

Aargauer Regierungsrätin Hochuli
im Dauerstreit mit der SVP Seite 12Informationen rund um die Uhr
über Naturgefahren Seite 13Kritik an Parteienfinanzierung
verstummt nicht Seite 13Vorfremde aufs
Eidgenössische Jodlerfest Seite 14

Mehr als nur ein Schiff mehr

Die Verkehrsverlagerung in den Benelux-Seehäfen und mögliche Folgen für die Schweiz

Die Niederlande sind der Schweiz voraus, was den Ausbau des Bahnkorridors angeht, zu dem auch die Neat gehört. Das zeigt ein Besuch im Norden. Dort wird die Binnenschifffahrt wichtiger. Unklar ist, was das für die Schweiz heisst.

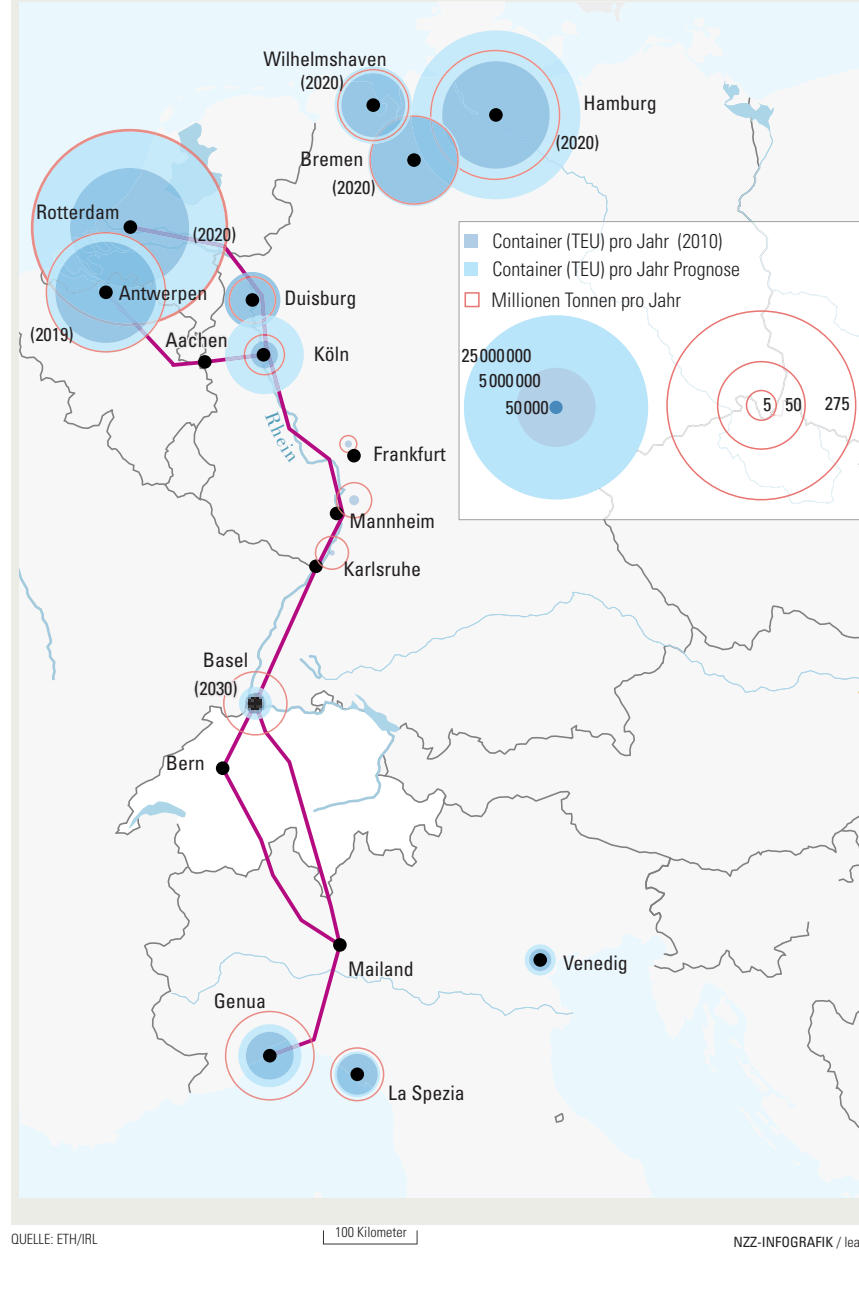
Paul Schneeberger, Rotterdam

Wenn der Hafenkran in Zürich Kunst ist, dann sind die 42 Kilometer, über die sich der grösste Seehafen Europas von Rotterdam bis in die Nordsee erstreckt, eine gigantische Installation. Eine Installation nicht nur für das Auge, sondern eine, die auch greifbaren Nutzen stiftet. Bis 2033 brummen hier neben Kränen auch Baumaschinen, um auf neu gewonnenem Land Ladeplätze für die weltweit grössten Containerschiffe zu schaffen. 440 Millionen Tonnen Fracht werden hier jedes Jahr umgeschlagen. Weltweit reicht das für Platz 8. Nur eine Bahnstunde südlicher, in Antwerpen, liegt die Nummer 2 unter den europäischen Häfen. Hier werden jedes Jahr 191 Millionen Tonnen verschoben.

