

Schwyz top – Deutschland flop - Güterbahnen fordern zum 25. Jahrestag, den Vertrag von Lugano schneller umzusetzen

(Basel, 07. September 2021) Am 6. September 1996 wurde der „Vertrag von Lugano“ unterzeichnet. Deutschland und die Schweiz verpflichteten sich, die Infrastruktur für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern zu schaffen. Gestern, exakt 25 Jahre später, wurde im deutschen Bahnhof der Schweizer Grenzmetropole Basel eine Bilanz gezogen, die vor allem für die deutsche Verkehrspolitik beschämend ist. Während die Schweiz pünktlich Tunnel und Strecken fertiggestellt hat, kommen in Deutschland weder der Ausbau der Rheintalbahn noch Bypässe schnell genug voran. Die Güterbahnen formulierten nun ihre Erwartungen.

Ein Beschleunigungs- und Zusatzpaket, um so schnell wie möglich zusätzliche Schienenkapazität im europäisch wie regional wichtigen Nord-Süd-Korridor entlang des Oberrheins zu schaffen, fordert das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen. NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling warnt: „Der oder die neue Verkehrsminister:in riskiert einen Verkehrskollaps in der Region.“ Kerkeling forderte, die 1996 zugesagte Viergleisigkeit um sechs bis sieben Jahre gegenüber der aktuellen DB-Planung vorzuziehen und 2035 fertig zu sein. „Die Güterbahnen wollen als Beitrag zu Verkehrswende und Klimaschutzprogramm bis dahin grob gesagt doppelt so viel transportieren wie heute. Dies und den gewünschten Halbstundentakt im Personenfernverkehr bekommen wir auf der jetzigen Infrastruktur einfach nicht unter.“

In Basel erinnerte der frühere Schweizer Verkehrsminister und Bundespräsident Adolf Ogi daran, dass die Schweiz mit der EU und den Nachbarstaaten einen Kompromiss für den Nord-Süd-Transitverkehr vereinbart und vertraglich gesichert hatte. Der sah insbesondere den Bau zwei besonders großer Eisenbahntunnel und zahlreicher weiterer Schienenstrecken als Zufahrten zur „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)“ vor.

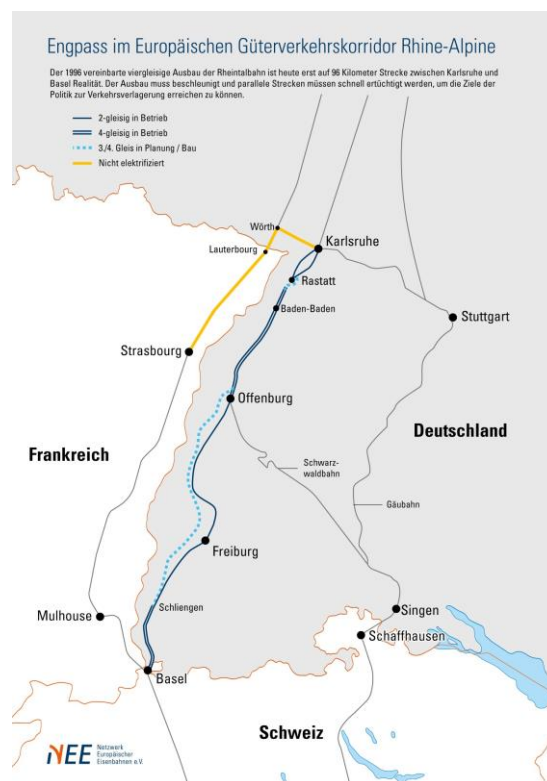
Winfried Hermann, baden-württembergischer Verkehrsminister, beklagte den inakzeptabel langsamen Ausbau. Dieser hätte gerade wegen des Güterverkehrs schneller realisiert werden müssen. Der Bund habe in der Vergangenheit zu wenig investiert und falsche Prioritäten gesetzt - schon aus Klimaschutzgesichtspunkten müsste das Vorhaben beschleunigt werden.

