

Der Gäubahn droht endgültig das Abstellgleis

- 16.03.2020
- Schaffhauser Nachrichten
- Reto Zanettin

Wie steht es um die Zugverbindung zwischen Zürich und Stuttgart? In der Frühjahrsession befasste der Schaffhauser Nationalrat Thomas Hurter den Bundesrat mit dieser Frage. Die Antwort des Bundesrates klingt für Hurter nach einer Kapitulation. Reto Zanettin BERN. In zweieinviertel Stunden von Zürich nach Stuttgart reisen, daraus wird bis auf Weiteres nichts. Der Bundesrat hat dem Gäubahnausbau eine Abfuhr erteilt.

Dies, nachdem er stets aufs Neue betont hatte, Bern und Berlin würden sich um die Eisenbahnverbindung kümmern, wie es der Staatsvertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 vorsieht. Mit diesem Vertrag wollten die Schweiz und Deutschland für leistungsfähige Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn- und Alpentransversale (Neat) sorgen. Auch die Gäubahn ist in der nach wie vor rechtskräftigen Vereinbarung eingeschlossen. Bereits im Februar erklärte die Regierung in Berlin, das Fahrzeitziel von zweieinviertel Stunden sei «zu ambitioniert» und werde nicht mehr weiter verfolgt. Matthias Gastei, Bundestagsmitglied von Bündnis90/Die Grünen aus Baden-Württemberg, bedauerte gegenüber den SN, das Projekt sei der deutschen Regierung nicht wichtig genug.

Bekräftigt hat der deutsche Politiker nun aber seinen Wunsch an den Schweizer Bundesrat: «Aus meiner Sicht darf die Schweiz durchaus energischer auftreten. Was sich rund um die Gäubahn zuträgt, gleicht einem Trauerspiel. Deutschland müsste das peinlich sein, ist es aber leider nicht.» Deutlicher drückt sich der Schaffhauser SVP-Nationalrat Thomas Hurter aus: «Beide Seiten, die Schweiz und Deutschland, haben den Staatsvertrag von Lugano aufgegeben.» Zu diesem Schluss kommt Hurter, der Mitglied der Verkehrskommission ist, aufgrund einer Stellungnahme des Bundesrates von letzter Woche auf seine Anfrage «Stuttgart-Schaffhausen-Zürich bleibt eine Zugverbindung dritter Klasse».

Beteuerungen aus Deutschland Hurter wollte wissen, wann der Bundesrat den Staatsvertrag von Lugano mit Nachdruck einfordern werde. Die Antwort: «Der Bundesrat hat mit der gemeinsamen Erklärung vom 22. Mai 2019 in Leipzig zwischen der Schweiz und Deutschland mit Nachdruck die schnelle Behebung der unzureichenden Situation gefordert.» Die Ministererklärung unterschrieben haben Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga und ihr deutscher Amtskollege Andreas Scheuer. Dieser erklärte mit Blick auf die Neat: «Bis die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel vierspurig ausgebaut ist, haben wir mit der Schweiz zahlreiche Massnahmen vereinbart.

» Diese stärkten den nachhaltigen Güterverkehr in Europa. Leistungssteigerungen waren gerade auch für die Strecke zwischen Zürich und Stuttgart angedacht, wie aus der Ministererklärung hervorgeht. Im Einzelnen angestrebt werde, die Strecke mit längeren Zügen und grösseren Behältern befahren zu können. Dadurch werde die Gäubahnstrecke zu einer vollwertigen Umleitungsstrecke, falls die Rheintalstrecke unterbrochen oder überlastet sein sollte. Das klingt nach einem Schritt vorwärts.

Doch Thomas Hurter relativiert: «Der Verweis auf die Ministererklärung ist aus meiner Sicht eine Hinhaltenetaktik. Es ist schlicht blauäugig zu glauben, Deutschland bewege sich von sich aus. Die Antwort des Bundesrates kommt einer Kapitulation gleich.» Aus den Antworten des Bundesrates von dieser Woche auf die Anfrage Thomas Hurters geht dreierlei hervor, das den Absichten der

Verkehrsminister vom letzten Mai und damit dem Staatsvertrag von Lugano zuwiderläuft. «Extrem schlechte Pünktlichkeit» Im abgelaufenen Jahr seien 82 Prozent aller Züge pünktlich in Stuttgart angekommen.

In umgekehrter Richtung betrage die Pünktlichkeit 89 Prozent, teilte der Bundesrat mit. In absoluten Zahlen bedeutet das: 600 Züge erreichten 2019 ihr Ziel später, als es der Fahrplan vorgesehen hatte. Der Bundesrat begründet die Verspätungen. Meistens verzögere sich die Fahrt, weil wegen der eingleisigen Streckenführung Gegenzüge abgewartet werden müssten. Thomas Hurter kommentiert die Fakten so: «Diese Pünktlichkeitswerte sind extrem schlecht.

