

Sessionsanlass 2016

Neat-Zulaufstrecken – Realität oder Zukunftsmusik?

Der sechste Sessionsanlass der usic widmete sich den Neat-Zulaufstrecken und den noch zu behebenden Engpässen im Schweizer Schienensystem. Der Uvek-Generalsekretär brachte die Anwesenden hinsichtlich der Entwicklungen im nahen Ausland und der Schweiz auf den aktuellen Stand. Die usic forderte eine weitsichtige Planung und eine sichere Finanzierung, um den wachsenden Bedürfnissen der Mobilität gerecht zu werden.

Von Laurens Abu-Talib, Geschäftsstelle usic

Die usic hat die erfolgreiche Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zum Anlass genommen, um die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier über den aktuellen Stand beim Bau der Neat-Zulaufstrecken zu informieren und sie für die notwendigen Anschlussprojekte zu sensibilisieren. Mit Toni Eder, Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), konnte die usic einen Referenten gewinnen, der bestens mit den Rahmenbedingungen der Neat-Zulaufstrecken vertraut ist.

Trotz starkem Ringen um die Aufmerksamkeit der eidgenössischen Räte stiess der von der usic organisierte Anlass im Berner Hotel Schweizerhof auf Interesse. Umso erfreulicher ist deshalb, dass sich die anwesenden Parlamentsmitglieder im Anschluss an die Referate mit zahlreichen Fragen rege an der Diskussion beteiligten.

D: Politische Diskussion um Ausbau

Die Zulaufstrecken im nahen Ausland sind von grosser Bedeutung, damit die durch den Bau der Neat gewonnenen Vorteile hinsichtlich Auslastung und Geschwindigkeit im Personen- und Güterverkehr optimal zum Tragen kommen. Im Norden geht es um die knapp 182 Kilometer lange Strecke zwischen Karlsruhe und Basel,

im Süden um den Anschluss der Schweiz an den Güterverkehrskorridor Reno-Alpi nach Mailand und Genua. In Deutschland ist bereits knapp ein Drittel der Strecke auf eine Kapazität von 250 Stundenkilometern ausgebaut und in Betrieb. Dies betrifft die Strecken Baden-Baden–Offenburg und Schliengen–Efringen–Kirchen. Die restlichen Abschnitte befinden sich entweder im Plangenehmigungs-

verfahren oder sind noch Gegenstand der politischen Diskussion. Eine Fertigstellung ist nicht vor dem Jahr 2022 zu erwarten.

I: Priorität Personenverkehr statt Ausbau

Auf der italienischen Seite wird kräftig investiert. Hier ist eine Vielzahl von Anschlüssen bereits im Bau oder in Planung. Dazu gehören die



Die Nationalräte Marco Romano, Viola Amherd und Fabio Regazzi im Gespräch mit Astra-Direktor Jürg Röthlisberger (v.l.n.r.).

Bild: usic



Die alte Rheinbrücke in Basel: Aktuell ist ein Drittel der nördlichen Neat-Zulaufstrecke ab Karlsruhe für den Betrieb mit 250 Stundenkilometern ausgebaut. Bild: Wladyslaw, CC BY-SA 3.0

Strecken Domodossola–Novara, Mendrisio–Varese und die Kapazitätserweiterung Chiasso–Mailand. Einhergehend mit dem Streckenausbau sind Kapazitätserweiterungen bei den Verladeterminals für den kombinierten Verkehr geplant. Aufgrund der politischen Rahmenbedingungen hat Italien dem Personenverkehr höhere Priorität bei der Planung eingeräumt. Die Integration des Güterverkehrs mit Zügen von 750 Metern Länge wird deshalb eine grössere Herausforderung darstellen als in Deutschland. Eine Fertigstellung der italienischen Anschlüsse soll dennoch ab 2021 möglich sein.

CH: Kapazitätserweiterung Lugano–Chiasso

In der Schweiz wird der dritte Neat-Tunnel beim Monte Ceneri voraussichtlich erst 2020 vollendet sein. Dann bleibt noch ein letzter Flaschenhals in der Schweiz übrig: die Strecke zwischen Lugano und Chiasso. Eine besondere Herausforderung bei der Schliessung dieser Kapazitätslücke stellt die Überquerung des Luganersees dar. Das Bundesamt für Verkehr hat in einer Studie hierfür vier mögliche Varianten ausgearbeitet: Ein absenkbarer Untertaggetunnel, ein Untertagbautunnel sowie zwei Brückenvarianten. Der Streckenausbau würde gemäss Toni Eder eine Bauzeit von sieben bis neun Jahren erfordern und Kosten von rund fünf Milliarden Schweizerfranken verursachen.

Klug planen und Verursacherprinzip stärken

Die Realisierung von Infrastrukturprojekten vom Beschluss bis hin zur Fertigstellung dauert Jahrzehnte. Andrea Galli, Vorstandsmitglied der usic und Mitglied der Geschäftsleitung der Edy Toscano AG, betonte deshalb die Wichtigkeit einer raschen Umsetzung der verbleibenden Etappe. Besonders weil die Anforderungen an die Infrastruktur über die Zeit ändern und entsprechend in die Planung einfließen müssen, bedarf es der Weitsicht und der Finanzierungs-sicherheit. Dies könne nur durch die rechtzeitige Instandhaltung bestehender Infrastrukturen sowie die Stärkung des Verursacherprinzips erreicht werden. Damit die Schweizer Infrastruktur auch in Zukunft leistungsfähig, stets verfügbar und sicher ist, braucht es die Kompetenz der planenden Ingenieure.

Rasche Behebung des letzten Engpasses

Die Neat ist das Herzstück eines künftigen europäischen Schienensystems, das langfristig dazu beitragen wird, Personen und Güter rasch und bequem vom Norden in den Süden zu befördern. Dieses Herzstück ist ohne Blutgefässe – die Zulaufstrecken – aus einer Gesamtsicht heraus wertlos. Hier sind besonders Deutschland und Italien gefordert, den Anschluss an die Neat zu sichern. Obwohl die Schweiz ihrer-

seits ihren grössten Anteil geleistet hat oder im Begriff ist zu leisten, fehlt noch ein elementares Puzzlestück – die Erweiterung der Strecke Lugano–Chiasso. Deren Realisierung muss zügig in Angriff genommen werden, um mit den wachsenden Bedürfnissen der Mobilität Schritt halten zu können. Damit aus der Zukunftsmusik auch Realität werden kann. ■



Toni Eder, Uvek-Generalsekretär:
«Die Neat-Zulaufstrecken sind die immer konkreter werdende Zukunftsmusik.»

Bild: usic

■ Hinweis: Für den Inhalt dieser Seiten ist die Vereinigung usic verantwortlich.