

VERKEHR

Schweiz eröffnet Ceneri-Basistunnel

Die neue Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen ist ein Jahrhundertprojekt. Nun ist das letzte Puzzelstück fertig - auf einer Achse, die einmal Rotterdam mit Genua verbinden soll.



Basistunnel für Tross-Alpen bei den Eröffnungsgemeinschaften in der Genua

Alpen und Alpentransversale - so ungefähr könnte die Schweizer Übersetzung eines Begriffs paars lauten, das ein Ex-Ministerpräsident in Bayern, einem Alpenanwohner also, zu Weihnachten brachte. Laptop und Lederhose. Die von Edmund Stoiber beschworene Verbindung aus Tradition und Moderne steht auch bei der Gebirgstransition weiter südwestlich hoch im Kurs. Mithin dürfte bei der feierlichen Eröffnung des Ceneri-Basistunnels jenes Instrument nicht fehlen, das einer Tunnelröhre vielleicht am nächsten kommt.



Hier geht's rein: 15,4 Kilometer lang ist der zweigleisige Zubringer zum Gotthard-Basistunnel

Während die Alpenländer blauen, lag - durchaus untypisch für die sprichwörtlich bescheidenen Eidgenossen - etwas Stolz in der Luft. Die neue Gebirgstransition sei, zusammen mit dem Gotthard- und dem Lötschberg-Basistunnel, "das Herzzstück des wichtigsten Bahnkorridors zwischen Nordsee und Mittelmeer", sagte die Schweizer Bundespräsidentin. Simonetta Sommaruga sprach euphorisch von einem "Jahrhundertprojekt für unser Land" und der "größten Investition, die wir je getätigt haben".

Zürich - Mailand in drei Stunden

Am Ende steht eine Summe von 24 Milliarden Franken (22,7 Milliarden Euro) auf der Rechnung. Doch die Ambitionen sind kaum geringer als die Baskotten. Der Ceneri-Basistunnel im Tessin ist das letzte Puzzelstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), einer Schweizer Nord-Süd-Verbindung durch das Gebirgsgebiet. Dabei geht es einerseits um Zeitersparnis für Reisende. Zwischen Zürich und Mailand wird sich die Fahrt um 40 Minuten auf drei Stunden verkürzen. Nicht weniger wichtig ist aber das ökologische Ziel: Ein beträchtlicher Teil des Warentransports soll von der Straße auf die Schiene verlagert werden.



Auch ein Tunnel braucht ein Logo - natürlich mit viel Rot und etwas Weiß wie die Flagge der Schweiz

Jeden Tag könnten so 3000 Lastwagenfahrten entfallen, wodurch sich der CO2-Ausstoß um 900 Tonnen verringere, rechnet der Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen bei der Einweihungszeremonie in Genua vor. Vincent Ducrot erlaubte sich noch mehr große Zahlen: "In Zukunft werden wir Güterzüge mit einer Länge von 700 Metern haben, die bis zu 2000 Tonnen Güter transportieren können."

Achse Rotterdam - Genua

Wenn der Tunnel im Dezember den Regelbetrieb aufnimmt, könnten täglich 180 Passagierbahnen und 170 Güterzüge diese Strecke nutzen. Sie ist Teil einer Achse, die derzeit den Riesenhafen im niederländischen Rotterdam mit dem Hafen im italienischen Genua am Mittelmeer verbinden soll - auf einer Länge von mehr als 1200 Kilometern.



Der Tunnel soll verbinden, wenngleich die Schweiz (der Schweizer Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga) entzweit. Allerdings gibt es da noch ein kleines Problem, und das liegt jenseits der Alpen. Anders als die Schweiz hat Deutschland seine Hausaufgaben noch nicht gemacht. Hier hinkt der Streckenausbau, der 1996 in einem Staatsvertrag begründet worden war, weit hinterher. Die 184 Kilometer lange Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist immer noch ein Nadelöhr im Rhein-Alpen-Korridor. Auch der Ausbau der 73 Kilometer langen Eisenbahnlinie Emmerich-Oberhausen wird noch Jahre dauern.

"Wir drücken ganz fest die Daumen"

Nicht ohne Stillsitzen, sondern mit der gewohnten Schweizer Höflichkeit, blieb der Gast aus Bern am Rande der Eröffnungsfesterei denn auch dem nördlichen Nachbarn den March: "Am Schluss funktioniert dieser Güterverkehrskorridor nur, wenn wirklich alle Staaten mit dabei sind", sagte Bundespräsidentin Sommaruga dem ARD-Fernsehen. "Und da hoffen wir und drücken Deutschland die Daumen, dass die da jetzt ganz rasch vorwärts kommen." Die Behörden in der Schweiz und in Paris erörtern schon längst, ob der nördliche Zubringer zur Alpentransversale nicht besser auf französischer Seite verlaufen sollte.

DIE REDAKTION EMPFIEHLT

» Gotthard-Tunnel nimmt Regelbetrieb auf Die Bahn in der Schweiz beginnt am Sonntag (11.11.2016) mit dem regulären Passagier- und Güterverkehr durch den neuen Gotthard-Tunnel. Dadurch geht es schneller durch die Schweizer Alpen.

» Gotthard: Der längste Bahntunnel der Welt Die Schweiz feiert ein Meisterwerk der Ingenieurskunst: Am 1. Juni eröffnet das Land den längsten Eisenbahntunnel der Welt. Mit dem neuen Gotthard-Röhren rücken Nord- und Süddeuropa enger zusammen. (2)

Datum 04.09.2020
Autor/Autor Jens Jansen
Themenbereich Schweiz, Alpen
Schlagwörter Schweiz, Ceneri, Basistunnel, Nord-Süd-Achse, Alpen, Genua, Rotterdam
» Schicken Sie uns Ihr Feedback
Drucken » Bitte drucken
Permalink https://p.dw.com/p/351C

Nachrichten auf einem Bildschirm

Ankara nimmt digitale Medien an die Kandare

Belarus würdigt freie Berichterstattung ab

Brexit: Boris Johnsons gefährliche "Spielchen"

Das Warschauer Ghetto: Zwischenstation auf dem Weg in die Gaskammern

AKTUELL EUROPA
EU einigt sich auf Belarus-Sanktionen

Der EU-Gipfel hat auch wechselnde Blockade durch Zypers eine Einigung über Sanktionen gegen belarussische Regierungsvertreter erreicht. Ratshof Charles Michel sprach von einem Signal der Glaubwürdigkeit der EU.

Corona-Lage in Paris spitzt sich zu

Macron: In Berg-Karawach kämpfen Dachhaiden aus Syrien

Griechenland und Türkei versuchen Entspannung per Hotline

THEMEN	MEDIA CENTER	TV	DEUTSCH LERNEN	UNTERNEHMEN	SERVICE
Deutschland	Live TV	Programmbörsen	Deutschkurs	Über uns	Empfehl.
Coronavirus	Alle Inhalte	TV Sendungen	Deutsch für...	Karrieren	Apps & Co.
Welt	Sendung verspart?		Community D	Presse	Newsletter & Co.
Wirtschaft	DeutschLernen		Deutsch lernen/...	Business & Sales	FAQ
Kultur	Podcasts			Travel	Kontakt
Wissen & Umwelt				Werbung	
Sport					
Themen von A bis Z					
© 2020 Deutsche Welle Datenschutz Impressum Kontakt Mobile Version					