

Die neue CVP-Fraktionschefin Andrea Gmür will nicht nur Mehrheitsbeschafferin, sondern Gestalterin sein **SEITE 14**

Die Schweizer Behörden haben jahrzehntelang illegale Adoptionen von Kindern aus Sri Lanka toleriert **SEITE 15**

**Der Rhein-Alpen-Korridor**

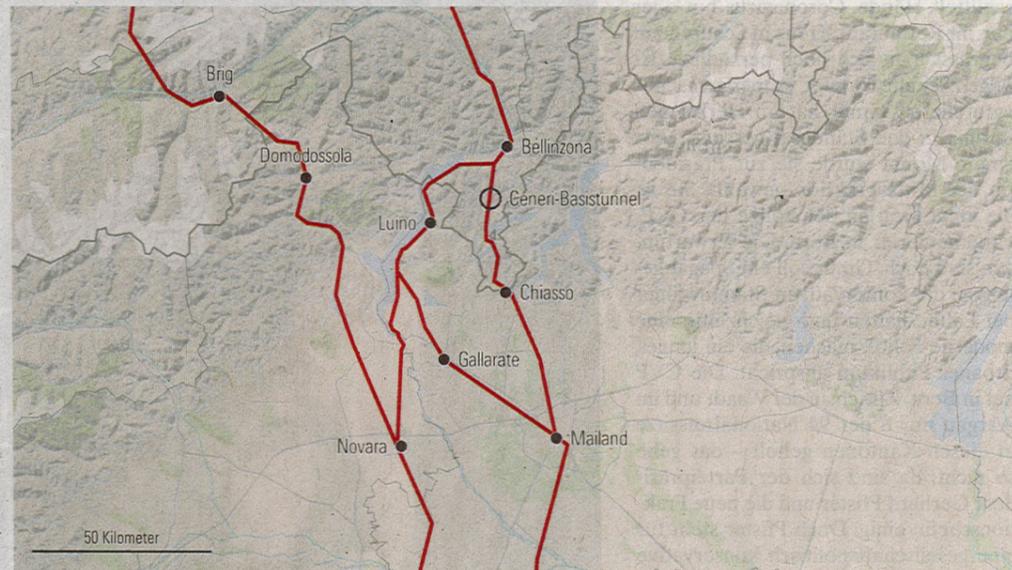
Die Alpentransversale soll im Norden einen zweiten Anschluss via Strassburg erhalten.



Alternativroute über Frankreich / Umleitungsrouten über Stuttgart

**Die südlichen Anschlüsse an die Alpentransversale**

Die Zufahrten in Italien zur Gotthard-Achse werden termingerecht mit der Eröffnung des Ceneri-Tunnels ausgebaut.



Die Darstellung der Streckenverläufe ist stark vereinfacht.

# Die Schweiz sucht eine neue Neat-Zufahrt

Deutschland ist mit dem Ausbau der Rheintalstrecke Jahre im Verzug – Italien schafft den Ausbau bis zur Ceneri-Eröffnung

In sechs Monaten wird mit dem Ceneri-Basistunnel die Neat vollendet. Im Norden fehlen jedoch die Zufahrtsstrecken. Der Bund treibt deshalb den Anschluss über Frankreich voran.

Doch während die Zufahrtsstrecken in der Schweiz und in Italien bis zur fahrplanmässigen Inbetriebnahme des Ceneri im Dezember fertig werden, ist Deutschland mit dem Ausbau der Rheintalstrecke hoffnungslos im Verzug.

**Deutschland im Kriechgang**

Deutschland und die Schweiz hatten 1996 in einem Staatsvertrag in Lugano vereinbart, die Zufahrten zur Neat auszubauen. Deutschland sicherte zu, die 182 Kilometer lange Strecke Basel-Karlsruhe auf vier Spuren zu erweitern. Doch Zehntausende von Einsparungen sorgen für enorme Verzögerungen. In Betrieb sind erst rund 44 Kilometer zwischen Baden-Baden und Offenburg sowie 17,6 Kilometer nördlich von Basel. Gemäss neuen Prognosen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) werden die letzten Elemente des Ausbaus erst um das Jahr 2040/2041 fertiggestellt sein. Bis es so weit ist, bleibt die Rheintalstrecke das Nadelöhr der Achse, so dass die Kapazitätsgewinne der Neat nicht voll ausgeschöpft werden können und die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene beeinträchtigt wird.

