FOTOS: PICTURE ALLIANCE/KEYSTONE/ GAETAN BALLY; PICTURE ALLIANCE/KEYSTONE/ GABRIELE PUTZU

Die beiden Röhren des Gotthard-Basistunnels sind alle 325 Meter durch einen Querstollen verbunden. Güterzüge sind auf der Strecke in der Regel mit 100 Kilometer pro Stunde unterwegs, Personenzüge mit der doppelten Geschwindigkeit. unten: Blick in den Gotthard-Basistunnel während Wartungsarbeiten

Basisdemokratisch die Ziele erreicht

In der Schweiz spielt der Schienengüterverkehr eine größere Rolle als in Deutschland. Sein Anteil am Modal Split lag 2021 bei rund 37 Prozent. Was macht das Land anders? Analyse entlang eines Langzeitbauprojekts.

260

Güterzüge können fahrplanmäßig täglich den Gotthard-Basistunnel nutzen.

Quelle: EDA

Von Kurt Metz

Mission completed: Die Alp Transit Gotthard AG (ATG) als Bauherrin der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) hat ihre Arbeiten erfolgreich abgeschlossen und wurde am 30. April 2023 nach 35-jähriger Tätigkeit durch ihre Fusion mit der SBB aufgelöst.

Der Bau der neuen Transversalen durch die Schweizer Alpen dauerte von der Idee bis zur Inbetriebnahme über 40 Jahre. Seit 2020 sind alle Infrastrukturen in Betrieb, zeigen messbare und zukunftsträchtige Erfolge. Basis dazu waren fünf eidgenössische Volksabstimmungen:

- 1962: Einführung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für schwere Motorfahrzeuge
- 1992: Zustimmung zum Bau der Neat mit 64 Prozent für die Strecke Arth-Goldau-Lugano mit den Basistunneln Gotthard und Monte Ceneri sowie der Linie Frutigen-Rhonetal durch den Lötschberg
- 1994: Annahme der „Eidgenössischen Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr" - kurz: Alpeninitiative. 52 Prozent der Abstimmenden und 19 von 26 Kantonen sagten ja.
- 1998: Volk und Kantone nehmen den „Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs" – kurz: FinöV - an. Für die Neat sind 13,6 Milliarden Schweizer Franken enthalten.
- 2001: Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA mit den Zielen, den Straßenschwerverkehr zu begrenzen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern und die Umwelt zu entlasten

Kontinuierliches Lobbying

Der Weg zur Neat war gepflastert mit Veranstaltungen unter dem Motto „Informieren und Überzeugen". Verkehrsminister Adolf Ogi und ranghohe Beamte der Bundesverwaltung traten an, um das Projekt der Bevölkerung vorzustellen und Einwände zu entkräften. Ihre Argumentation verfestigte sich zum Narrativ: Die Schweiz braucht die Neat, Europa braucht die Schweiz. Die 1989 gegründete Lobbyorganisation „Alpen-Initiative" argumentierte fortan mit dem Slogan: Verkehr vermeiden - Verkehr verlagern - Verkehr verträglich gestalten. Zudem konnte sich die Bevölkerung jederzeit vor Ort informieren.

Bau und Betrieb getrennt

Im Juni 1989 erschien eine umfangreiche Studie des Instituts für Bauplanung und Baubetrieb der eidgenössischen technischen Hochschule ETH Zürich zu den Zielen und Modellen einer „Projektorganisation Neat". Ausgangsfrage war: Wie kann der Bau eines derart großen Infrastrukturprojekts organisatorisch bewältigt werden? Die Studie etablierte das Besteller-Ersteller-Betreiber-Modell. So bauten zwei rechtlich von den Bahnunternehmen BLS und SBB unabhängige Gesellschaften, die Alp Transit Lötschberg AG und die Alp Transit Gotthard AG, die Neat im Auftrag des Bunds und übergaben sie nach Fertigstellung für den Betrieb ihren Muttergesellschaften. Durch die sauber getrennten Funktionen Bau und Betrieb wurden das Parlament und der Bundesrat in der Abwicklung der Geschäfte entlastet. Das neuartige Projektmanagement hat sich zeitlich und finanziell bewährt.

