

Sechs VöV-Thesen zum Vier-Meter-Korridor Gotthard

1. Die Bahninfrastruktur muss in der Schweiz *sowohl* mit der Nachfrage von Güter- *als auch* von Personenverkehr in Übereinstimmung gebracht werden.
2. Für die wichtigste europäische Güterachse und eine wichtige internationale Personenverkehrsachse müssen sowohl der Vier-Meter-Eckhöhe- als auch der Doppelstock-Korridor realisiert werden.
3. Doppelstock-Korridor und P 400-Korridor erfordern *unterschiedliche* Profile, haben *unterschiedliche* Finanzierungsquellen, aber in erheblichem Ausmass *gemeinsame* Strecken. Ihre gleichzeitige Realisierung spart spürbar Finanzen.
4. Je länger man mit der Realisierung des P 400- und des Dosto-Korridors wartet, desto teurer und schwieriger wird es. Ab 2017 nimmt der Verkehr auf der Gotthardachse markant zu (siehe Beispiel Lötschbergbasistunnel).
5. Die EU ist zur Realisierung ihrer Güterverkehrsziele und in Mithilfe zu den NEAT-Achsen, welche die Schweiz – auch zum EU-Nutzen – alleine finanziert, aufgefordert, raschmöglichst bei den Sattelaufliegern ein Kranhakenobligatorium (Fähigkeit zum Umschlag bei Kombiverkehrslösungen) einzuführen.
6. Deutschland wird freundnachbarschaftlich gebeten, die grossen Bahnprojekte *bürgernah* zu realisieren, um nicht beispielsweise den Ausbau der Rheintalstrecke Karlsruhe-Basel als Gotthard- und Lötschberg-Zulauf zu gefährden.