

Deutsche Einsprachen behindern Neat

In gut zwei Jahren wird der neue Gotthard-Basistunnel eröffnet. Mit dem Bahnausbau am Oberrhein harzt es hingegen. Unter anderem 170 000 Einsprachen verzögern das Projekt. Ein Augenschein.

Von Gerhard Lob

Rastatt. – Die Schweiz will den alpenquerenden Güterverkehr möglichst auf der Schiene befördern. Der bereits 2007 eröffnete Lötschberg-Basistunnel sowie die anstehenden Inbetriebnahmen des Gotthard-Basistunnels (Dezember 2016) und des Ceneri-Basistunnels (geplant für Ende 2019) verfolgen diesen Zweck.

Aber es reicht nicht, mit der Neat die Kapazitäten im Inland auszubauen. Auch im nördlichen und südlichen Nachbarland müssen mehr Kapazitäten geschaffen werden, damit die Schweizer Bahntunnels dereinst ihre Funktion erfüllen können. In diese Gesamtsicht gehört die 182 Kilometer lange Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, die aufgrund ihrer geografischen Lage eine herausragende Funktion für den überregionalen und internationalen Schienenverkehr spielt. Sie gilt als zentrales Element des wichtigsten europäischen Güterkorridors zwischen Rotterdam und Genua, der durch die Schweiz führt (siehe Kasten).

Mehr als 170 000 Einsprachen

Doch die beschlossene Verdoppelung der Rheintalbahn von zwei auf vier Gleise kommt nicht so schnell voran wie ursprünglich geplant. Eigentlich hätte der Ausbau 2020 zeitgleich mit der Neat abgeschlossen sein sollen. «Inzwischen gehen wir von 2029 aus», sagt Michael Bressmer, Projektbau-Sprecher bei der Deutschen Bahn (DB). Grund für die Verzögerung um ein Jahrzehnt sind Probleme bei der Streckenführung und eine Vielzahl von Einsprachen. Allein für den Abschnitt Offenburg bis südlich von Freiburg gingen mehr als 170 000 Einsprachen ein. Vielfach handelt es sich um vorgefertigte Einsprachen von Bürgerinitiativen. «Aber 2000 bis 3000 Einsprachen waren substanziell», so Bressmer. Das Projekt wurde teilweise angepasst.

Grund für die Rekurse ist in erster Linie die Lärmbelastung. Schon auf dem bestehenden Trasse der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel verkehren täglich 250 Nah-, Fern- und Güterzüge. Mit dem Ausbau und teilweise Neubau wird die Belastung



Neubaustrecke Karlsruhe–Basel: Gleich neben dem Trasse der alten Rheintalbahn entstehen bei Rastatt ein drittes und viertes Gleis. Bild Gerhard Lob

zunehmen. Umstritten ist denn auch vor allem die Streckenführung durch urbane Gebiete wie Offenburg oder Freiburg. Mit den Einsprachen sollte Druck gemacht werden, um möglichst umweltverträgliche Lösungen zu finden.

Arbeiten laufen auf Hochtouren

Allerdings wäre der Eindruck falsch, dass sich auf der Oberrhein-Strecke nichts tut. Der Streckenabschnitt Rastatt-Süd–Offenburg ist bereits seit Dezember 2004 in Betrieb. Im Dezember 2012 wurde ein 17,6 Kilometer langer Abschnitt südlich von Freiburg mitsamt dem neuen, fast zehn Kilometer langen Katzenbergtunnel in Betrieb genommen. Auch in Weil/Haltingen – vor dem Grenzübergang in die Schweiz – laufen die Arbeiten auf Hochtouren.