Schiene in Häfen Nummer 3

Die beiden Häfen sind die wichtigsten nördlichen Endpunkte des Rhine-Alpine Corridor. Von der EU definiert, reicht dieser über 1500 Kilometer durch Gotthard und Lötschberg bis nach Genua. Für Norditalien ist der an sich absurde Import und Export von Waren dem Rhein entlang und durch die Alpen wegen der Ineffizienz der eigenen Häfen von Bedeutung. Der Korridor ist ein von der EU definiertes Projekt, das den Bahntransport auf dieser Achse attraktiver machen soll. Erreicht werden soll das mit der Formel «3 mal 30». Kapazität und Qualität sollen um 30 Prozent gesteigert und die Fahrzeit der Güterzüge soll um 30 Prozent gesenkt werden.

Gemäss dem im Korridor-Programm formulierten Ziel sollen die auf der ganzen 1500 Kilometer langen Achse vorgesehenen Investitionen von insgesamt rund 25 Milliarden Euro ab 2025 quantifizierbaren Nutzen stiften, und zwar in Form der Reduktion von externen Kosten des Verkehrs. Zu den Aufgaben der Korridor-Organisation gehört der Abbau von Hindernissen aller Art an den Grenzen. Während die grossen Länder Deutschland und Italien die Problem- baren beim Ausbau des Bahnkorridors



sind, der dort geringere politische Bedeutung geniesst als in kleinen Staaten, belegen die Niederlande den Platz 1, was die Erfüllung der Hausaufgaben angeht. Seit 2008 ist ihre «Neat» in Betrieb, eine neue, rund 170 Kilometer lange Bahnlinie zwischen dem Hafen Rotterdam und der deutschen Grenze. Das rund 5 Milliarden Euro schwere Projekt, das technisch bereits vollends den Normen des Koordinationsgremiums entspricht, ist Güterzügen vorbehalten, und es wird von einer eigenen Infrastrukturgesellschaft offensiv bewirtschaftet.

Die neue Bahnlinie, die im direkten Wettbewerb mit Strassen und Binnenschifffahrt steht, bietet Anschauungsunterricht dafür, wie sich die Schiene im Wettbewerb schlägt, wenn parallel in alle Verkehrsträger investiert wird. Wachstum generieren hier im Moment weniger Container als vielmehr Transporte von Rohstoffen wie Eisenerz und Kohle nach Deutschland, also von grossen Tonnagen, die als Güter geradezu auf die Bahn zugeschnitten sind. Das heisst nicht, dass man in den Benelux-Ländern keine Verlagerungsziele für den über die Häfen abgewickelten Tran-

sitverkehr kennen würde. Wie in der Schweiz spielen zwar auch hier ökologische Ziele eine Rolle. Aber in erster Linie geht es den Häfen, die diese Perspektiven in eigener Regie formulieren, darum, die Kapazitäten in ihrem Hinterland optimal auszunützen und befruchtende Konkurrenz unter den Verkehrsträgern zu fördern.

Dies geschieht vor dem Hintergrund ihrer eigenen Wachstumsprognosen. In Rotterdam wird eine Zunahme bis 2030 um minimal 50 Prozent als Ziel formuliert, Antwerpen strebt bis dann eine Verdoppelung an. Zwar soll auch die Bahn ihren Anteil auf rund ein Fünftel steigern. Mit Marktanteilen von derzeit gegen 50 Prozent soll aber vor allem die Binnenschifffahrt an Bedeutung gewinnen; sie soll die Strasse als bedeutendsten Verkehrsträger ablösen.

Schiff auch für Transit?

Angesichts dessen, dass die Seehäfen derart auf die Flussschifffahrt setzen, stellt sich die Frage nach der Bedeutung, die diese künftig für die Schweiz spielen soll. Geht es nach den schweizerischen Rheinhäfen, wird die maximale Container-Kapazität des Hafens Basel von heute 1,1 Millionen Tonnen pro Jahr bis 2030 auf 2,4 Millionen gesteigert. Schlüssel dafür sollen der Ausbau des Hafens und seine Integration in einen mit den SBB und privaten Partnern getragenen Terminal sein, der den direkten Umlad von Import- und Exportgütern zwischen Schiff, Schiene und Strasse ermöglicht. Das Vorhaben wird gerade als Projekt konkretisiert. Ziel ist es, für die neue Verzahnung von Wasser und Land 2015 ein Plangenehmigungsverfahren zu eröffnen.

