



Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr

PERSONENVERKEHR

- > «Bahn 2000» brachte einen Kundenzuwachs von 30 Prozent. Mehr als das Doppelte der ursprünglichen Ziele.
- > Bis 2030 prognostiziert die SBB ein Wachstum im Personenverkehr von 40 bis 50 Prozent.
- > Die Nachfrageentwicklung beim Fernverkehr auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern ist immens. Zwischen 2003 und 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste um rund 24 Prozent.
- > Der Mangel an Kapazitäten verschärft sich drastisch.

GÜTERVERKEHR

- > Als Folge der Verlagerung der schweren Güter auf die Schiene wird der Schienengüterverkehr weiter anwachsen.
- > Um 2030 wird die Flachbahn am Gotthard gut zehn Jahre in Betrieb sein. Es ist absehbar, dass bis dann erhebliche Kapazitätsengpässe auf den Zufahrten der Basistunnels zu Trassenzuteilungs-Konflikten führen werden.
- > Die Erreichung des Verlagerungsziels oder das Angebot des S-Bahn-Verkehrs in der Zentralschweiz bleiben gefährdet.
- > Untersuchungen zeigen, dass alleine die Umsetzung des Verlagerungsziels die Kapazitäten der Zulaufstrecken ausreizt.
- > Mehrverkehr aufgrund der Attraktivität der Flachbahn wird kaum mehr konfliktfrei mit der Erfüllung des Verlagerungsziels oder des S-Bahn-Angebotes zu bewältigen sein.
- > Personen-, Güterverkehrs- und Umweltziele sind nur erreichbar, wenn die Kapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr gleichzeitig ausgebaut werden.

KERNANLIEGEN DER ZENTRALSCHWEIZ

- > Die Qualität der Bahninfrastruktur muss mit der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr Schritt halten.
- > Die mit dem Gotthard-Basistunnel bereitgestellten Kapazitäten sollen durch den Personen- und Güterverkehr optimal genutzt werden können.
- > Engpässe und Nadelöhre wie Einspurstrecken – insbesondere auf der Nord-Süd-Achse – sind zu beseitigen.
- > Realisieren von deutlichen Reisezeitverkürzungen sowie Kapazitätserweiterungen auf den Korridoren Basel-Luzern-Gotthard-Mailand und Zürich-Gotthard-Mailand sowie Luzern-Zug-Zürich.
- > Das S-Bahn-Angebot und die S-Bahn-Infrastruktur in der Zentralschweiz müssen weiterentwickelt werden können.
- > Für die Linienführungen sind die raumplanerischen Aspekte möglichst schnell zu klären (Planungssicherheit).
- > Der notwendige Streckenunterhalt auf den Hauptachsen muss unter Betrieb und ohne drastische Kapazitätseinbussen über längere Zeit möglich sein.



DIE ZENTRALSCHWEIZER PROJEKTE DER «BAHN 2030»

>> ZENTRAL FÜR DIE SCHWEIZ

Der Gotthard-Basistunnel ist das Herz der Nord-Süd-Achse. Erst die zusätzlichen Bahnprojekte der Zentralschweiz bringen dieses Herz zum Pulsieren: Der «Zimmerberg-Basistunnel II», der «Tiefbahnhof Luzern» und der Bau des «neuen Axentunnels» sind unabdingbar für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Die Projekte beseitigen Nadelöhre und veraltete Strukturen und leisten einen zentralen Beitrag, damit die Verkehrsziele des Bundes erreicht werden.

>> WICHTIG FÜR DIE ZENTRALSCHWEIZ

Die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in der Zentralschweiz verläuft weiterhin über dem Durchschnitt anderer Regionen. Mit den Zentralschweizer Projekten der «Bahn 2030» kann der öffentliche Verkehr damit Schritt halten.

> ZIMMERBERG-BASISTUNNEL II – NÜTZT MEHRFACH

Das schon heute fast fertig geplante Schlüsselprojekt ermöglicht den dringend notwendigen Kapazitätsausbau sowie entscheidende Fahrzeitverkürzungen und Takterhöhungen für den Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse und zwischen der Ost- und Zentralschweiz.

> TIEFBAHNHOF LUZERN – LÖST KAPAZITÄTSPROBLEME

Der Tiefbahnhof Luzern beseitigt Behinderungen auf dem nationalen Schienennetz der Linie Luzern-Olten-Basel und auf der hochfrequentierten Verbindung Luzern-Zug-Zürich. Davon profitieren der nationale Nord-Süd-Verkehr und das gesamte Zentralschweizer S-Bahn-Netz.

