

Verkehrshindernis Deutschland

Die Bundesrepublik kommt vertraglichen Pflichten beim Ausbau internationaler Schienenverbindungen nur langsam nach

Von Ulrich Mendelin

FRIEDRICHSHAFEN - Für eine klimafreundliche Mobilität gilt die Bahn als unverzichtbar – sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr. Doch bei wichtigen Ausbauprojekten hinkt Deutschland um Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, hinterher. Besonders deutlich wird dies bei der Zusammenarbeit mit der Schweiz.

Einen Monat vor der Bundestagswahl verkündete Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) noch einmal eine Erfolgsmeldung: Deutschland und die Schweiz unterzeichneten Ende August einen Vertrag zur Stärkung des Bahnverkehrs. Mehr Tages- und Nachtzugverbindungen im Fernverkehr, ein vertaktetes Fahrplankonzept, Zusammenarbeit bei Forschung und Digitalisierung – die Pressemitteilung aus Berlin zeichnete ein Bild harmonischer Kooperation. „Die Schiene nach vorne zu bringen kostet Kraft“, teilte Scheuer mit. „Umso mehr wissen wir die Zusammenarbeit mit der Schweiz zu schätzen.“

Ob auch die Schweizer die Zusammenarbeit mit Deutschland schätzen, steht auf einem anderen Blatt. Die Pressemitteilung, die Scheuers Schweizer Amtskollegin Simonetta Sommaruga zum selben Anlass herausgegeben hat, klingt etwas anders. Zwar spricht auch die Berner Sozialdemokratin von mehr Nacht- und Regionalzügen. Vor allem aber hält sie fest: „Deutschland bestätigt, sich auch weiterhin dafür einzusetzen, dass die Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT gesteigert wird.“ NEAT steht für die Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale, ein Schweizer Mammutprojekt zur Verlagerung des Verkehrs über die Alpen von der Straße auf die Schiene. Beim Ausbau der Kapazitäten auf den Zulaufstrecken ist die Schweiz aber auf die Kooperation der Italiener und der Deutschen angewiesen. Aber vor allem die Deutschen liefern viel zu langsam.

Vor 25 Jahren haben Deutschland und die Schweiz den Vertrag von Lugano geschlossen. Darin war festgehalten worden, dass die Schweiz die Hauptstrecken durch die Alpen inklusive Gotthard-, Lötschberg- und Ceneribasistunnel ausbaut, während



Der südliche Teil des Gotthard-Basistunnels in Pollegio, Schweiz. Zum Unmut der Eidgenossen kommen die Deutschen ihren Ausbaupflichten nicht nach.

Deutschland sich um die Zulaufstrecken von Norden kümmert. Das betrifft vor allem die Rheintalbahn (Karlsruhe-Basel), die als Teil der Strecke Rotterdam-Genua eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen im europäischen Güterverkehr darstellt. Außerdem sollte auf der Gäubahn (Stuttgart-Singen-Zürich) und auf der Allgäubahn (München-Lindau-Zürich) die Reisezeit verkürzt werden.

Das Ergebnis hat Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) kürzlich auf einer Konferenz von Verkehrswissenschaftlern an der Zeppelin-Universität Friedrichshafen so zusammengefasst: „Die Schweizer haben drei große, teure Tunnel gebaut, die sind jetzt fertig. Wir sollten die Bahn

im Rheintal ausbauen und haben nur ein Drittel geschafft. Es ist geradezu peinlich, dass Deutschland so wenig getan hat in diesem Bereich.“ Das im August von Scheuer und Sommaruga geschlossene Abkommen ist praktisch das Folgeabkommen für den Vertrag von Lugano. Nötig wurde es wegen des deutschen Bummelzugtempos.

„Deutschland ist 25 Jahre im Verzug“, kritisiert Peter Vollmer, Präsident der Schweizerischen Verkehrsstiftung und langjähriger Parlamentarier in Bern. „Das ist schon ärgerlich.“ Solange die Deutschen die Rheintalbahn nicht ausbauen, hilft den Schweizern die mit 11,4 Milliarden Euro erkaufte Kapazitätserweiterung am Gotthard wenig. Für die Eidgenossen ist das

auch innenpolitisch ein Problem: Mit der „Alpeninitiative“ haben sie schon 1994 per Volksabstimmung beschlossen, den Gütertransport über die Alpen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Seitdem gilt das Ziel, dass nur noch 650 000 Lastwagen pro Jahr über die Schweizer Alpenpässe fahren sollen und der Rest über die Schiene transportiert wird. Dieses Ziel ist längst nicht erreicht – 2018 waren 941 000 Lastwagen im Alpen transit unterwegs, zehn Jahre vorher waren es noch 1,28 Millionen. Die Zahlen sinken also – den Zielwert zu erreichen, ist aber nur mit einer ausgebauten Rheintalbahn realistisch. „Die Zufahrt muss gewährleistet sein, das ist entscheidend“, bekräftigt Vollmer.

