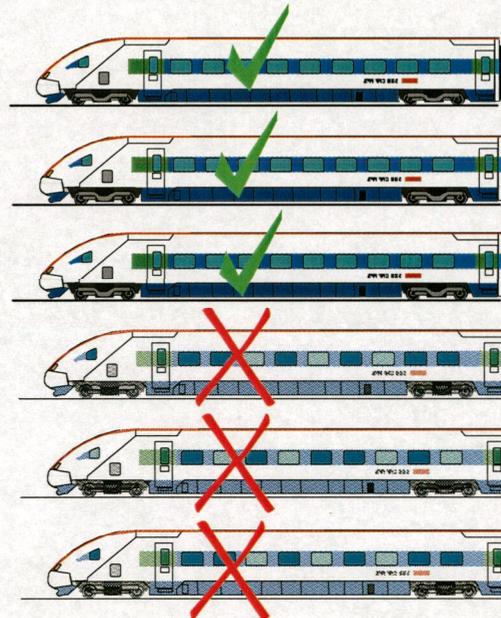
Milano

Anschlusskriterien im Fahrzeitenvergleich

Milano - Zürich 2h 50'



Sämtliche Anschlusszüge



Schaffhausen

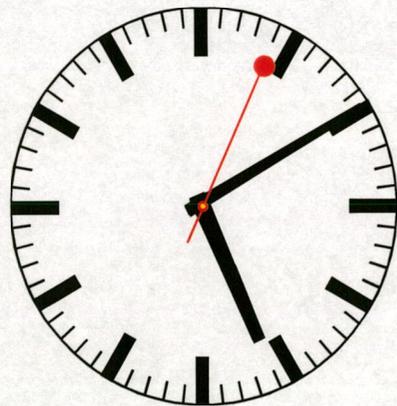
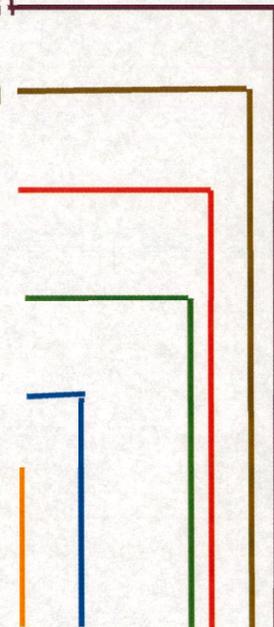
Romanshorn

St. Gallen

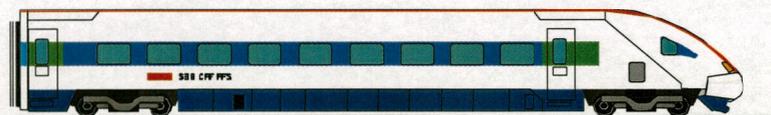
Biel

IR Basel

ICE Basel



Milano



2h 50'



Zürich

Anschlusskriterien im Fahrzeitenvergleich

Zürich - Milano 2h 40'



Sämtliche
Anschlusszüge



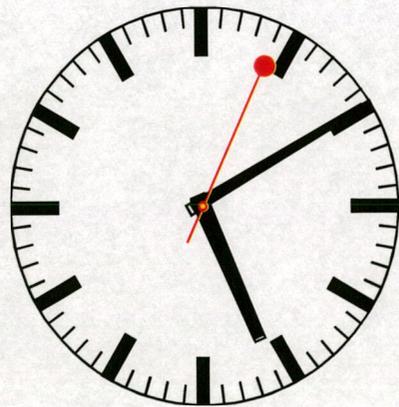
Torino

Genova

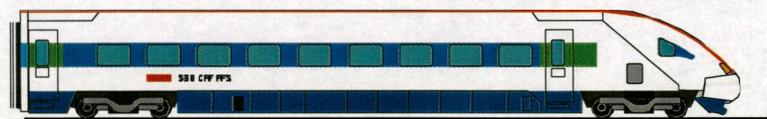
Venezia

Lecce

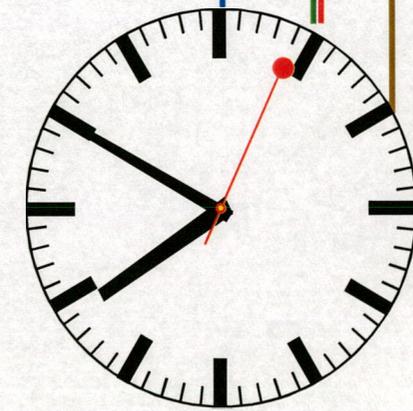
Roma



Zürich



2h 40'