Zwei bis drei Züge pro Tag kommen zu spät an. Das ist einfach keine befriedigende Leistung.» Der Nationalrat ergänzt, manchmal verspäteten sich die Züge nicht bloss um zwei, drei Minuten, sondern um zehn Minuten oder noch mehr. «Dadurch wird das Angebot für Pendler so gut wie unbrauchbar. Dabei ist die Verbindung Zürich-Stuttgart eine klassische Bahnstrecke.

» Unpünktliche Züge sind aus Sicht Matthias Gasteis aber nur ein Teil des Problems, der andere Teil sind Zugausfälle: «In manchen Monaten fallen bis zu fünf Prozent aller Intercity-2-Züge der Deutschen Bahn aus. Gründe dafür sind in der Regel technische Störungen an den Zügen, zum Beispiel Software-Probleme. Es dürfte auch Vorkommen, dass verspätete Züge vorzeitig umkehren, um wenigstens in der Gegenrichtung pünktlich zu sein.» Umsteigen in Stuttgart-Vaihingen Unbehagen bereitet dem Schaffhauser SVP-Nationalrat ebenfalls das Verkehrsprojekt «Stuttgart 21». Er wollte vom Bundesrat wissen, ob und wie Reisende ohne Umsteigen in Vaihingen nach Stuttgart gelangen.

Die Regierung erwiderte, sie habe von den deutschen Behörden eine Planung von «Stuttgart 21» gefordert, mit der eine Direktverbindung sichergestellt werden könne. Falls die Strecke dennoch unterbrochen werden müsse, halte die Deutsche Bahn einen Plan mit Umsteigen im Bahnhof Stuttgart-Vaihingen bereit. Genau das sei keine Alternative, stellt Hurter fest. Dadurch würde das Angebot in den Augen von Reisenden noch schlechter. Laut Matthias Gastei ist diese «Rückfallebene», wie sie der Bundesrat nennt, bereits Tatsache: «Aktuell sieht es so aus, dass Reisende in Stuttgart-Vaihingen auf eine S-Bahn umsteigen müssen.

Und das für mehrere Jahre.» Weil sich dadurch die Fahrzeit verlängerte, verpassten die Passagiere ihre Anschlüsse am Hauptbahnhof Stuttgart. «Dabei wäre es durch wenige bauliche Massnahmen möglich, die Züge durchfahren zu lassen. Dazu aber fehlt der politische Wille», bedauert Gastei. Mit anderen Worten: Der Bundesrat ist mit seinem Anliegen in Berlin abgeblitzt.

Die Auswirkungen liegen für Gastei auf der Hand: «Die Leute weichen auf die Rheintalstrecke über Freiburg und Karlsruhe aus, oder sie nehmen das Flugzeug.» Und Verkehrspolitiker Hurter ergänzt: «Mit einem derart schlechten Angebot, wie es zurzeit vorliegt, schafft man keinerlei Anreiz, vom Flieger auf die Bahn umzusteigen oder auf das Auto zu verzichten. Wenn man verlagern will, muss man ein entsprechendes Angebot zur Verfügung stellen.» Weiterhin keine Neigezüge An einem dritten Punkt kristallisiert sich, dass sich auch der Bundesrat vom Staatsvertrag von Lugano distanziert: dem Einsatz von Neigezügen. Aus deutscher Sicht hält Gastei zunächst fest: «Wichtig ist, dass Deutschland klarstellt, ob es Neigetechnik einsetzen will oder nicht.

Nur wenn die Klarheit besteht, kann über einen Streckenausbau entschieden werden. Doch gerade von diesem Streckenausbau ist der Einsatz von Neigetechnikzügen abhängig. Das ist ein Zirkelbezug.» Lösen will Gastei den Knoten, indem die Strecke so ausgebaut werde, dass alle Züge - nicht nur jene mit Neigetechnik schneller verkehren könnten. «Das gelingt beispielsweise, indem Kurven begradigt werden.

» Doch selbst wenn die Deutsche Bahn doch noch Neigezüge einsetzen würde, wäre das Problem nicht aus der Welt. «Da keine Bahn bereit ist, die Strecke mit Neigezügen zu betreiben, liess sich die Umsetzung der zeitlichen Vorgaben aus dem Vertrag von Lugano bisher nicht umsetzen und lässt sich auch auf absehbare Zeit nicht umsetzen», teilt Andreas Windlinger, Leiter Kommunikation beim Bundesamt für Verkehr (BAV) mit. Damit sagt er zum einen, das im Staatsvertrag von Lugano enthaltene Fahrzeitziel von zweieinviertel Stunden werde zugunsten anderer Ziele, etwa der Zuverlässigkeit des Angebots, zurückgestellt. Andererseits legt Windlinger nahe, die SBB verzichte auf den Einsatz von Neigezügen. Ist das tatsächlich der Fall? Daniele Pallecchi, Mediensprecher der SBB, erklärt, zurzeit prüften die Bundesbahnen zusammen mit dem Land Baden-Württemberg, dem BAV und der Deutschen Bahn, ob und wie die Verbindung Zürich-Stuttgart weiterentwickelt werden könnte.