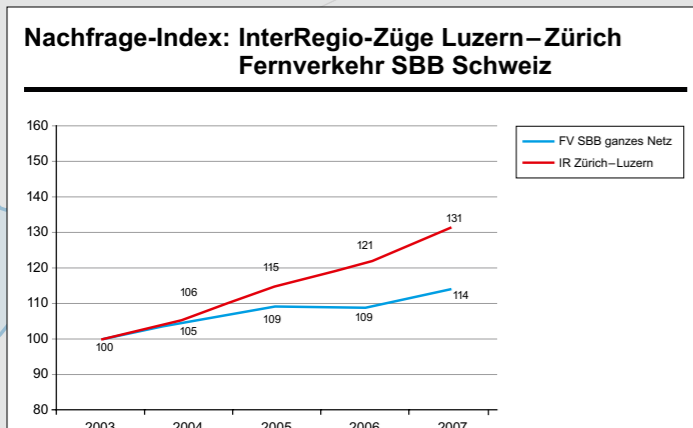
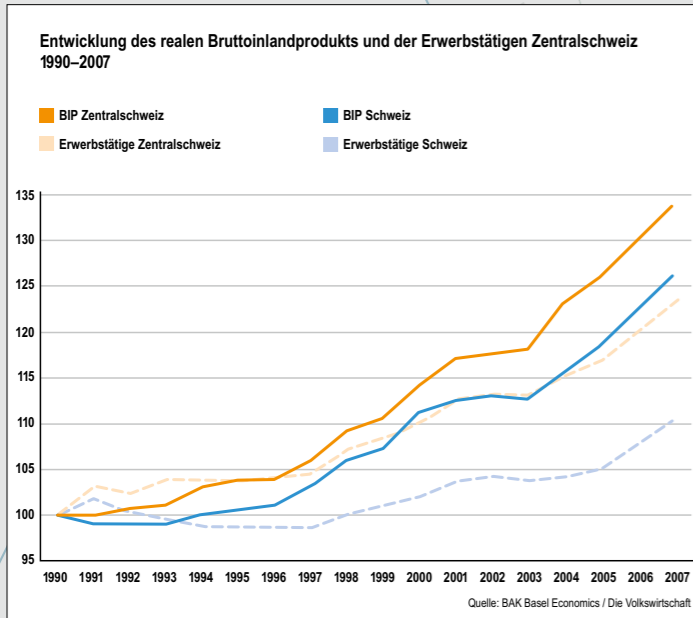
> NEUER AXENTUNNEL – BESEITIGT NEAT-NADELÖHR

Der Gotthard-Basistunnel als NEAT-Kernabschnitt der Nord-Süd-Achse ist nur so effektiv wie seine Zufahrten. Der Axentunnel schafft dazu auf der Nordseite die notwendigen Voraussetzungen.

>> NEAT FERTIG BAUEN

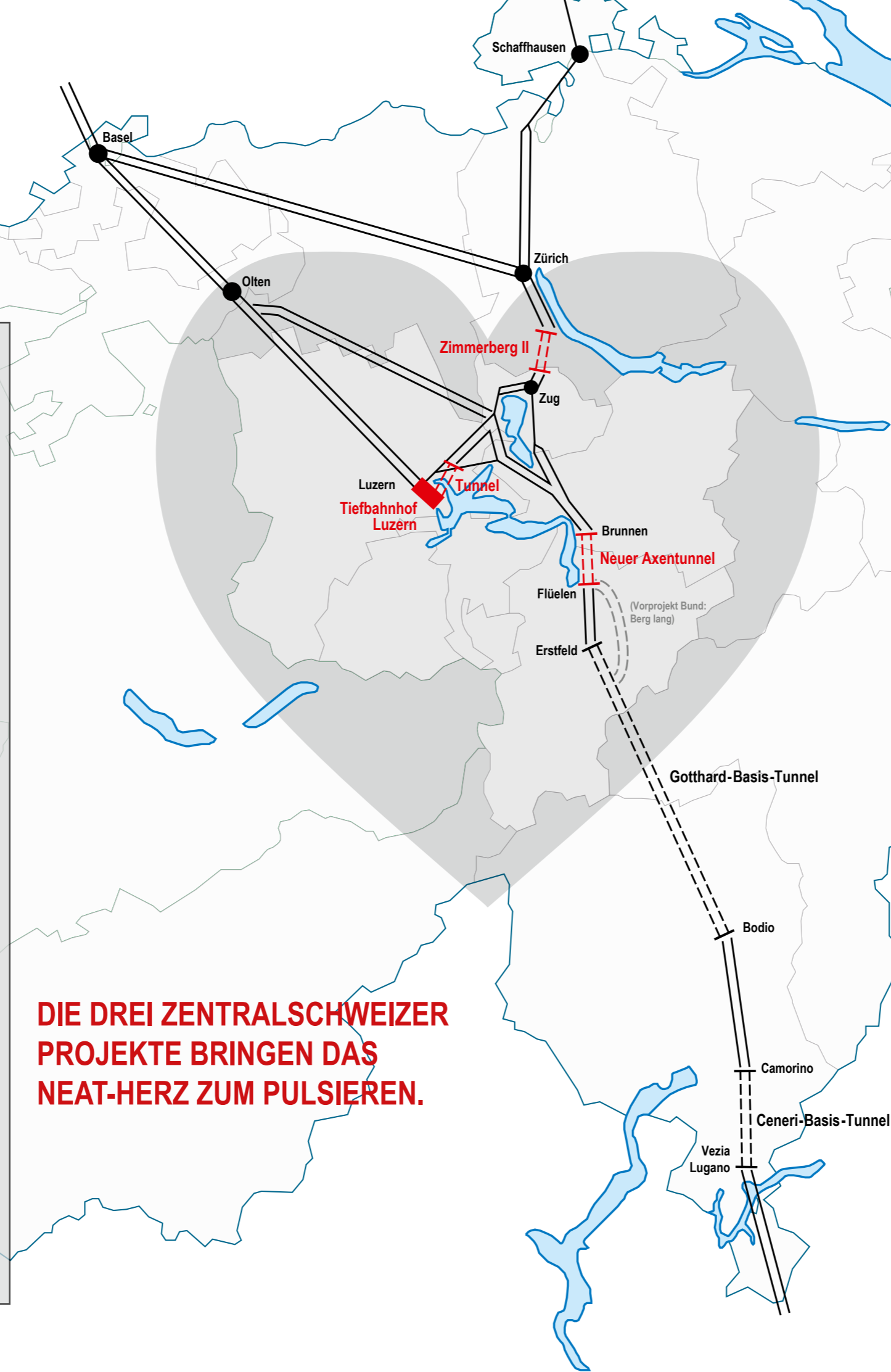
Mit dem Gotthard-Basistunnel ist das Herz der Nord-Süd-Achse erstellt. Die NEAT ist damit noch nicht gebaut, und die bisherigen Investitionen erbringen ihre Wirkung erst mit den zusätzlichen Zentralschweizer Projekten. Dieses sind die Herzstücke für eine national leistungsfähige Nord-Süd-Achse im Personen- und Güterverkehr. Das Gotthard-Komitee mit seinen 13 Kantonen unterstützt diese Projekte.

