economiesuisse

Wirtschaft macht Druck für besseren nördlichen NEAT-Zulauf

Wirtschaftsverbände aus Deutschland und der Schweiz fordern einen unverzüglichen Ausbau der Schienenachse Stuttgart – Zürich für den Personen- und Güterverkehr. Die bestehende Schieneninfrastruktur muss ihrer internationalen Bedeutung endlich gerecht werden. Nur so kann die grenzüberschreitende Verflechtung vorankommen, die Schweizer Verlagerungspolitik fortschreiten und die Versorgungssicherheit steigen.

Ein Dutzend Wirtschaftsverbände aus Deutschland und der Schweiz fordern die Schieneninfrastruktur zwischen den Verkehrsknoten Stuttgart und Zürich unverzüglich zu einem leistungsfähigen Korridor für den Personen- und Güterverkehr auszubauen. Ziel ist es:

- die Anschlüsse zwischen den Wirtschaftszentren zu optimieren und die Reisezeit zu verkürzen;
- den NEAT-Zubringer auszubauen, um die Schweizer Verlagerungspolitik fortzusetzen;
- eine Ausweichstrecke und Kapazitätsreserve für die überlastete Rheintalbahn zu schaffen, um ein zweites Rastatt zu vermeiden.

Regionale Schieneninfrastruktur mit hoher internationaler Bedeutung

Die Schweiz ist eine gesamteuropäische Verkehrsdrehscheibe an einem der neun Hauptverkehrskorridore der EU, welcher von den Nordhäfen in Antwerpen und

Rotterdam bis zum Mittelmeerhafen in Genua reicht. Gleichzeitig ist die Schweiz wirtschaftlich eng vernetzt mit den nördlich und südlich angrenzenden Wirtschaftsräumen. Deutschland ist nach wie vor der wichtigste Handelspartner und dementsprechend ist die gegenseitige Anbindung auf der Schiene und auf der Strasse von hoher Bedeutung. Die wirtschaftliche Verflechtung muss durch eine verkehrliche Verflechtung gestützt werden, damit eine positive Entwicklung erfolgen kann.

Wachsender Güterverkehr – Schweizer Verlagerungspolitik

Die jährlich für Import, Export und Transit über die Schweizer Alpen transportierte Gütermenge übersteigt mittlerweile 40 Millionen Tonnen. Um die Schweizer Verlagerungspolitik umzusetzen, wurde in den letzten 20 Jahren allein in die NEAT über 20 Milliarden Franken investiert, um den Gütertransport auf der Schiene attraktiver und verlässlicher zu gestalten. Doch unsere Infrastruktur im alpenquerenden Verkehr ist nur halb so viel wert, wenn im Norden und Süden die entsprechenden Zulaufkapazitäten nicht gesichert sind. Der Unterbruch der Rheintalstrecke im Herbst 2017 hat dies deutlich gezeigt. Die Sperrung dieses «Flaschenhalses» hat die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse zeitweise auf 16 Prozent (Schiene) bzw. 45 Prozent (insgesamt) des normalen Gütervolumens reduziert. Der volkswirtschaftliche Schaden dieses Vorfalls belief sich auf mindestens 2 Milliarden Euro.

Zweites Rastatt verhindern

Schon im unmittelbaren Nachgang hat sich die Schweizer Wirtschaft klar positioniert: Wir wollen niemals ein zweites Rastatt! Wir setzen uns seither für ein besseres Risikomanagement, für eine bessere grenzüberschreitende Koordination der Korridoranrainerstaaten und für eine Harmonisierung von Betriebsregeln und -anforderungen im europäischen Bahnverkehr ein. Doch neben diesen institutionellen und organisatorischen Massnahmen muss es auch im Infrastrukturbereich vorwärtsgehen. Der Bahnstrecke von Stuttgart nach Zürich kommt dabei unter anderem als Entlastungsstrecke für die Rheintalbahn eine zentrale Rolle zu. Die Schweiz und die Bundesrepublik Deutschland haben sich im NEAT-Staatsvertrag vom 6. September 1996 zu einer Stärkung dieser Achse bekannt. Für den Wirtschaftsstandort und für das Transitland Schweiz ist es entscheidend, dass dieses Bekenntnis in die Tat umgesetzt wird.

Die Verkehrsminister der beiden Länder haben am 22. Mai 2019 einen löblichen Schritt getan, indem sie eine weitere Vereinbarung zur Stärkung des NEAT-Zulaufs unterzeichnet haben. Die Politik muss in dieser Angelegenheit vermehrt eine Führungsrolle wahrnehmen.