Daher möchten die SBB im Augenblick keine Stellungnahme kommunizieren. Thomas Hurter sagt zum Einsatz von Neigetechnik: «Ursprünglich wollten die SBB und die Deutsche Bahn Neigezüge einsetzen. Die SBB scheint dazu auch nicht mehr bereit zu sein. Und von der Deutschen Bahn ist mir nichts bekannt, dass sie die Strecke doch noch mit Neigezügen befahren will. Mit dem Verzicht auf die Neigetechnik fällt auch das Fahrzeitziel von zweieinviertel Stunden weg.

» Der SVP-Nationalrat erwägt nun, mit einem parlamentarischen Vorstoss beim Bundesrat vorstellig zu werden. «Ich bereite zurzeit eine Interpellation vor, mit Fragen zum weiteren Vorgehen und allenfalls einer Alternativlösung, die der Bundesrat aufzeigen soll. Ausserdem sind die Schaffhauser Kantonsbehörden informiert. Auch sie werden mit Sicherheit aktiv. Es braucht Druck auf allen Ebenen.

» Nun ginge es darum, Qualität, Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Angebots sicherzustellen. Nur dadurch werde die Strecke attraktiver. Züge zwischen Zürich und Stuttgart treffen häufig zu spät ein oder fallen ganz aus. bild key Kommentar Die Absage des Bundesrates ist eine Chance für den Föderalismus Zusätzliche 385 Milliarden Franken sprach der Nationalrat letzte Woche, um den Güterverkehr stärker von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Debatte drehte sich jedoch auch um eine Motion der Verkehrskommission.

Diese forderte einen Staatsvertrag, der eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke über Belgien und Frankreich ermöglichen soll. Die Befürworter sehen in dieser Route eine Alternative zur Rheintalstrecke, die «bekanntlich mit Risiken belastet» sei wie sich Martin Candinas von der Mitte-Fraktion ausdrückte. Thomas Hurter, der SVP-Nationalrat aus Schaffhausen, befürchtete hingegen, die Schweiz müsse das Vorhaben berappen. Am Ende nahm die grosse Kammer die Motion an. Das sind schlechte Nachrichten für den Gäubahnausbau.

Denn je mehr die Alternativroute über französisches Gebiet angestrebt wird, desto weniger Aufmerksamkeit erhält die Umleitungsstrecke über Stuttgart in Richtung Schweiz. Auch der Bundesrat nahm diese Woche Abstand vom Gäubahnausbau, wie aus seiner Antwort auf eine Anfrage Thomas Hurters hervorgeht. Das Nationalratsmitglied spricht von einer Kapitulation. In der Tat: Züge verspäten sich und die Fahrzeit dann? Thomas Hurter sieht zwei mögliche Lösungen. Zum einen will er den Bundesrat auffordern, ein Alternativkonzept zum Staatsvertrag von Lugano vorzulegen.

Diese Idee hat jedoch einen Haken: Wie soll die Landesregierung ein Alternativkonzept gegenüber Deutschland durchsetzen, wenn sie sich bis heute kaum Gehör in Berlin verschaffen konnte oder wollte? Aussichtsreicher ist Hurters zweite Lösung. Erhöbe die Schaffhauser Kantonsregierung Kenntnis gesetzt. Der Regierungsrat werde nun «mit Sicherheit aktiv

werden». Das kantonale Engagement wäre begrüssenswert. Denn die Behördenvertreter sind mit der Situation vertraut und vertreten - im Unterschied zu Bundesbern - ein Interesse an einer besseren Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Zürich.

Im Verbund mit anderen Kantonen, denen an einer zuverlässigen und pünktlichen Bahnverbindung gelegen ist, könnte auf eidgenössischer Ebene etwas bewegt werden. Dies wäre ein Nachweis, dass der Föderalismus selbst für hartnäckige Probleme Lösungen hervorbringen kann. Reto Zanettin Inlandredaktor reto.zanettin@shn.ch wird nicht kürzer, sondern wegen Umsteigens am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen länger.

Zudem wollen weder die SBB noch die Deutsche Bahn Neigezüge auf die Strecke schicken. Diese Mängel widersprechen sich mit dem, was die Schweizer Regierung in jüngerer Vergangenheit kommuniziert und in einer Ministererklärung vom letzten Mai in Aussicht gestellt hat. Wenn der Bundesrat nun nicht handelt, wer «Im Verbund mit anderen Kantonen könnte in Bern etwas bewegt werden.».