

Deutsche Einsprachen behindern Neat

Güterverkehr 2016 wird der neue Gotthard-Basistunnel eröffnet. Mit dem Bahnausbau am Oberrhein harzt es aber

VON GERHARD LOB (TEXT UND FOTO)

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 Neubau-strecke 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 zunehmen. Umstritten ist denn auch vor allem die Streckenführung durch urbane Gebiete wie Offenburg oder Freiburg.

Allerdings wäre der Eindruck falsch, dass sich auf der Oberrhein-Strecke nichts tut. Der Streckenabschnitt Ra-



Die Verdoppelung auf ein 3. und 4. Gleis bei Rastatt; gleich neben dem Trasse der alten Rheintalbahn entstehen die Zufahrten zum künftigen Tunnel.

statt 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 Grundwasser-

wannen vor den künftigen Tunnelleinfahrten, um das Trasse vor möglichem Hochwasser zu schützen. Die Vergabe der eigentlichen Vortriebsarbeiten wird voraussichtlich im September erfolgen. «Das Gesamtprojekt Rastatt wird 2022 fertig sein», sagt DB-Projektteamleiter Jens Friemel anlässlich einer Baustellenbesichtigung. Das aufwendige Bau-

werk 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 Zulauferstrecken im Norden und Süden der Schweiz. Der Ausbau auf ein 4-Meter-Lichttraumprofil 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.»

NORD-SÜD-MAGISTRALE

Ein Korridor von Rotterdam bis Genua

Der Korridor Rotterdam-Genua ist die wichtigste Nord-Süd-Magistrale für den europäischen Bahngüterverkehr. Diese europäische Transversale von Rotterdam nach Genua, die via Lötschberg und Gotthard durch die Schweiz führt, verbindet 4 Seehäfen, 6 Binnenhäfen und rund 50 intermodale Terminals miteinander,

vor allem aber mehrere der stärksten Wirtschaftsräume des Kontinents. In ihrem Einzugsgebiet wohnen 70 Millionen Menschen und auf ihr werden 700 Millionen Tonnen Waren verschoben. 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. (LOB)

NACHRICHTEN

KORRUPTION IM SPORT

Bundesrat will Konvention unterzeichnen

Der Bundesrat will gegen Korruption und Manipulation im Sport vorgehen. Er hat beschlossen, die neue Europarats-Konvention gegen Wettkampfmisstrauen zu unterzeichnen. Diese verpflichtet die Vertragsstaaten unter anderem, wirksame Strafnormen zu schaffen sowie die Zusammenarbeit und die gegenseitige Rechtshilfe zu stärken. Sie gibt ausserdem Empfehlungen ab zum Umgang mit Anbietern von Sportwetten. (SDA)

WOHNBAUFÖRDERUNG

Bundesrat beantragt Kredit von 1,9 Milliarden

Der Bundesrat will weiterhin günstigen Wohnraum fördern. Er beantragt dem Parlament für die Jahre 2015 bis 2021 einen Rahmenkredit von 1,9 Milliarden Franken. Die Mittel werden nur ausgabenwirksam, falls eine Bürgerschaft eingelöst werden muss. Mit dem Kredit sollen vor allem Anleihen der Emissionszentrale für gemeinnützige Wohnbauträger (EGW) verbürgt werden, heisst es in der Botschaft. Dank der Bürgschaften kann die EGW ihren Mitgliedern Mittel zu vorteilhaften Bedingungen zur Verfügung stellen, damit diese günstigen Wohnraum erstellen oder erneuern können. (SDA)

Bundesrat beharrt auf längeren Ladenöffnungszeiten

Detailhandel Pläne stossen bei Kantonen und Gewerkschaften auf Kritik

VON CHARLOTTE WALSER (SDA)

Detailhändler sollen ihre Geschäfte künftig in der ganzen Schweiz bis mindestens 20 Uhr offenhalten dürfen. Der Bundesrat hält trotz Kritik in der Vernehmlassung an diesen Plänen fest. Er hat am Mittwoch das Wirtschaftsdepartement beauftragt, bis Ende Jahr eine Botschaft auszuarbeiten.

Geht es nach dem Bundesrat, erhalten Detailhändler die Möglichkeit, ihre Waren unter der Woche zwischen 6 und 20 Uhr und am Samstag zwischen 6 und 19 Uhr anzubieten. Damit würde ein nationaler Mindeststandard für die Ladenöffnungszeiten geschaffen.

Die Kantone könnten längere Öffnungszeiten erlauben, nicht aber ein strengeres Gesetz. Der Sonntag wäre nicht betroffen, und die kantonalen Feiertage würden von der nationalen Regelung ausgenommen. Mit dem Vorhaben müssten 11 Kantone unter der Woche und 14 Kantone an Samstagen längere Öffnungszeiten gewähren als heute.

Er habe sich bereits früher dafür ausgesprochen und bleibe bei dieser Haltung, teilte der Bundesrat mit. Die Plä-



Der Bundesrat will einen Mindeststandard für Ladenöffnungszeiten.

ne, die auf eine Motion von Ständerat Filippo Lombardi (CVP/TI) zurück gehen, seien in der Vernehmlassung von einer Mehrheit der Teilnehmenden begrüsst worden.

Referendum ist möglich

Allerdings hatten sich fast alle Kantone dagegengestellt. Sie wollen bei den Öffnungszeiten am Föderalismus festhalten. Eine landesweite Regelung sei

unnötig, befand die Konferenz Kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren.

Gegen längere Öffnungszeiten kämpften auch die Gewerkschaften sowie SP, Grüne und EVP. Für den Fall, dass die Vorlage im Parlament durchkommt, ziehen die Gewerkschaften ein Referendum in Betracht. Begrüssigt werden die Pläne von den Detailhändlern, den Konsumenten- und Tourismusorganisationen sowie den bürgerlichen Parteien.

Honorar-Affäre

Baselbieter Regierung stellt Rückforderungen

In der Baselbieter Honoraraffäre sollen vier Magistratspersonen zur Kasse gebeten werden. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft will von ihnen Rückforderungen erheben für nicht korrekt abgerechnete Entschädigungen.

Von den amtierenden Regierungsmitgliedern ist als Einziger der 2015 abtretende Bildungsdirektor Urs Wüthrich (SP) betroffen. Dazu kommen Adrian Ballmer (FDP) und der 2013 verstorbene Peter Zwick (CVP) als ehemalige Regierungsräte sowie alt Landschreiber Walter Mundschin, wie die Regierung am Mittwoch mitteilte.

Grundlage für die Rückforderungen bildet ein Gutachten des emeritierten Rechtsprofessors Enrico Riva. Diesen hatte die Baselbieter Regierung beauftragt, Entschädigungen, Sitzungsgelder und Spesen unter die Lupe zu nehmen. Die Regierung veröffentlichte am Mittwoch Rivas Gutachten auf der Homepage des Kantons.

Über die Höhe der Rückforderungen machte die Regierung am Mittwoch noch keine Angaben. Die Betroffenen seien schriftlich informiert worden; sie sollen in einem nächsten Schritt ausführlich angehört werden, heisst es in der Mitteilung. (SDA)