Während Einigkeit darüber besteht, dass der Rheinhafen im Import- und Exportverkehr der Schweiz über Steigerungspotenzial verfügt, sind die Einschätzungen nicht einhellig, inwieweit sich dereinst anhaltende Engpässe auf deutschen Abschnitten des Rhine-Alpine Corridor per Schiff umfahren lassen. Während man bei den Rheinhäfen «komplementäres Potenzial» für transalpine Verkehre mit zusätzlichem Umlad Schiff - Bahn in Basel ausmacht, zeigt sich das Bundesamt für Verkehr skeptisch. Es geht davon aus, dass im Falle einer Nachfrage, die auf deutschen Schienen kapazitätsmässig nicht bewältigt werden kann, eher von einer Verlagerung auf die Strasse oder sogar von einer Umleitung über die italienischen Häfen auszugehen ist.

Zu viel Personenverkehr reduziert Nutzen der Neat-Tunnel

Eine Bestandsaufnahme des Korridors Rotterdam–Genua relativiert das schweizerische Selbstbild des Musterknaben

P. S. · Das ETH-Institut für Raum und Landschaftsentwicklung (IRL) analysiert zusammen mit 14 internationalen Partnerorganisationen im Rahmen des Interreg-Projekts Code 24 die verkehrstechnischen und räumlichen Wirkungen, welche die Ausbauten auf dem Schienenkorridor Rotterdam–Genua entfalten. Berücksichtigt werden dabei insbesondere auch die Wirkungen auf die rund 70 Millionen Menschen, die entlang der stark belasteten Achse leben. Ziel ist es, die vielen aneinandergereihten Infrastrukturprojekte, die oft nationalen Logiken folgen, unter sich und mit den übrigen vielfältigen Entwicklungen in diesem durchwegs dichtbesiedelten Raum in Einklang zu bringen. Unter anderem haben die Forscher, zu denen ETH-Professor Bernd Scholl gehört, formuliert, was für eine optimale Wirkung auf den einzelnen Abschnitten vorzuziehen ist.

die Hafen- und Schieneninfrastruktur erfolgen aufgrund einer klaren Strategie und erfordern ebenso klare Antworten auf dem Rest der Achse.»

In der Schweiz, die sich in der politischen Diskussion um den Nord-Süd-Transitverkehr zu gerne als Musterknabe gebärdet, orten die Forscher dagegen noch beträchtlichen Handlungsbedarf: Auf dem Abschnitt Basel–Mittelland konstatieren sie eine «fehlende Koordination der räumlichen Entwicklungsstrategien auf beiden Seiten des Juras». Ferner fehle ein Logistikkonzept für die Schweiz. Beides sei ein Hemmschuh im Hinblick auf eine «integrierte Raum- und Infrastrukturentwicklung», will heissen: Verkehrs- und Raumentwicklung lassen sich so nicht optimal verzahnen. Hier sei Koordinationsbedarf gegeben.

Das schärfste Verdikt zur Schweiz betrifft die Grossbauten der Neat: «Der grosse Kapazitäts- und Produktivitätsgewinn, der mit den neuen Alpen-Basistunneln erfolgt, bleibt durch die teilweise mangelnden Kapazitäten auf den

Zubringerstrecken, wie auch durch die vorgesehene intensive Nutzung der betroffenen Strecken für den Personenverkehr beschränkt», so der Klartext der Forscher. Wenig erstaunlich ist ihr Befund, was den Grenzraum Tessin-Lombardei angeht. Die Entwicklungsstrategien auf beiden Seiten der Grenze seien zu unterschiedlich, als dass die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs auf ihrer Grundlage optimal angegangen werden könne.

Mässig schneidet auch die südliche Fortsetzung ab. Der Verkehr im Hinterland von Genua werde nicht so sehr durch Knappheiten bei der Bahninfrastruktur beschränkt als vielmehr durch Prozesse im Betrieb von Bahn und Hafen. Offen bleibt für die Forscher, welches Potenzial eine Zusammenarbeit der relativ nahe beieinander gelegenen Häfen Savona, Genua, La Spezia, Livorno und Savona zugunsten einer höheren Attraktivität der südlichen Döherscheiben zwischen See- und Landverkehr birgt. Allein ihre Lage wäre für Schiffstransporte aus Asien

nach Norditalien und auch via Neat in die Schweiz interessant, weil dadurch der weite Umweg durch das ganze Mittelmeer, über die Nordseehäfen und entlang dem Rhein entfielen.