In einer Ministererklärung vereinbarten Simonetta Sommaruga und der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer im vergangenen Mai in Leipzig kurzfristige Massnahmen: Mit Änderungen in den Betriebsabläufen und kleineren Ausbauten auf der bestehenden Rheintalstrecke sollen Fahrmöglichkeiten für zusätzliche 50 Güterzüge in beide Richtungen geschaffen werden, so dass dort insgesamt täglich 225 Güterzüge verkehren können. An-

fang Februar jedoch hat Deutschland die Schweiz informiert, die Massnahmen seien zwar auf Kurs, würden aber erst 2023 umgesetzt sein. Auch diese Erweiterungen kommen verspätet. Aber immerhin seien sie dazu geeignet, dass es in der Anfangsphase der Ceneri-Eröffnung keine Engpässe geben sollte, denn die Nachfrage setze voraussichtlich nicht schlagartig ein, sagte BAV-Sprecherin Olivia Ebinger auf Anfrage.

Wegen der massiven Verzögerungen am Rhein in Deutschland und des unsicheren Realisierungstermins will die Schweiz Alternativen forcieren. Dass Ausweichrouten nötig sind, hatte auch der fast zweimonatige Streckenunterbruch bei Rastatt 2017 deutlich gemacht. Angestrebt wird deshalb der Ausbau der

wiss», hielt er jedoch fest. «Mit Frankreich beginnen wir jetzt die Gespräche», bekräftigte BAV-Sprecherin Ebinger. Es gehe einerseits um Regelungen, welche die grenzüberschreitende Interoperabilität der Züge verbessern, andererseits um Ausbauten der Anlagen. Auf dem eigenen Territorium geht die Schweiz für die linksrheinische Neat-Zufahrt über Frankreich bereits in Vorleistung. So werden die Profile des Kannenfeld- und des Schützematmtunnels zwischen Basel und der Grenze für rund 211 Millionen und mit einem Realisierungshorizont 2025 erweitert.

Eine weitere Möglichkeit, um den Engpass auf dem deutschen Neat-Zubringer im Rheintal zu entschärfen, ist der Ausbau der Strecke Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und weiter nach Mannheim. Während die Schweiz auch hier die Strecke bis zur Grenze bereits vor Jahren auf Doppelspur ausbaute, schlängelt sich die Gäubahn zwischen Tuttlingen und Horb immer noch einleisig den Hügeln entlang. Dies obwohl sich Deutschland im Staatsvertrag von 1996 auch hier zum Ausbau verpflichtet hatte.

Diese Strecke soll nun so ausgebaut werden, dass Güterzüge mit grossprofiligen Containern und Sattelauflegern verkehren können. Dadurch würde sie zu einer «vollwertigen Umleitungsstrecke» bei Unterbrüchen oder Überlastungen der Rheintalstrecke werden, hiess es beim BAV. Absichtserklärungen von deutscher Seite liegen vor, ein verbindlicher Zeitplan für die Realisierung besteht noch nicht.

**Italien macht es besser**

Die Ausbauten auf dem eigenen Territorium bringt die Schweiz laut dem BAV termingerecht zur Inbetriebnahme des Ceneri Ende 2020 fertig. An Grossprojekten sind dies der Ausbau der Zufahrt Walchwil auf der Ostseite des Zugersees zwischen Zug und Arth-Goldau auf Doppelspur sowie der neue Bözbergtunnel für den Vier-Meter-Korridor. Insgesamt mussten dazu auf der Gotthard-Achse rund 20 Tunnel ausgebaut und 150 Perrondächer, Fahrstrom- und Signalanlagen sowie Überführungen angepasst werden, wofür das Parlament 2013 einen Kreditrahmen von 990 Millionen Franken bewilligte.

Auch von Italien, wo die Ausbauten lange als unsicher galten, kommt Entwarnung. Auf allen drei Strecken – Bellinzona-Luino-Gallarate, Bellinzona-

Chiasso-Mailand und Simplon-Domodossola-Novara – genügen laut BAV die Kapazitäten. Der Ausbau der Strecken via Luino und Chiasso könne termingerecht abgeschlossen werden, so dass die grossprofiligen Transporte bis zu den Terminals in Novara und Gallarate fahren könnten. Den Ausbau der Luino-Linie zu den Umschlagterminals Novara und Gallarate finanziert die Schweiz mit, obwohl sie auf italienischem Boden liegt. Für Infrastrukturbeiträge auf italienischer Seite hatte das Parlament 280 Millionen Franken reserviert. Davon fliessen 132 Millionen Franken in die Luino-Linie. Dieses Kostendach wird laut dem BAV voraussichtlich eingehalten.

Die Schweiz rechnet mit einer Übergangsphase von zwei Jahren, bis nach der Ceneri-Eröffnung die Kapazität auf der Gotthard-Achse auf den Zielwert hochgefahren werden kann. Ab Dezember 2022 wird die ganze Strecke uneingeschränkt für das Überholen von bis zu drei je 750 Meter langen Güterzügen durch einen Personenzug zur Verfügung stehen. Dies ermöglicht bei einem Halbstundentakt des Personenverkehrs bis zu sechs Güterzüge pro Stunde und Richtung im Gotthard-Basistunnel, von denen vier durch den Ceneri nach Chiasso und zwei über die Luino-Strecke nach Novara fahren.

