

Sorge um Güterverkehr

Schweizer Verkehrspolitiker sehen in Deutschland großen Nachholbedarf bei der Schiene

Von Susanne Landwehr

Lange haben die Schweizer nicht bemerkt, dass Deutschland die Schiene wirklich wichtig ist. Das hat sich nun wohl geändert, wie Vertreter der Schweizer Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen der eidgenössischen Räte während ihres zweitägigen Besuchs in Berlin wahrnahmen. "Ich habe bei der Deutschen Bahn gespürt, dass sie dem Güterverkehr mehr Priorität einräumen will", sagte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) in der Schweiz. Anlass der Gespräche, unter anderem mit dem Verkehrsausschuss des Bundestages und dem Chef der DB, waren die Tunnelhavarie in Rastatt und Überlegungen, wie Qualität und Kapazität des Schienengüterverkehrs gesteigert werden können.

"Uns ist wichtig, dass der Güterverkehr eine Trasse bekommt, damit Verlagerung von Verkehren stattfinden kann", sagte Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Es bestehe sehr großer Nachholbedarf. Besorgt zeigte sich BAV-Direktor Füglistaler. Der Güterverkehr nehme bis 2025 so stark zu, dass es auf der Rheinstrecke Engpässe geben werde. Diese könnten mit relativ bescheidenen Mitteln wie dem Ausbau der Gäubahn von Stuttgart bis zum Bodensee gemildert werden. Zugleich dürfe der Güterverkehr nicht mehr verdrängt werden, sagte Füglistaler und sprach sich gegen einen

Halbstundentakt des ICE auf der Oberrheinstrecke aus. Im Interesse der Schweiz sei auch, den französischen Rheinkorridor auf deutsches Niveau zu bringen. "Wir brauchen Strecken, um ausweichen zu können", so Füglistaler.

Özdemir wünscht Schweizer Modell

In der Schweiz hat die Bahn hohe Priorität. Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist per Verfassung vorgeschrieben. Für die Finanzierung des Schienenverkehrs gibt es einen Fonds, aus dem zunächst der Unterhalt, dann der Betrieb und zuletzt der Neubau von Schieneninfrastruktur bezahlt werden. "Die Lösung würde ich mir auch wünschen", sagte Cem Özdemir (Grüne), Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag. So wäre die Finanzierung der Schieneninfrastruktur weniger abhängig vom Bundeshaushalt.

Auf Regierungsebene bereiten Deutschland und die Schweiz derzeit eine Ministererklärung vor, um den Schienenausbau der Rheinstrecke voranzutreiben. Darin wollen sie grenzüberschreitende Projekte verankern wie die Elektrifizierung der Hochrheinbahn oder den Bahnanschluss an den EuroAirport Basel. Der Vertrag soll im 1. Halbjahr 2019 fertig sein. Die Schweizer Regierung will für die Vorhaben etwa 100Mio. CHF zur Verfügung stellen. Der Ständerat fordert etwa 200Mio. CHF.

Ferlemann verspricht mehr Geld
 Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) versprach bei einer Diskussionsveranstaltung von acht Bahnverbänden auch mehr Geld. Von 2020 an soll es 500 Mio. EUR für die Haushaltspläne 2020 und die Folgejahre für den Schienengüterverkehr geben. Er nannte Mittel für die Forschung, für die Digitalisierung der Schiene und gar eine Förderung für die Betreiber von Loks.

Der haushaltspolitische Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion, Sven-Christian Kindler, glaubt nicht daran. Die Baukostenzuschüsse des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur inklusive der Mittel aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm seien 2019 nur um 4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2017 gestiegen. Bei der Straße seien es 45 Prozent gewesen.

Die Bahnverbände kritisierten, dass das im Koalitionsvertrag festgehaltene eigenständige Schienenforschungsprogramm im Bundeshaushaltsplan 2019 nur spärlich finanziell hinterlegt wurde. Nicht einen Cent habe das 2018 als Sofortmaßnahme angekündigte Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr erhalten. Konkret fordern sie die Finanzierung des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr, Förderungen für Pilotprojekte wie Digitalisierung und Automatisierung sowie die Unterstützung beim Rollout von Innovationen in die Praxis.