

18. Februar 2020

Deutschland: «Die Zielvorgabe ist zu ambitioniert»

In den letzten Wochen hat die deutsche Bundespolitik dem Gäubahnausbau gleich mehrfach eine Absage erteilt. Unter anderem hat die Regierung in Berlin vom Fahrzeitziel von 2¼ Stunden für die Strecke von Zürich nach Stuttgart Abstand genommen. Doch das ist nur ein Teil der Geschichte.

Reto Zanettin

BERLIN. Nach den Wahlen in Thüringen und dem Rücktritt von Annegret Kramp-Karrenbauer (AKK) als CDU-Chefin geht es in Berlin drunter und drüber. Wer wird AKK-Nachfolger und damit möglicherweise neuer deutscher Bundeskanzler? Die Tragweite dieser und damit zusammenhängender Fragen überstrahlt die Bedeutung anderer politischer Projekte, besonders solcher, die ohnehin schon kaum Gehör finden. So zum Beispiel kam der Gäubahnausbau in letzter Zeit wiederholt unter die Räder.

Ende Januar hat der Bundestag das sogenannte Massnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) beschlossen. Und der Bundesrat, in dem die Vertreter der Länder sitzen, hat dem Gesetz letzten Freitag zugestimmt. Damit schafft das deutsche Parlament die Grundlage, um Verkehrsinfrastrukturprojekte mittels Gesetz in die Umsetzung zu schicken. Bisher war dafür ein Planfeststellungsbeschluss einer Verwaltungsbehörde notwendig. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) verspricht sich insofern vom MgvG eine höhere Akzeptanz und letztlich eine Beschleunigung der Bauvorhaben. Matthias Gastel, Bundestagsabgeordneter von Bündnis90/Die Grünen aus Baden-Württemberg hadert hingegen mit dem MgvG: «Wie soll der Bundestag die komplexen Bauvorhaben beurteilen? Es fehlt schlicht an Ressourcen, dieses Arbeitsvolumen zu bewältigen.» Ausserdem gebe es bereits zwei Projekte, die nicht vom Fleck kämen, weil sie es aus formalen Gründen nicht ins Parlament schaffen würden, und: «Mit dem MgvG sollen noch viel mehr Verkehrsprojekte auf bisher ungeklärtem Weg auf die Tagesordnung des Bundestages gesetzt werden.»

Gastel stützt sich ferner auf Aussagen von Juristen, die dem Gesetz keine grosse Chancen geben. Es werde spätestens vor dem Bundesverfassungsgericht scheitern, weil es die Rechte der Bürger und Umweltorganisationen zu stark beschneide. Diese sollen zukünftig – wenn überhaupt – die Projekte nämlich nur noch vor dem Bundesverfassungsgericht auf ihre Zulässigkeit überprüfen lassen können. Bisher konnten die Gegner eines Bauprojekts ihre Einwände im Planfeststellungsverfahren vortragen. Gastel folgert daraus, es werde mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Beschleunigung, sondern zu einer Verzögerung der Infrastrukturprojekte kommen. Allerdings sagt der Bundestagsabgeordnete, das Gesetz habe offenkundig eine Mehrheit im Parlament gefunden. Es ist also bis auf Weiteres Tatsache.

Gäubahn bleibt aussen vor

In den Blick gefasst und ins Gesetz aufgenommen hat Verkehrsminister Scheuer ein gutes Dutzend Infrastrukturprojekte, die nun auf dem Gesetzeswege gutgeheissen werden können. Beispielsweise geht es um den Ausbau der Bahnstrecke zwischen München und Freilassing, das an der deutsch-österreichischen Grenze liegt. Ein anderes Projekt, das aus Schweizer und insbesondere aus Schaffhauser Sicht von Bedeutung ist, wurde von der Bundesregierung jedoch ausgeklammert: die Gäubahn.

Kurt Lanz, Leiter Infrastruktur, Energie und Umwelt beim Wirtschaftsdachverband Economiesuisse, bedauert den Entscheid der deutschen Regierung. Er sei aus Sicht der Schweizer Wirtschaft geradezu unverständlich. Matthias Gastel stellt fest: «Die Bundesregierung war es, welche die Liste der Projekte für das MgvG zusammengestellt hat. Wenn der Gäubahnausbau für die Regierung wichtig wäre, hätte sie das Bauvorhaben in das Gesetz aufgenommen. Das geschah aber nicht.» Und Thomas Hurter, der Schaffhauser SVP-Nationalrat, führt die Absage an die Gäubahn auf die Haltung der deutschen Regierung zurück: «Der politische Wille, die Bahnstrecke auszubauen, ist in Deutschland zu wenig vorhanden. Es fehlt an Geld, und es hapert in der Prioritätensetzung.»

Nur eine Absichtserklärung?