Was der Engpass in der Praxis bedeutet, erläutert Sebastian Hofmann, Leiter Konzepte und Design bei der Schweizer Bundesbahn-Tochter SBB Cargo International. Der Ausbau an Gotthard und Lötschberg mache neun Güterzüge pro Stunde und Richtung möglich. Durch das Rheintal könnten aktuell aber nur vier Güterzüge dorthin fahren. Und selbst mit dem Deutschlandtakt, der eine viergleisige Strecke im Rheintal voraussetze, seien nur 5,5 Güterzüge pro Stunde möglich, schließlich nehme ja auch der Personenverkehr zu. „Ohne zu handeln, müssen wir die nächsten 20 Jahre mit den Kapazitäten leben, die wir haben“, bedauert Hofmann, dessen Unternehmen fast die Hälfte des Schienen-Gütertransports über die Schweizer Alpen abwickelt. Denn der Abschluss des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn wird frühestens für 2040 erwartet – eher später. So lange jedenfalls ist die Rheintalbahn für Hofmann ein echter „Showstopper“.

Zumal es auf der Gäubahn auch nicht besser aussieht. Diese Strecke, die Stuttgart mit Zürich verbindet, kann aktuell allenfalls einen Güterzug pro Stunde aufnehmen. Als 2017 im Rheintal nach einer Havarie im Rastatter Tunnel die Gleise sieben Wochen lang gesperrt waren, galt die Gäubahn als Ausweichroute, konnte den ganzen zusätzlichen Verkehr aber nicht aufnehmen. Von dem in Lugano vereinbarten Ziel, die Reisezeit im Personenverkehr zwischen Stuttgart und Zürich von drei auf zweieinviertel Stunden zu drücken, ist ohnehin nicht mehr die Rede, und von dem ursprünglich vorgesehenen Einsatz von Neigetechnik-Zügen auch nicht mehr. Geplant wird nur der Bau eines zweiten Gleises auf einigen kurzen Abschnitten – umgesetzt wurde noch nichts.

Als einzige im Vertrag von Lugano erwähnte Verbindung ist die Strecke München-Zürich fertig ausgebaut. Seit einem Jahr ist sie komplett elektrifiziert. „Von drei Ausbaustrecken wurde nur die im Vertrag an letzter Stelle genannte realisiert“, bilanziert Matthias Lieb, baden-württembergischer Landesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland. „Zufällig diejenige, die in Bayern liegt, der Heimat der langjährigen Bundesverkehrsminister.“

Kommentar

Von Ulrich Mendelin



Planungsrecht verschlankt

In der Schweiz ist man verärgert über das deutsche Bummelzugtempo beim Ausbau der Schienenwege in Richtung Alpen, und das völlig zu Recht. Die Eidgenossen sind dabei in guter Gesellschaft mit den Nachbarn in Österreich. Die treiben ihr eigenes Megaprojekt voran, den Brennerbasistunnel. Damit wollen sie 2031 fertig sein – und werden dann aller Voraussicht nach ebenfalls ungeduldig nach Norden schauen: Wann endlich sind die Deutschen so weit?

Ja, wann? Lässt man Unglücksfälle wie die Rastatter Tunnelhavarie 2017 einmal beiseite, ist es eigentlich nicht zu erklären, warum es so langsam vorgeht. Deutschland sollte ein eigenes Interesse daran haben, dass die europäischen Verkehrsachsen leistungsfähig sind. Aus Gründen des Klimaschutzes, für den es keine nationalstaatlichen Lösungen gibt, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Das Problem ist nicht unbedingt das Geld: Noch nie wurden so viele Haushaltsmittel für die Schiene zur Verfügung gestellt. Doch Bürgerproteste, etwa gegen Verkehrsmaßnahmen, machen die Planungen zäh, das gilt im Rheintal wie auch am Brennerzulauf. Nötig sind, neben mehr Planern, ein schlankeres Planungsrecht für Infrastrukturprojekte und eine gestraffte, klar geregelte Bürgerbeteiligung, deren Ergebnisse dann auch verlässlich sind. Aufgaben, die die neue Bundesregierung zügig angehen muss.