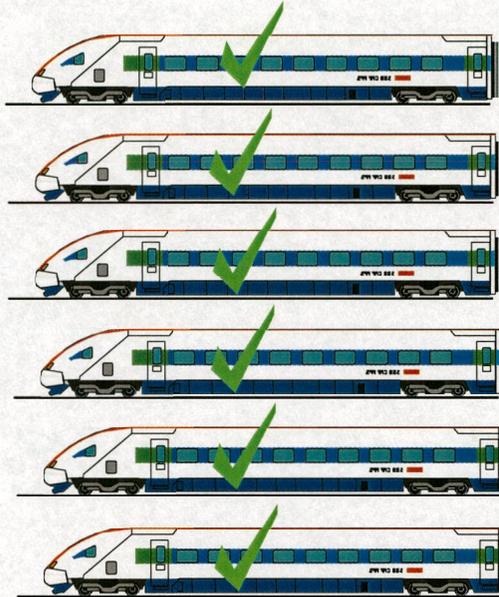
Milano

Anschlusskriterien im Fahrzeitenvergleich

Milano - Zürich 2h 40'



Sämtliche
Anschlusszüge



Schaffhausen

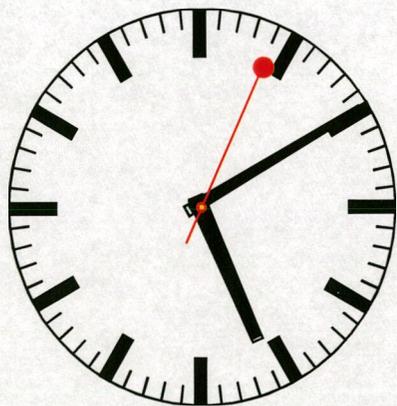
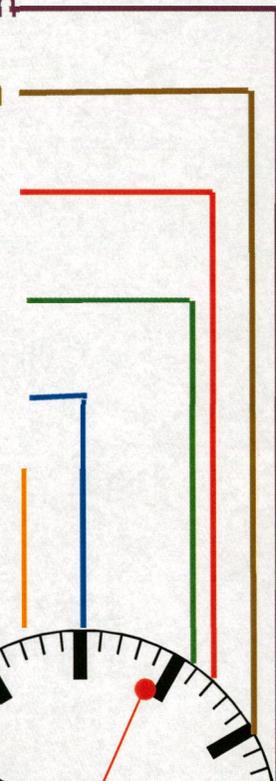
Romanshorn

St. Gallen

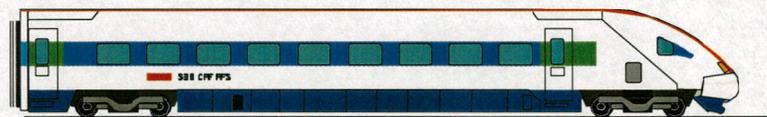
Biel

IR Basel

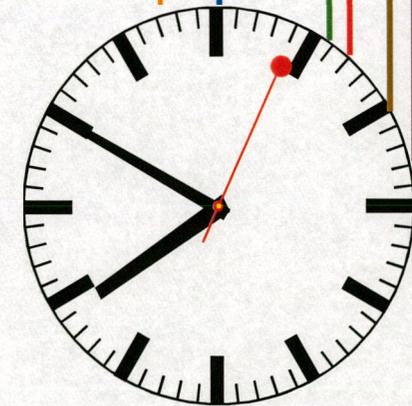
ICE Basel



Milano



2h 40'



Zürich

Regional ausgewogene Vorlage zum Anschluss der Ost- und Westschweiz ans europäische Bahn-Hochleistungsnetz

Der Bundesrat hat die Ergebnisse der Vernehmlassung zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) zur Kenntnis genommen. Er beauftragte das UVEK, eine Botschaft über den HGV-Anschluss zu erarbeiten. Angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes wird der Gesamtkredit in zwei Phasen unterteilt. In einer ersten, prioritären Phase werden vorerst 740 Millionen Franken investiert. Diese Mittel werden ausgewogen auf den besseren Anschluss der Ost- und Westschweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Deutschland und Frankreich aufgeteilt.

Der Bundesrat hatte am 10. September 2003 die Vernehmlassung zum HGV-Anschluss eröffnet. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 15. Dezember 2003. Angesichts der angespannten Haushaltslage hatte der Bundesrat vorgeschlagen, die geplanten Investitionen in zwei Phasen zu unterteilen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage sollte vom gesamten Volumen von 1,3 Milliarden Franken in einer ersten Phase nur ein Verpflichtungskredit im Umfang von 590 Millionen Franken freigegeben werden.