Parallel zur Beschlussfassung über das MgvG befasste sich die Bundesregierung mit einer Kleinen Anfrage, die Matthias Gastel und seine Fraktionskollegen im Januar eingereicht hatten. Der Titel der Anfrage: «Ausbau und Zukunft der Schienenfernverkehrsverbindung Stuttgart–Zürich (Gäubahn)». Die Urheber wollten mitunter wissen, ob die Bundesregierung am Fahrzeitziel von 2 ¼ Stunden für die Strecke zwischen Zürich und Stuttgart festhält, wie dies im Vertrag von Lugano zwischen der Schweiz und Deutschland vorgesehen ist. Die Antwort der Regierung traf letzten Freitag bei Gastel ein und liegt den SN vor: «In der Vereinbarung von Lugano wurde der Artikel 3 zur Zielfahrzeit übereinstimmend nicht als verpflichtend deklariert. Inzwischen sind beide Seiten der Auffassung, dass die damals vereinbarte Zielvorgabe zu ambitioniert ist.» Diese Aussage wirft Fragen auf, zum Beispiel: Handelt es sich beim Vertrag von Lugano wirklich bloss um eine Absichtserklärung? Ja sagt Kurt Lanz von der Economiesuisse und verweist auf der Wortlaut des Vertrags. «Es handelt sich um eine Soll-Formulierung», erklärt Lanz. Hurter sieht das anders: «Das Fahrzeitziel von 2 ¼ Stunden zwischen Zürich und Stuttgart, wie es im Vertrag von Lugano festgeschrieben ist, ist verpflichtend. Beide Vertragsparteien, die Schweiz und Deutschland, sollen das Allermöglichste tun, um dieses Ziel zu erreichen.» Der SVP-Nationalrat räumt jedoch ein, es gebe einen gewissen Interpretationsspielraum.

Bei Matthias Gastel sorgt noch etwas anderes für Unbehagen: «Mich stört, dass die Bundesregierung zuvor nie etwas davon verlauten liess, dass sie nicht mehr am Ziel von 2 ¼ Stunden festhält. Es ist sonderbar, dass wir erst aufgrund einer Kleinen Anfrage erfahren, dass die Regierung das Ziel eines Staatsvertrags preisgibt.»

Sommaruga ist gefordert

Der Bundestagsabgeordnete zweifelt zudem, dass die Schweizer Regierung ihrerseits vom Richtwert abgerückt ist, wie dies die Antwort der Bundesregierung nahe legt. «Ich und meine Mitarbeiter haben im Internet nach einer solchen Information gegoogelt, aber nichts gefunden.» Auch Kurt Lanz weiss nichts von einer Aufweichung des Fahrzeitziels durch den Schweizer Bundesrat.

Der Infrastrukturexperte streicht denn auch heraus: «Technisch wäre eine Fahrzeit von 2 ¼ Stunden ohne Weiteres realisierbar. Dass die Bundesregierung dieses Vorhaben nun für zu ambitioniert hält, lässt auf ein Zurückkriechen in den Ansprüchen schliessen.» Für ein solches Herunterschrauben der Ambitionen findet wiederum Gastel Gründe: «Es bräuhete hohe Investitionen. Man müsste zum Beispiel Tunnels bauen oder Kurven von der Strecke nehmen.» Für Thomas Hurter ist das Verhalten der Bundesregierung schlicht widersprüchlich. «Einerseits will man den Verkehr auf die Schiene verlagern. Andererseits ist man nicht bereit,

die notwendigen Investitionen zu tätigen – und wundert sich dann, weshalb die Leute von Zürich nach Stuttgart mit dem Flugzeug reisen.»

Insofern bleibt aus Schweizer Sicht nur, den Entscheid von Berlin zur Kenntnis zu nehmen, oder? «Ich wünsche mir von der Schweizer Regierung eine weniger diplomatische Ausdrucksweise, dafür mehr klare Forderungen», sagt Gastel. «Die Schweiz hat durchaus Möglichkeiten, Druck auf Deutschland auszuüben», erklärt Hurter. Der Schaffhauser Nationalrat nimmt in erster Linie Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga in die Pflicht: «Gefordert ist jetzt Bundesrätin Simonetta Sommaruga. Sie soll gegenüber ihrem Berliner Amtskollegen klare Forderungen stellen.» Mit anderen Worten: Soll der Gäubahnausbau trotz aller Unwägbarkeiten, die sich in der jüngsten Vergangenheit eingestellt haben, vorankommen, braucht es eine deutliche Botschaft aus Bern an die Regierung in Berlin.

«Wenn der Gäubahnausbau für die Regierung wichtig wäre, hätte sie das Bauvorhaben in das Gesetz aufgenommen. Das geschah aber nicht.» *Matthias Gastel Abgeordneter des deutschen Bundestags von Bündnis90/Die Grünen*