u.mendelin@schwaebische.de

Wahlkampf gegen Europa

In Frankreich schüren Bewerber um die Präsidentschaftskandidatur EU-Skepsis

Von Christine Longin

PARIS - Ausgerechnet Michel Barnier machte den Anfang. Der einstige Monsieur Brexit der Europäischen Union wandte sich gegen die EU-Institutionen. Genauer gesagt gegen den Europäischen Gerichtshof in Luxemburg und das Menschenrechtsgericht in Straßburg. Frankreich müsse in Migrationsfragen seine „juristische Souveränität wiederfinden“, sagte der hochgewachsene 70-Jährige Anfang September bei einem Treffen seiner Partei, der konservativen „Les Républicains“. Das Land dürfe in der Asylpolitik nicht ständig unter der „Bedrohung“ einer Entscheidung der EU-Gerichte stehen, forderte der zweimalige EU-Kommissar sehr zum Ärger seiner früheren Kollegen in Brüssel.

Der Ex-Minister ist Anwärter auf die Präsidentschaftskandidatur der Republikaner, die Anfang Dezember entscheiden, wen sie ins Rennen um das höchste Staatsamt schicken. Die Bewerber liegen in Umfragen so nah beieinander, dass sie sich gegenseitig mit ihrer Europaskepsis zu übertrumpfen versuchen. Der in den Umfragen führende Xavier Bertrand äußerte sich ähnlich wie Barnier.

Und die frühere Ministerin Valérie Pécresse ging sogar so weit, sich im Justizstreit mit Polen auf die Seite Warschaus zu stellen. Die europäischen Verträge stünden nicht über der polnischen oder französischen Verfassung, sagte die Präsidentin der Region Île de France ganz im Sinne des polnischen Verfassungsgerichts in einem Fernsehinterview. „Europa ist das Europa der Nationen. Das bedeutet, dass unsere Verfassungsgesetze, die Verfassungsidentität jedes souveränen



Michel Barnier FOTO: ALAIN JOCARD/AFP

Staates, der europäischen Gesetzgebung übergeordnet ist.“

Die Forderung, den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte zu verlassen, ist in Frankreich nicht neu. Der konservative Präsidentschaftskandidat François Fillon hatte sie bereits im Wahlkampf 2017 formuliert. Nun gehen die Bewerber allerdings noch einen Schritt weiter und übernehmen ungeniert die Rhetorik der rechtspopulistischen Kandidatin Marine Le Pen, die schon lange ein „Europa der Nationen“ fordert. „Die Schwächung und Destrukturierung der Parteien führt dazu, dass gewisse Prinzipien nicht mehr respektiert werden“, analysiert der Politologe Olivier Rouquan in der Zeitung „Le Monde“. Dabei machten die Kandidaten unerfüllbare Versprechen, um überhaupt im Rennen zu bleiben.

Le Pen hatte bei den Präsidentschaftswahlen 2017 mit ihrem Programm eines Ausstiegs aus EU und Euro Schiffbruch erlitten. Die Chefin

des Rassemblement National schwenkte daraufhin auf eine Entmachtung der ihr so verhassten EU-Institutionen um. Den Konflikt mit Polen, das sich der EU-Rechtsprechung nicht unterordnen will, nahm sie zum Anlass, Warschau offen zu unterstützen. Das Land werde von der EU-Kommission erpresst, sagte sie nach einem Treffen mit dem polnischen Regierungschef Mateusz Morawiecki in Brüssel.

Der Rechtsextremist Eric Zemmour sprach von einem „föderalistischen Staatsstreik“ der EU gegen Polen. Es sei an der Zeit, dem französischen Recht seine Vorherrschaft über europäisches Recht zurückzugeben, forderte der Publizist, der seine Präsidentschaftskandidatur noch nicht erklärte, in Umfragen aber nur knapp hinter Le Pen auf dem dritten Platz liegt.

Präsident Emmanuel Macron bringt der Angriff auf die europäischen Institutionen in eine Zwickmühle. Der Staatschef ist zwar ein überzeugter Europäer, sieht aber auch die Notwendigkeit, bestimmte Dinge in der EU zu verändern. Vor allem, weil das Vertrauen in die Europäische Union in Frankreich in den vergangenen Jahren drastisch abgenommen hat, wie eine Umfrage des Jacques-Delors-Instituts zeigt. Wenn Frankreich im Januar die EU-Ratspräsidentschaft übernimmt, will Macron deshalb vor allem in der gemeinsamen Flüchtlingspolitik vorankommen. Der Asypakt soll weiterentwickelt und die Grenzagentur Frontex gestärkt werden.