HELMUT STALDER

Der Ceneri-Basistunnel ist fertig ausgebaut und das Datum für die Einweihung bestimmt: Am 4. September 2020, 28 Jahre nach der Alpentransit-Abstimmung, werden Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga und Aussenminister Ignazio Cassis das Bauwerk im Beisein von 650 Gästen aus dem In- und Ausland eröffnen. Der 15,4 Kilometer lange Tunnel ist auf Schweizer Boden nach dem Lötschberg- und dem Gotthard-Basistunnel das letzte Puzzleteil der Flachbahn durch die Alpen und eines der Kernstücke des 2500 Kilometer langen europäischen Rhein-Alpen-Korridors zwischen den Nordseehäfen und Genua. Zeitgleich wird auf der Gotthard-Achse der Vier-Meter-Korridor eröffnet, durch den Sattelaufleger-Lastwagen mit Containern und einer Eckhöhe von vier Metern durchgehend per Bahn von Basel nach Chiasso, Luino und weiter zu den Umschlagplätzen in Norditalien transportiert werden können.

**Deutschland bremst die Schweiz aus**

Kommentar auf Seite 11

tunnel das letzte Puzzleteil der Flachbahn durch die Alpen und eines der Kernstücke des 2500 Kilometer langen europäischen Rhein-Alpen-Korridors zwischen den Nordseehäfen und Genua. Zeitgleich wird auf der Gotthard-Achse der Vier-Meter-Korridor eröffnet, durch den Sattelaufleger-Lastwagen mit Containern und einer Eckhöhe von vier Metern durchgehend per Bahn von Basel nach Chiasso, Luino und weiter zu den Umschlagplätzen in Norditalien transportiert werden können.

**Ausbau der Simplon-Linie «auf gutem Weg»**

Die Lötschberg-Simplon-Achse der Alpentransversale ist bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels der einzige Transitkorridor, durch den heute Sattelaufleger und Container mit vier Metern Eckhöhe transportiert werden können. Allerdings bestehen beträchtliche Einschränkungen, da die Züge teilweise die Spur wechseln müssen. Kurzfristig soll der Abschnitt Brig-Domodossola deshalb so ausgebaut werden, dass alle verfügbaren Trassen viermetertauglich sind. Längerfristig soll mit Italien der Ausbau der Strecken bis Gallarate und Novara festgelegt werden. Ziel ist es, stündlich vier Trassen anzubieten. Für die Stre-

cke Brig-Domodossola-Arona-Sesto Calende nördlich von Novara wurden vertiefte Abklärungen aufgenommen. Verhandlungen für ein bilaterales Abkommen zwischen Bern und Rom zum Ausbau der Simplon-Achse bis 2025 sind laut Olivia Ebinger vom BAV «auf gutem Weg». Auf Fachebene sei man sich bereits weitgehend einig. Eine finanzielle Beteiligung der Schweiz, wie sie sich zum Ausbau der Luino-Linie bewährt hat, ist laut dem Verlagerungsbericht möglich. Bereits 2013 hatte das Parlament 50 Millionen Franken für den Ausbau der Simplon-Strecke auf italienischer Seite reserviert.

**Gemäss neuen Prognosen des Bundes werden die letzten Elemente des Ausbaus erst um das Jahr 2040/2041 fertiggestellt sein.**

Strecke auf der französischen Seite von Basel nach Strassburg und dann weiter nach Metz und Belgien an die Kanalküste. Auch hier sollen 750 Meter lange Züge mit 2000 Tonnen Zuglast und Transporte mit 4 Metern Eckhöhe möglich werden. Dies brauche es «zur Flankierung des zeitlich stark verzögerten Ausbaus der Neat-Zulaufstrecken in Deutschland und der damit verbundenen absehbaren Kapazitätsengpässe», hiess es bereits im letzten Verlagerungsbericht 2019.

Ende Januar verlangte auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates in einer Motion, dass der Bundesrat mit Frankreich und Belgien einen Staatsvertrag für die linksrheinische Alternativroute aushandelt – und rannte damit beim Bundesrat offene Türen ein. Der Bundesrat erklärte sich letzte Woche bereit, mit Frankreich und Belgien verbindliche Vereinbarungen anzustreben. «Ob ein erfolgreicher Vertragsabschluss ohne finanzielles Engagement der Schweiz realisierbar ist, ist aufgrund bisheriger Erfahrungen unge-

ANZEIGE



**Huldrychs Life**

Für alle, die ihre finanzielle Situation reformieren möchten: Individuelle Vorsorge- und Finanzberatung für ein selbstbestimmtes Leben.

