

Warten auf Neat-Zulaufstrecke

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.

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 im Dezember 2016 und des Ceneri-Basistunnels, geplant für Ende 2019, verfolgen diesen Zweck.

Aber es reicht nicht, mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) die Kapazitäten im Inland auszubauen. Auch im nördlichen und südlichen Nachbarland müssen mehr Kapazitäten geschaffen werden, damit die Schweizer Bahntunnels ihre Funktion erfüllen können. In diese Gesamtsicht gehört die 182 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, die wegen ihrer geographischen 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).

Ein Jahrzehnt später

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 DB-Projektbau-Sprecher Michael Bressmer. 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 waren mehr als 170 000 Einsprachen eingegangen. Vieles sind 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 zwi-



Bild: fotolia

Ein Nachtzug verlässt Offenburg. Die Streckenführung durch das urbane Gebiet ist stark umstritten und hat zu verzögernden Einsprachen geführt.

schen Karlsruhe und Basel verkehren täglich 250 Nah-, Fern- und Güterzüge. Mit dem Ausbau wird die Belastung zunehmen. Umstritten ist denn auch vor allem die Streckenführung durch urbane Gebiete wie Offenburg oder Freiburg. Mit den Einsprachen sollte Druck gemacht werden, möglichst umweltverträgliche Lösungen zu finden.

Langsames Fortschreiten

Allerdings wäre der Eindruck falsch, dass sich auf der Oberrhein-Strecke nichts tut. Der Streckenabschnitt Rastatt Süd-Offenburg ist seit Dezember 2004 in Betrieb. Im Dezember 2012 wurde ein 17,6 Kilometer langer Abschnitt südlich von Freiburg mit dem neuen, fast 10 Kilometer langen Katzenbergtunnel in Betrieb genommen. Auch in Weil/Haltingen – vor dem Schweizer Grenzübergang – laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Im Zeitplan befinden sich auch die Arbeiten auf dem 17 Kilometer langen Strecken-

abschnitt 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 Bauarbeiten auf Grundwasser-

wannen vor den künftigen Tunnelleinfahrten, um das Trasse vor Hochwasser zu schützen. Die Vergabe der Vortriebsarbeiten befindet sich in der Endphase und wird voraussichtlich im September 2014 erfolgen. «Das Gesamtprojekt Rastatt wird 2022

fertig sein», sagt DB-Projektteamleiter Jens Friemel an einer Baustellenbesichtigung. Das aufwendige Bauwerk mit zwei Einspurröhren hat einen stolzen Preis: 860 Millionen Euro.

Finanzielle Hilfe aus der Schweiz

Das Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation hat sich wiederholt besorgt gezeigt über die Verzögerung bei den Zulaufstrecken im Norden und Süden der Schweiz. Der Ausbau auf ein Vier-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 auf Anfrage davon aus, dass auch nach der Inbetriebnahme des 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 vorhanden sein.»

Die wichtigste Strecke

Der Korridor Rotterdam-Genua ist die wichtigste Nord-Süd-Magistrale für den europäischen Bahngüterverkehr. Diese europäische Transversale, 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 Wa-

ren 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. (lo)

Das definitive Nein aus Brüssel rückt näher

BERN. Die EU will das Abkommen zur Personenfreizügigkeit definitiv nicht neu verhandeln. Die EU-Botschafter haben am Donnerstag eine entsprechende Erklärung an Bundesrat Didier Burkhalter diskussionslos und einstimmig verabschiedet. Ein Entwurf des jetzt verabschiedeten Briefes war bereits letzten Samstag von «Le Temps» veröffentlicht worden. Die EU-Aussenbeauftragte Catherine Ashton schreibt im Brief, dass sie auf eine Anfrage der Schweiz, das Personenfreizügigkeitsabkommen zu modifizieren, nicht eintreten könne. Die Schweiz hatte nach der Annahme der Zuwanderungsinitiative Neuverhandlungen zur Personenfreizügigkeit verlangt – am 4. Juli wurde ein entsprechendes Begehren formell bei der EU eingereicht.

Grundsätzlicher Widerspruch

Ashton verweist in ihrem Brief auf Grundprinzipien der Europäischen Union. Dazu gehörten das Prinzip der Nichtdiskriminierung, das Recht, eine wirtschaftliche Tätigkeit auszuüben und sich auf dem Territorium der anderen Partei niederzulassen. Neuverhandlungen mit dem Ziel, Kontingente und einen Inländervorrang einzuführen, stellten einen grundsätzlichen Widerspruch zum Personenfreizügigkeitsabkommen dar. Überraschend kommt die Absage aus Brüssel nicht. Schon mehrere EU-Vertreter hatten sich entsprechend geäußert. (sda)