Im Zeitplan befinden sich ebenfalls die Arbeiten auf dem 17 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Rastatt-Nord und Rastatt-Süd. Da die alte Rheintalbahn direkt durchs Zentrum führt, wurde entschieden, Rastatt mit einem 4,2 Kilometer langen Tunnel zu unterfahren. Momentan fokussieren die Bautätigkeiten auf Grundwasserwannen vor den künftigen Tunneleinfahrten, um das Trasse vor möglichem Hochwasser zu schützen. Die Vergabe der eigentlichen Vortriebsarbeiten befindet sich in der Endphase und wird voraussichtlich im kommenden September erfolgen. «Das Gesamtprojekt Rastatt wird 2022 fertig sein», sagt DB-Projektteamleiter Jens Friemel anlässlich einer Baustellenbesichtigung. Das aufwendige Bauwerk mit zwei Einspurrohren hat einen stolzen Preis: 860 Millionen Euro.

Uvek gibt sich gelassener

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (Uvek) hat sich wiederholt besorgt gezeigt über die Verzögerung bei den Zulaufstrecken im Norden und Süden der Schweiz. Der Ausbau auf ein 4-Meter-Lichtraumprofil in Italien wird mittlerweile mit Schweizer Geldern unterstützt. In Bezug auf den Norden gibt man sich inzwischen etwas gelassener. Das Bundesamt für Verkehr geht jedenfalls davon aus, dass auch nach der Inbetriebnahme der gesamten Neat inklusive Ceneri-Basistunnel die Auslastung nicht sprunghaft ansteigt: «Nach unserer Einschätzung dürften die nötigen Kapazitäten für den Neat-Zulauf im Rheintal beim derzeitigen Baufortschritt rechtzeitig, wenn sie benötigt werden, vorhanden sein.»

Ein Korridor von Rotterdam bis Genua

Der Korridor Rotterdam–Genua ist die wichtigste Nord-Süd-Magistrale für den europäischen Bahngüterverkehr.

Bern. – Diese europäische Transversale von Rotterdam nach Genua, die via Lötschberg und Gotthard durch die Schweiz führt, verbindet vier Seehäfen, sechs Binnenhäfen und circa 50 intermodale Terminals miteinander, vor allem aber mehrere der stärksten Wirtschaftsräume des Kontinents, darunter das Rhein-Main-Gebiet und die Lombardei. In ihrem Einzugsgebiet wohnen 70 Millionen Menschen und auf ihr werden 700 Millionen Tonnen Waren verschoben oder 50 Prozent des Nord-Süd-Güterverkehrs auf der Schiene.

Lange war Rotterdam–Genua als Bahngüterkorridor unter dem Namen Korridor 1 bekannt, inzwischen heisst er Rhein-Alpen-Korridor. Nach wie vor bestehen auf dieser Achse gravierende Lücken und Engpässe, welche die Leistungsfähigkeit der Transversale und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Strecke limitieren. Die EU fördert daher einen Ausbau beziehungsweise eine Kapazitätsanpassung der Strecke.

Pünktlichkeit verbessern

Auch auf operativer Ebene wird versucht, Fortschritte zu machen, beispielsweise durch die Möglichkeit zur Buchung durchgehender Trassen über mehrere Länder (One-Stop-Shop). Dadurch soll die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit von Güter-

zügen über lange Strecken verbessert werden.

Neben der Schweiz mit der Neat haben auch die Niederlande auf dem Korridor vorbildliche Arbeit geleistet, indem sie vom Hafen Rotterdam bis nach Emmerich (Grenze Deutschland) eine ausschliesslich für Güterzüge konzipierte Bahnstrecke gebaut haben (Betuweroute). Diese Strecke wurde 2007 in Betrieb genommen – mündet aber in Deutschland vor Oberhausen in einen Flaschenhals. Die Anrainerstaaten des Rhein-Alpen-Korridors tauschen sich regelmässig über die Entwicklungen und Fortschritte aus. Die nächste internationale Korridor-Konferenz findet am kommenden 18. September in Genua statt. (gl)

www.corridor-rhine-alpine.eu

Indien kritisiert Industrieländer

Neu Delhi. – Indien hat das vorläufige Scheitern des ersten globalen Handelspakts mit der Haltung einiger Industrieländer begründet. Diese hätten nur über die Liberalisierung des Handels und nicht über andere zentrale Regelungen wie etwa Ernährungsprogramme reden wollen, sagte Handelsministerin Nirmla Sitharaman gestern im indischen Parlament.