Der Präsident braucht einen schnellen Erfolg, um seinen Gegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Und im April wiedergewählt zu werden.

Uneinigkeit beim atomaren Schutzschirm

Äußerungen aus den Ampel-Parteien lösen bei Sicherheitsexperten Besorgnis aus

Von Stefan Kegel

BERLIN - Gehört Deutschlands Beitrag zur nuklearen Abschreckung bald der Vergangenheit an? An dieser Frage hat sich neuer Streit entzündet, der auch auf die Koalitionsverhandlungen von SPD, Grünen und FDP zurückwirkt.

Ein erstes Indiz dafür waren die Reaktionen auf ein Interview der scheidenden Bundesverteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer (CDU). Darin hatte sie zur Atomwaffenstrategie der Nato erklärt: „Wir müssen Russland gegenüber sehr deutlich machen, dass wir am Ende – und das ist ja auch die Abschreckungsdoktrin – bereit sind, auch solche Mittel einzusetzen.“

Bei Außenpolitikern aus SPD und Grünen stieß diese klare Ansage auf heftige Kritik. SPD-Fraktionschef Rolf Mützenich warf der Ministerin vor, an der Eskalationsschraube mit Russland zu drehen. „Ich appelliere an Frau Kramp-Karrenbauer, die Politik einer neuen Bundesregierung nicht zu belasten“, sagte er im „Spiegel“. Ex-Grünen-Fraktionschef Jürgen Trittin erklärte sich via Twitter einig mit Mützenich. Und ging sogar noch weiter. Er warf Kramp-Karrenbauer vor, Erstschlagszenarien zu entwerfen. „Hier wurde eine Grenze überschritten, die nicht einmal im kalten Krieg diskutabel war.“

Die Ablehnung der nuklearen Abschreckung durch die beiden steht im Einklang mit ihren Wahlprogrammen. In jenem der SPD ist vom „Ziel, die in Europa und in Deutschland stationierten Atomwaffen endlich abzubauen und zu vernichten“ die Rede, bei den Grünen von den „veralteten Abschreckungsdoktrinen des Kalten Krieges“. Mützenich hatte

noch 2020 erklärt: „Atomwaffen auf deutschem Gebiet erhöhen unsere Sicherheit nicht, im Gegenteil. Es wird Zeit, dass Deutschland die Stationierung zukünftig ausschließt.“ Diese Haltung ist in der SPD aber umstritten. SPD-Außenminister Heiko Maas hat sich zur deutschen Beteiligung an der nuklearen Abschreckung der Nato bekannt.

Was das für die Koalitionsgespräche bedeutet, ist noch unklar. Die Verhandler aus den Koalitions-Arbeitsgruppen wollen sich nicht dazu äußern. Bei der FDP sieht man solche Gedankenspiele jedoch skeptisch.

Sicherheitsexperten befürchten den deutschen Ausstieg aus dem nuklearen Schutzschirm der Nato. Der Vorsitzende der Münchner Sicherheitskonferenz, Wolfgang Ischinger, warnte: „Den Polen ziehen wir sicherheitspolitisch den Teppich unter den Füßen weg, wenn Deutschland aus der nuklearen Abschre-

ckung aussteigt.“ In der Folge könnte Polen darauf bestehen, dass die 20 in Deutschland lagernden Atombomben nach Polen verlegt würden, um die Abschreckung gegenüber Moskau zu erhalten. Das wiederum würde Russland provozieren. In den 1980er-Jahren waren noch 7000 Atomwaffen in beiden Teilen Deutschlands stationiert.

Der bisherige Vorsitzende des Auswärtigen Ausschusses, Norbert Röttgen (CDU) sagte: „Abschreckung muss glaubwürdig sein, sonst verfehlt sie ihren Zweck.“

Das Thema ist in den Koalitionsverhandlungen deshalb von Belang, weil die Bundeswehr in den kommenden Jahren Nachfolgejets für die jahrzehntealten amerikanischen Tornado-Kampfflugzeuge beschaffen muss. Für das Tragen der US-Atombomben müssen diese Jets spezielle Anforderungen erfüllen – oder könnten eben keine Bomben befördern.



Ein Tornado kann mit Atomwaffen bestückt werden.

FOTO: THOMAS FREY/DPA