Zürich: Keine neuen Bauzonen

ZÜRICH. Bis zum Abschluss des Verfahrens zur kantonalen Kulturlandinitiative vor Bundesgericht dürfen im Kanton Zürich keine Gebiete in Bauland umgezont werden. Das höchste Schweizer Gericht hat am Donnerstag eine Verfügung erlassen. Die Weisung der Zürcher Bau- und Kulturdirektion vom Juli 2012 an die Gemeinden bleibt damit in Kraft. Sie wurde erlassen, um den Umgang mit Umzonungen bis zur Umsetzung der Kulturlandinitiative zu regeln. (sda)

Zwischenhalt in der Demenz-WG

Im waadtländischen Orbe leben seit April fünf Frauen mit einer Demenzdiagnose in einer offenen Wohngemeinschaft. Das Konzept ist bislang einmalig in der Schweiz.

EVI BIEDERMANN

ORBE. Drei Mehrfamilienhäuser wurden kürzlich am Ufer der Orbe gebaut. Mit Eigentumswohnungen, grosszügigen Grünflächen und herrlicher Sicht auf das gleichnamige Städtchen. Ein Paar gelbe Stiefel im Hausgang des mittleren Gebäudes lassen vermuten, dass hier auch Kinder wohnen. Nichts jedoch deutet darauf hin, dass in den obersten Etagen fünf Menschen ihr Zuhause haben, die an Demenz erkrankt sind.

Die älteren Frauen leben seit April in einer offenen Wohngemeinschaft. «Bonjour Mesdames, das riecht ja wunderbar hier», begrüsst Patrice Levy die Frauen und verwickelt sie schnell in ein lockeres Gespräch.

Ein Leben wie gewohnt

Levy ist der Leiter des Pilotprojekts «Colocation Topaze», das zum Ziel hat, die Lebensqualität von dementen Menschen zu verbessern. Hinter dem

Projekt stehen die Schweizerische Alzheimervereinigung und die Fondation Saphir in Yverdon. Levy besucht die WG regelmässig und sagt: «Die Bewohnerinnen erleben hier eine familiäre Wohnform und eine Lebenssituation, die sie gewohnt waren.» Das heisst mit Nachbarn, eigenen Möbeln, Kontakten und Selbstbestimmung. Das gemeinsame Wohnen vermittele den Bewohnerinnen wieder ein Sicherheitsgefühl, das sie wegen der fortschreitenden Erkrankung oft verloren haben.

Bei Ausbruch geht Alarm los

Die beiden modernen, je 100 Quadratmeter grossen Appartements sind mit einem Lift verbunden und bieten sechs Personen Platz. Die Küche und der Aufenthaltsraum werden geteilt, privat ist nur das eigene Zimmer. Die vier Bäder werden gemeinsam genutzt. Die Bewohnerinnen sind weitgehend unter sich. Tagsüber sind zwei Betreuerinnen anwesend, die wenn ge-

wünscht Hand bieten. Nachts übernehmen Studenten die Wache. Passiert etwas Aussergewöhnliches, werden sie von einem Alarmsystem geweckt. Etwa wenn jemand das Bett verlässt und nicht zurückkehrt. Dann schickt der Sensor ein SMS an das Alarmsystem. Auch ist das ganze Gebäude elektronisch ge-

sichert. Sicherheit bieten zudem die Glasplatten über dem Balkoneländer, die um einen Meter höher sind als üblich.

Billiger als im Pflegeheim

Eine wichtige Vorgabe des Projekts ist, dass ein WG-Platz nicht teurer ist als das Pflegeheim. Bis jetzt geht die Rech-

nung auf. «Die monatlichen Kosten in der Wohngemeinschaft kreisen um den Betrag von 6000 Franken», sagt Patrice Levy. Zum Vergleich: Ein Platz im Pflegeheim kann bis 9000 Franken kosten. Wie im Heim gilt auch hier: Die Krankenkassen übernehmen die Kosten im Rahmen der Leistungsvereinbarung.

In zwei Jahren wird analysiert, ob die Ziele des Pilotversuchs erreicht wurden. Levy glaubt an den Erfolg. «Die Wohngemeinschaft verbessert die Lebensqualität von Menschen mit einer Demenzerkrankung erheblich.» Er hat 40 Jahre Erfahrung in der Betreuung von Betagten und müsste eigentlich nicht mehr arbeiten, denn er ist im Pensionsalter. Doch Patrice Levy hat noch Pläne: Die Idee des gemeinsamen Wohnens von Menschen mit Demenz soll in der ganzen Schweiz Fuss fassen.

Unterstützung statt Betreuung

In der Schweiz leben 113 000 Personen mit einer Demenzer-



Bild: Evi Biedermann

Patrice Levy erkundigt sich nach dem Befinden der Bewohnerinnen.