25 Jahre nach Vertragsunterzeichnung fehlen auf der Rheintalbahn auf 96 von rund 180 Kilometern weiterhin zwei Gleise – und die anderen werden immer wieder für Bauarbeiten gesperrt. Die Rheintalbahn ist seit 2010 Teil des Europäischen Güterverkehrskorridors Rhine-Alpine und auch für Personenzüge eine der wichtigsten Verbindungen in Mitteleuropa. Schon heute fahren dort über 200 Züge täglich und im Güter- wie Personentransport steigt die Nachfrage kontinuierlich. Kerkeling hält fest: „Um die große Lücke zwischen Offenburg und Schliengen südlich von Freiburg sowie das Tunneldesaster in Rastatt etwas zu entschärfen, wollen wir, dass zusätzliche Maßnahmen angegangen werden. Zum Beispiel sollte bis 2023 wenigstens eine der beiden Tunnelröhren in Rastatt befahrbar sein.“ Prioritär ist für die Güterbahnen außerdem ein optimaler Einsatz der in Kürze zu installierenden Leit- und Sicherungstechnik ETCS sowie der Ausbau der linksrheinischen Strecke zwischen Strasbourg und Würth. Einige Strecken wie die Gäubahn müssen darüber hinaus für immer wieder notwendige Umleitungen

ertüchtigt werden. Zugleich ist aber auch ein besseres Baustellenmanagement und eine intensivere Zusammenarbeit der Schieneninfrastrukturbetreiber notwendig. Kerkeling: „Die Leitung des Güterverkehrskorridors sollte in die Schweiz verlagert werden und möglichst auch den östlichen Ast des linksrheinischen Korridors „Nordsee-Mittelmeer“ steuern.“

Die vom deutschen Verkehrsminister kürzlich vorgestellte neue Vereinbarung mit der Schweiz ist dabei nach den Worten von Kerkeling „nicht wirklich hilfreich und ausreichend. Es ist unnötig, den Vertrag von Lugano zu Gunsten eines Vertragswerks voller unverbindlicher Absichtserklärungen aufzugeben, in dem nun zur Rheintalbahn keine konkrete Aussage enthalten ist und es heißt, dass es für niemanden finanzielle Verpflichtungen hat. Damit hat der Verkehrsminister die Lizenz, die jetzt schon gängige Komm-ich-heut-nicht-komm-ich-morgen-Mentalität, weil wir ohnehin schon in Verzug sind, weiterzuführen und verschiebt mit jedem Tag die dringend gebotene Entlastung des Nadelöhrs in der Region.“

Die Bilder der Veranstaltung „Zu Gast bei Freunden“ finden Sie [hier](#). Die Reden von Winfried Hermann, baden-württembergischer Verkehrsminister, Adolf Ogi, ehemaliger Bundespräsident der Schweiz und Josef Dittli, Präsident des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP) werden in Kürze auf der gleichen Seite veröffentlicht.



Erklärung zur Grafik: auf der Rheintalbahn sind die Abschnitte Karlsruhe-Rastatt und Offenburg-Schliengen mit Ausnahme eines kurzen Stücks in Freiburg nach wie vor nicht viergleisig. Die Strecke ist vollständig elektrifiziert, im Gegensatz zur Umleitungsstrecke Karlsruhe-Strasbourg-Basel, die im Abschnitt zwischen Wörth am Rhein und Lauterbourg nur eingleisig und bis Strasbourg auch nicht elektrifiziert ist. Wegen notwendiger Lokwechsel und unnötiger Sprachbarrieren bei den Infrastrukturbetreibern spielt die früher einmal bedeutende Strecke heute nicht einmal als Ausweichstrecke eine relevante Rolle. Im Osten des Rheintals ist die Umleitung von Zügen über die Gäubahn weithin nur eingleisig möglich und auch rund um Singen fehlt Infrastruktur. Als kontinuierliche Entlastung des Rheintals ist sie auch wegen der beschränkten Kapazitäten auf der Schweizer Seite im Knoten Zürich nicht nutzbar.

Pressekontakt: Peter Westenberger, mobil: + 49 170 485 486 4, E-Mail: westenberger@netzwerk-bahnen.de