Es war die erste Äusserung der Ministerin, nachdem Indien das «Bali-Paket» im Rahmen der Welthandelsorganisation WTO am vergangenen Freitag platzen gelassen hatte (Ausgabe vom Samstag). Insbesondere sei es um die Frage gegangen, wie viel Geld die Länder ausgeben dürfen, um Nahrungsmittel einzulagern, so Sitharaman. Indien leistet sich ein riesiges Ernährungsprogramm, das Millionen Menschen vor allem mit Getreide versorgt. «Die indische Regierung ist verpflichtet, die Interessen der Bauern gegen alle Schwierigkeiten zu schützen», so die Ministerin. Es sei falsch, dass die Ernährungsprogramme in der WTO als marktverzerrende Subventionen betrachtet würden. (sda)

Schwacher Juni für die Schweizer Hotellerie

Die Schweizer Tourismusbranche hat im Juni einen Dämpfer hinnehmen müssen. Im gesamten ersten Halbjahr entwickelte sich die Hotellerie allerdings stabil.

Von Harry Tresch (sda)

Neuenburg. – Mit Ausnahme des Februars, als die hiesigen Hotelbetriebe einen Einbruch bei den Übernachtungszahlen verkraften mussten, konnten seit Januar durchwegs positive Zahlen ausgewiesen werden. Nun muss die Tourismusbranche aber einen Rückschlag hinnehmen. Insgesamt schliessen im Juni 81 000 Gäste weniger in Schweizer Hotelbetten als vor Jahresfrist, was das Bundesamt für Statistik gestern mitteilte. Bei den inländischen Gästen resultierte ein Rückgang um 0,9 Prozent; deutlich höher war das Minus mit 3,6 Prozent bei den ausländischen Besuchern.

Im ersten Halbjahr blieb die Nachfrage mit 7,6 Millionen Logiernächten dagegen stabil. Die Übernachtungen

LEICHT WENIGER ÜBERNACHTUNGEN

Anzahl Übernachtungen und Veränderung zu Juni 2013

Tourismusregionen	Logiernächte	Veränderung in Prozent
Region Zürich	533 944	-2,5
Luzern / Vierwaldstättersee	372 456	+3,4
Genf	272 498	-6,6
Berner Oberland	362 570	-2,1
Tessin	257 107	-8,7
Genferseegebiet	249 268	-4,4
Ostschweiz	191 881	+5,8
Region Bern	139 418	-8,4
Region Basel	141 639	-1,8
Wallis	235 409	-1,5
Graubünden	315 643	+0,1
Jura und Drei-Seen-Land	77 798	-4,0
Region Freiburg	43 448	-10,6
Total	3 193 079	-2,5

Quelle: BFS; Grafik: Keystone

von Schweizern nahmen um 0,1 Prozent leicht zu, jene der Ausländer um 0,2 Prozent leicht ab. Die Sanktionen gegen Russland scheinen hier Auswirkungen zu haben. Bei den russischen Touristen zeigte sich ein deutlicher Rückgang. Nach Deutschland registrierte das Bundesamt für Statistik für Russland zusammen mit den Niederlanden die grösste absolute Abnahme (-23 000 Logiernächte). Kompensiert wurde der Rückgang europäischer Touristen von Besuchern aus Asien.

Vorsichtig optimistisch

Aufgrund dieser Entwicklung sieht der Branchenverband Hotellerie-suisse mit gemischten Gefühlen in die nahe Zukunft. Das unbeständige Wetter im Juli habe zu einem spürbaren Rückgang von kurzfristigen Buchungen geführt, teilte der Verband mit. Die Chancen für die laufende Sommersaison seien aber nach wie vor intakt. Gemäss einer Umfrage von Hotellerie-suisse in der Stadt- und Ferienhotellerie gehen rund die Hälfte der Betriebe von einem gleich guten Verlauf wie im Vorjahr aus.