In der Vernehmlassung waren die Elemente des HGV-Anschlusses bei der überwiegenden Mehrheit der angefragten Kantone, Verbände und Parteien unbestritten. Viele Teilnehmende an der Vernehmlassung forderten einen Verzicht auf die Phasierung und die sofortige Verwirklichung des gesamten HGV-Anschluss-Konzepts. Die Ostschweiz wünschte in erster Priorität den Ausbau von vier Zulaufstrecken in der Schweiz und einem Projekt in Deutschland. Die Westschweiz verlangte prioritär Investitionen zu Gunsten von vier Projekten in Frankreich und drei Zulaufstrecken in der Schweiz.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Kenntnis genommen und den Anliegen der Ostschweiz besser Rechnung getragen. Neu wurden die Ausbauten zwischen Bülach und Schaffhausen sowie die Elektrifizierung Lindau - Geltendorf (Linie Zürich - St. Gallen - München) in die erste Phase aufgenommen. Er beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (UVEK), so rasch wie möglich das HGV-Anschluss-Gesetz, den Bundesbeschluss über den HGV-Verpflichtungskredit sowie die Botschaft an das Parlament auszuarbeiten.

In der ersten Phase des HGV-Anschlusses wird auf folgenden Strecken investiert:

Auf der Verbindung Schweiz - München:

- Ausbauten St. Gallen - St. Margrethen
- Elektrifizierung Lindau - Geltendorf

Auf der Verbindung Schweiz - Stuttgart:

- Ausbauten Bülach - Schaffhausen

Auf der Relation Nordwestschweiz – Paris:

- Beiträge an den Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Belfort – Dijon (ligne à grande vitesse Rhin-Rhône)

Auf der Relation Espace Mittelland – Jurabogen – Paris:

- Beitrag an die Ausbauten Vallorbe / Pontarlier – Dole – Dijon
- Ausbau des Knotens Lausanne

Auf der Strecke Genf – Paris:

- Beitrag an den Ausbau / die Revitalisierung der Strecke Bellegarde – Nurieux – Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey / „Karpatenlinie“)
- Ausbau des Knotens Genf

Das bedeutet, dass auf die Ostschweiz in einer ersten Phase 285 Millionen, auf die Nordwestschweiz 125 und auf die Westschweiz 275 Millionen entfallen. Für die Reserve sind 30 Millionen und die Projektaufsicht 25 Millionen budgetiert. Der Bundesrat wird die Botschaft voraussichtlich noch vor der Frühlingssession verabschieden.

Bern, 28. Januar 2004

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Pressedienst

Auskünfte: Bundesamt für Verkehr, Politik und Kommunikation, 031 322 36 43

Erfolgreiche Versuchsfahrt mit langem Güterzug zwischen Muttenz und Thun

Am Wochenende vom 10./11. Januar 2004 ist ein 1,5 Kilometer langer Güterzug erfolgreich für eine Versuchsfahrt von Muttenz nach Thun und zurück gerollt. In der Schweiz sind Güterzüge bisher höchstens 750 Meter lang. Die Versuche mit langen Güterzügen finden im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Hinblick auf die Eröffnung der NEAT statt.

Bereits im vergangenen Jahr hatten zwischen Laufenburg und Koblenz Versuchsfahrten mit einem 1,5 Kilometer langen Güterzug stattgefunden. Aufgrund der damals gewonnenen brems-technischen Erkenntnisse wurde nun mit geeignetem Rollmaterial ein Zug zusammengestellt, der in der Nacht auf Sonntag unter echten Bedingungen zwischen Muttenz und Thun verkehrte. Die Versuchsfahrt mit modernen, lärmarmen Wagen wurde von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) durchgeführt.

Der Zug hat ein Gewicht von rund 4000 Tonnen. Er besteht aus 53 Panzertransportwagen – von denen 38 mit Panzern beladen sind - und 36 leeren Getreidewagen sowie einem Messwagen. Befördert wird er von drei Lokomotiven Re 460 (Lokomotive 2000), eine an der Zugspitze, eine in der Mitte und eine am Schluss. Die Lokomotiven in der Zugmitte und am Schluss werden über Funk ferngesteuert.

Bahnübergänge Koblenz–Laufenburg teilweise länger geschlossen

Der Zug wird in der Woche vom 12. bis 16. Januar 2004 weitere Versuchsfahrten zwischen Laufenburg und Koblenz unternehmen. Ermittelt werden dabei die Bremskräfte, wenn Bremsungen aus niederen Geschwindigkeiten vorgenommen werden. Die auftretenden Kräfte sind dann am grössten.

Während der Versuchsfahrten vom Montag, 12. Januar, bis längstens Freitag, 16. Januar 2004, sind die Bahnübergänge zwischen Koblenz und Laufenburg teilweise länger geschlossen. Das BAV bittet die Bevölkerung und die Verkehrsteilnehmer für die kurzzeitigen Unannehmlichkeiten um Verständnis.

