

Leuenberger interweniert wegen Neat-Anschlüssen in Deutschland

Bundesrat Moritz Leuenberger befürchtet, dass Deutschland die Nordanschlüsse zur Neat nicht rechtzeitig fertigstellt. Nun soll ein Brief an Minister Tiefensee Druck erzeugen.

Andreas Schmid

Jetzt, da die grossen Klippen beim Bau des Gotthardtunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) überwunden scheinen und sich das lange zögerliche Italien bei den Südanschlüssen kooperativ zeigt, tauchen plötzlich Probleme in Deutschland auf: Der Aus- und Neubau des Nordanschlusses zur Neat zwischen Basel und Karlsruhe verzögert sich, weil Anwohner mit Einsprachen – sie wehren sich gegen den künftigen Bahnlärm – die Arbeiten auf Teilstrecken vorläufig unterbinden.

Dabei hat sich Deutschland bereits 1996 in einer bilateralen Vereinbarung mit der Schweiz verpflichtet, die Zubringer zur Neat bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels Ende 2017 schrittweise auf vier Spuren auszubauen. Doch an der sogenannten Rheintalachse in Deutschland wehrt sich die Bevölkerung gegen die Pläne und fordert wirksame Lärmschutzmassnahmen. Im zuständigen Lenkungsausschuss – er begleitet die Umsetzung des Projekts auf der Rheintallinie – haben Vertreter der Deutschen Bahn das Bundesamt für Verkehr (BAV) inzwischen an einem Treffen über die Schwierigkeiten informiert. Einsprachen der lokalen Bevölkerung sind auf mehreren Abschnitten eingereicht worden, auf denen die Bahnstrecke über offene Landstücke und nicht in Tunnels verläuft.

Die Nachrichten aus Deutschland sind für Bundesrat Moritz Leuenberger Anlass zur Sorge. So hat der Verkehrsminister seinem deutschen Amtskollegen Wolfgang Tiefensee Anfang Mai einen Brief geschrieben, in dem er ihn bittet, den Bau der nördlichen Neat-Zubringer voranzutreiben. Laut BAV-Sprecher Gregor Saladin befürchtet Leuenberger, «dass die nördliche Zufahrt zur Neat bis zur Eröffnung nicht durchgehend fertiggestellt und die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene deshalb gefährdet ist». Von Tiefensee und der deutschen Bundesregierung erhoffe sich

Leuenberger, dass sie die betroffenen Bundesländer zu einer speditiven Abwicklung der Verfahren veranlassen. Bisher sei aus Deutschland keine Antwort auf das Schreiben eingetroffen, sagt Saladin.

Kaum Bedenken hat das BAV zurzeit in Hinblick auf die Neat-Südanschlüsse. Die Kapazitäten seien dort auch nach der Eröffnung des Gotthard- und des Ceneritunnels bis 2030 ausreichend, sagt Saladin. Voraussetzung dafür seien kleinere Ausbauten im Tessin und in Italien. Diese sind in der Schweiz vom Parlament mit dem Projekt zur «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur» bereits beschlossen worden. Dennoch zeigt sich Ständerat Rolf Büttiker (fdp.), der Präsident der parlamentarischen Neat-Aufsichtsdelegation, bezüglich dieser und weiterer Schweizer Bahnprojekte skeptisch. Weil wegen der angespannten Wirtschaftslage viel weniger Geld von der Schwerverkehrsabgabe und der Mehrwertsteuer in den Fonds für den öffentlichen Verkehr fliesse, «drohen Verzögerungen oder sogar Abstriche bei schon gutgeheissenen Projekten».