Drei Tunnel und ein Korridor

Das Neat-Netzwerk mit den beiden redundanten Achsen durch die Schweizer Alpen am Lötschberg-Simplon und Gotthard-Ceneri hat zum Ziel, Kapazitäten auf dem Güterkorridor Rhein-Alpen zwischen Rotterdam und Genua des transeuropäischen Netzes TEN-V zur Verfügung zu stellen, nämlich für 400 Güterzüge pro Tag und 70 Millionen Nettotonnen pro Jahr. Dazu gehören der

- Lötschberg-Basistunnel, 34,6 Kilometer lang, seit Juni 2007 in Betrieb
- Gotthard-Basistunnel, 57 Kilometer lang, seit Herbst 2016 in Betrieb
- Ceneri-Basistunnel, 15,4 Kilometer lang, seit Herbst 2020 in Betrieb
- durchgehende Korridor Basel-Chiasso mit vier Meter Eckhöhe und der Zweigstrecke von Bellinzona nach Luino (I), seit Ende 2020 in Betrieb für Züge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) mit dem Profil P400.

Flankierende Maßnahmen

Mit dem Bau von Infrastruktur allein sind die Ziele der Neat jedoch nicht realisierbar. Bereits 1999 gab es daher die Bahnreform zur Marktöffnung im Transitverkehr mit den Zielen: mehr Wettbewerb, besseres Angebot, niedrigere Preise. Davon erhoffte man sich einen positiven Verlagerungseffekt. Zu den begleitenden Maßnahmen gehören noch heute:

- Betriebszuschüsse für den alpenquerenden UKV
- Förderung der Rollenden Landstraße Freiburg im Breisgau-Novara
- Investitionsbeiträge für KV-Umschlaganlagen im In- und Ausland
- Förderung von Anschlussgleisen und Hafenanlagen

Seit 2009 besteht am Fuß der Nordrampe zum Gotthard-Straßentunnel das Maxi-Schwerverkehrskontrollzentrum Erstfeld. Am 9. Dezember 2022 nahm an der Südrampe des Gotthards das Maxi-Schwerverkehrszentrum Giornico den Betrieb für die Fahrtrichtung Süd-Nord auf. Hier müssen die Lkw die Autobahn A2 verlassen und sich mindestens einer optischen Kontrolle unterziehen.

Kontinuierliches Monitoring

Die Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte traf sich am 18. Dezember 1998 zu ihrer ersten Sitzung. Sie übernahm die Oberaufsicht über das Neat-Projekt und prüfte, ob Bundesrat und Verwaltung rechtlich einwandfrei und zweckmäßig arbeiteten. In ihren jährlichen Berichten informierte sie über den Stand der Arbeiten und deren Kosten. Dieses Monitoring endete nicht mit der Inbetriebnahme der Anlagen: Alle zwei Jahre orientiert seither die Regierung das Parlament über den Stand der angestrebten Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene. Der Verlagerungsbericht beurteilt die Wirksamkeit der Maßnahmen und enthält die Ziele für die nächste Periode sowie das dazugehörige Vorgehen. Der nächste Bericht erscheint im November 2023.

Messbare Effekte

Die Neat hat die Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen beflügelt. Zwar wird die in der Verfassung für bereits 2018 festgelegte Maximalzahl von 650.000 Lkw-Fahrten pro Jahr noch nicht erreicht, aber seit 2013 ist der Trendbruch deutlich zu erkennen. Dieser hat sich mit der Eröffnung des durchgehenden Vier-Meter-Korridors noch verstärkt. Zudem bedienen sich heute zwanzig Schweizer Straßenverkehrslogistiker der Schiene durch die Schweizer Alpen.

Fazit und Zukunft

Die Basis für den Verlagerungserfolg im Alpentransit liegt in der positiven Einstellung der Schweizer Stimmberechtigten zum Projekt durch transparente und engagierte Information. Diese führte zur basisdemokratischen Legitimierung der bedeutenden Investitionen. Sie wurden pragmatisch umgesetzt durch die Teilung von Bau und Betrieb. Controlling während des Baus sicherte die Maßnahmen und kontinuierliches Monitoring danach ermöglichte den Erfolg. Das über die Schweizer Grenzen hinausgehende finanzielle Engagement des Bunds beim Bau von Verladeterminals in Deutschland, Belgien und Italien sowie der Erneuerung von Bahnstrecken in Italien ergänzte die Investitionen im Alpenraum. Aktuell unterstützt die Eidgenossenschaft den Ausbau der Simplon-Linie nördlich von Mailand, die Errichtung des neuen UKV-Terminals Milano Smistamento und die Erweiterung des Lötschberg-Basistunnels auf durchgehende Doppelspur. *(zp/fh)*

© DVV Media Group GmbH

Pers. copy for Herr Metz, Kurt Metz , Hellbühl, Cu-Nr.: 99075151 6,Sub-Nr. 512986. Lending to another person is forbidden.