DIE ZENTRALSCHWEIZER PROJEKTE DER «BAHN 2030» > ZENTRAL FÜR DIE SCHWEIZ



Das Bundesamt für Raumentwicklung bescheinigt der Zentralschweiz für den Zeitraum bis 2030 weiterhin eine hohe Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung. Diese liegt deutlich über dem Schweizer Durchschnitt. Die Nachfrageentwicklung beim Fernverkehr auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern zeigt das Wachstum der Region Zentralschweiz deutlich. Alleine zwischen 2003 und 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste um rund 24 Prozent. Mit den Zentralschweizer Projekten der «Bahn 2030» kann der öffentliche Verkehr damit Schritt halten und gleichzeitig werden wichtige nationale Nadelöhere beseitigt.

DIE DREI ZENTRALSCHWEIZER PROJEKTE BRINGEN DAS NEAT-HERZ ZUM PULSIEREN.



ZIMMERBERGTUNNEL II – NÜTZT MEHRFACH

Der Zimmerberg-Basistunnel II ist zwingend notwendig, weil

- > er als Teil der Zufahrtslinie zum Gotthard-Basistunnel eine zentrale nationale Funktion für die «Bahn 2030» darstellt.
- > im Fernverkehr auf der Gotthard-Zürich-Achse der Halbstundentakt möglich wird und sich die Frequenzen zwischen der Zentralschweiz und Zürich langfristig fast verdoppeln können.
- > das Schweizer Volk bereits zweimal deutlich Ja zum Zimmerberg-Basistunnel gesagt hat und die Siedlungs- und Verkehrsplanung von Bund und Kantonen seit Jahren auf dessen Realisierung ausgerichtet ist.

TIEFBAHNHOF LUZERN – LÖST KAPAZITÄTSPROBLEME

Der Tiefbahnhof Luzern ist zwingend notwendig, weil

- > damit auf einer der schweizweit nachfragestärksten Verbindungen (Luzern-Zug-Zürich) das Fahrplanangebot ausgebaut werden kann.
- > zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II die Fahrzeit zwischen Luzern und Zürich von heute 46 auf 33 Minuten verkürzt wird.
- > alle anderen nationalen Korridore, z. B. Luzern-Olten-Basel, von den frei werdenden Kapazitäten und von besseren Umsteigebedingungen profitieren.

NEUER AXENTUNNEL – BESEITIGT NEAT-NADELÖHR

Der neue Axentunnel ist zwingend notwendig, weil

- > davon ausgegangen werden kann, dass die Umsetzung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr wegen Kapazitätsengpässen auf den Gotthard-Zufahrtsstrecken zu erheblichen Trassenkonflikten führen wird.
- > eine allfällige erneute Sanierung der seeseitigen Tunnel keinen langfristigen Mehrwert für das System ergibt und weil so für den Güterverkehr keine zeitgemässen Tunnelprofile geschaffen werden.
- > der Axen nicht zum langfristigen Schlüsselengpass auf der Gotthard-Strecke werden darf.