In Bezug auf die in der Schweiz immer wieder mit Skepsis betrachtete unmittelbare Fortsetzung am deutschen Oberrhein zeigen sich die Analytiker verhalten optimistisch. Die Beseitigung des Engpasses bei Rastatt sei absehbar. Ein Fragezeichen setzen sie dort aber hinter die Einbettung der Schieneninfrastruktur in die Kulturlandschaft und der Logistikzentren in die Siedlungsgebiete. Entscheidend sei, wie geschickt die Behörden dort auf den verbreiteten Widerstand in der Bevölkerung reagierten.

Letzteres gilt auch für das Mittelrheintal, wo sich die Klagen über den Eisenbahnlärm in jüngster Zeit akzentuiert haben. Hier müssten «neue Ansätze für das Zusammenleben» gefunden werden, wenn das Verlagerungsziel nicht durch mangelnde lokale Akzeptanz gefährdet werden sollte.

Untendurch und obendrüber

Die SBB und die alte Gotthardlinie

Die Gotthard-Bergstrecke soll auch nach der Eröffnung des Basistunnels bedient werden. Mit touristischen Angeboten wollen die SBB einen Teil des Passagierückgangs kompensieren. Erste Projekte gibt es, aber manches wirkt vage.

Alois Feusi

Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels am 11. Dezember 2016 wird die grosse Mehrheit der Bahnpassagiere von und nach dem Tessin auf die schnellen, im Halbstundentakt verkehrenden Züge auf der neuen Strecke umsteigen. Das regionale Angebot auf der pittoresken alten Bergstrecke wird mit einem stündlichen Zug in beiden Richtungen aufrechterhalten, wie Anna Barbara Remund, Leiterin SBB Regionalverkehr, am Freitag anlässlich einer Informationsfahrt für Politiker und Vertreter des öffentlichen Verkehrs, des Tourismus und der Medien erklärt hat. Man betrachte den Gotthard weiterhin als eine Einheit aus Basistunnel auf der einen und Bergstrecke auf der anderen Seite, betonte die SBB-Kaderfrau, wenige Tage nachdem das Bundesamt für Verkehr (BAV) dem Konkurrenzprojekt «Treno Gottardo» der Südostbahn (SOB) eine Abfuhr erteilt hatte.

Der Bund will keine Nutzung der Bergstrecke ausschliesslich für den regionalen Personenverkehr, sondern es sollen dort mindestens bis Ende 2017 neben den stündlichen Regionalzügen weiterhin Fernverkehrszüge verkehren. Deren Betrieb und Finanzierung ist schweizweit Sache der SBB. Damit ist das Konzept der Bundesbahnen und der beiden betroffenen Kantone mit einem ins Tessiner S-Bahn-Netz Tilo integrierten Regio-Express zwischen Erstfeld und Lugano vorläufig auf Eis gelegt.

Was nach 2017 kommt, ist offen. Sollte die SBB-Paradestrecke ohne zusätzliche Fernverkehrszüge und nur noch im regionalen Personenverkehr mit finanzieller Beteiligung der beiden Kantone und des Bundes bedient werden, wird die SOB wohl eine neue Offerte ausarbeiten, wie ihre Sprecherin auf Anfrage sagte.

Die Vertreter der Urner und der Tessiner Regierung äusserten am Freitag ihre Sorge hinsichtlich eines Leistungsabbaus auf der Bergstrecke. Der Urner Regierungsrat Urban Camenzind sprach von der Gefahr, dass die ohnehin schon strukturschwache Region damit endgültig den Anschluss verlieren könnte.

Für den wirtschaftlich vertretbaren Betrieb eines stündlichen Regionalzugs braucht es noch viele Anstrengungen. Remund rechnet mit anfänglich lediglich 600 Passagieren oder rund 20 Fahrgästen pro Zug. Man setzt nach dem Vorbild des erfolgreichen Betriebs auf der Bergstrecke am Lötschberg auf regionale koordinierte Vermarktungsanstrengungen. Manche touristische Projekte sind bereits aufgegleist, andere sollen folgen. Auch SBB Historic will mit regelmässigen Extrafahrten das Publikum auf die malerische Bergstrecke locken. Ab 2017, wenn diese kaum mehr befahren sein wird, sollten auch Langsamfahrten auf landschaftlich oder bahntechnisch besonders attraktiven Streckenabschnitten möglich sein.

Insgesamt aber wirken die am Freitag vorgestellten und diskutierten Projekte noch etwas zufällig und nicht sehr koordiniert. Auch von der Bewerbung für die Aufnahme der Gotthardstrecke ins Unesco-Welterbe war die Rede. Diese Auszeichnung würde dem Tourismus viel neuen Schwung verleihen. Wer an die Operation Unesco abschliesslich an die Hand nehmen soll, ist unklar. Und es bleibt nicht mehr viel Zeit bis zur Eröffnung des Basistunnels.