Das Projekt „Lange Güterzüge“ hat zum Ziel, die Kapazität der Transitachsen durch die Schweiz nach Eröffnung der Neuen Alpentransversalen (NEAT) zu erhöhen. Durch das gemeinsame Führen von zwei Güterzügen wird nur eine statt zwei Trassen benötigt.

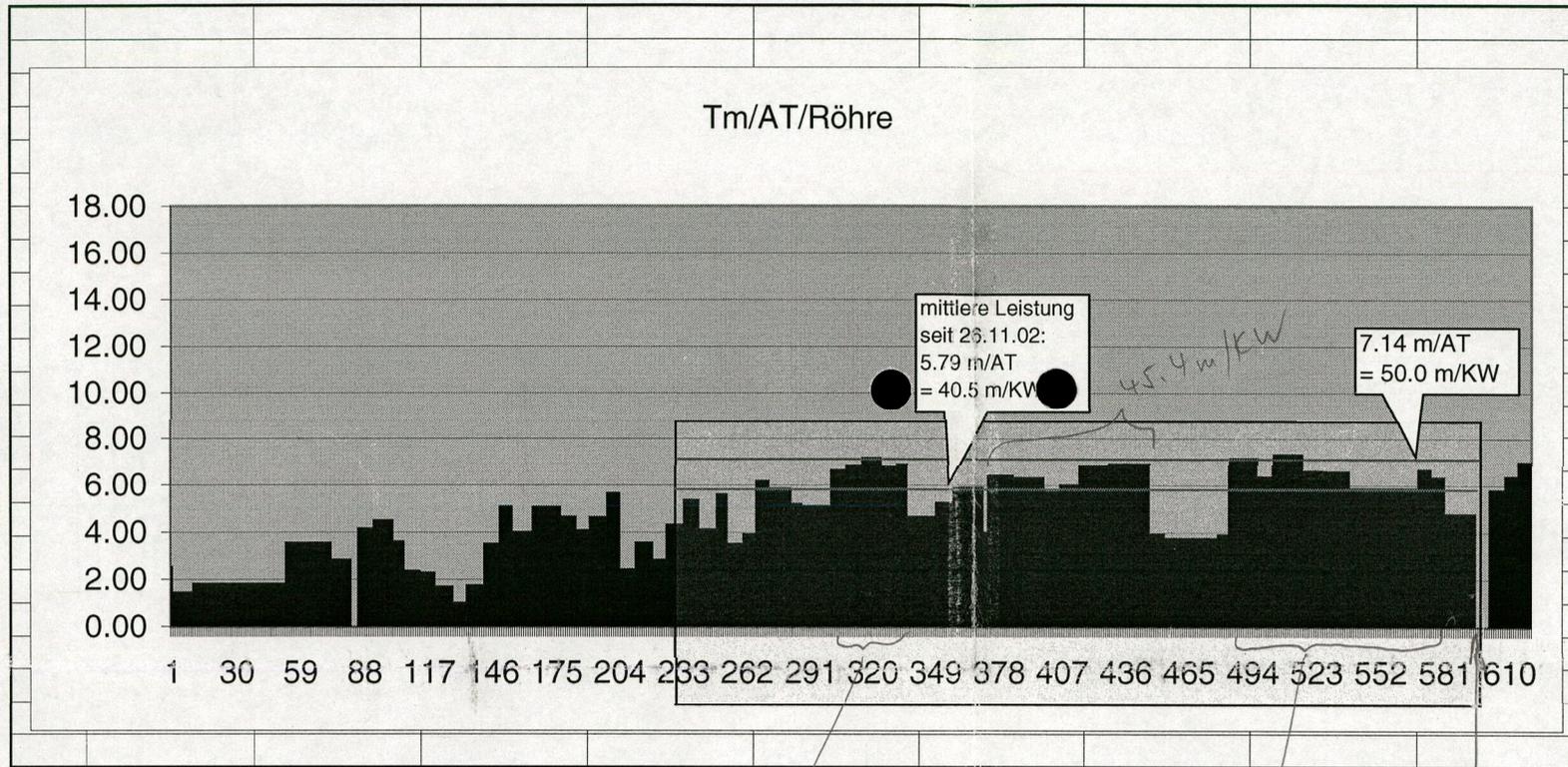
Bern, 12. Januar 2004

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Auskünfte: Bundesamt für Verkehr, Politik und Kommunikation, 031 322 36 43

Notiz an die Medienschaffenden:

Auf der Website des BAV (www.bav.admin.ch) können Sie Bilder des Zuges herunterladen.



49.2 m/KW

45.6 m/KW

9.12.03

● 45.5 m/KW → 358 AT → 18.12.04

Attiny 3-7 dB

kein als Durchdringung

~~FR SH~~

Karte