

Finöv-Beitrag für Regionalverkehr und Flughafenanschluss statt fürs Hochleistungsnetz?

Für den Anschluss der West- und Ostschweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Bahn sind 1,2 Mia. Franken aus Finöv-Geldern vorgesehen. Diese ursprüngliche Absicht könnte jedoch unterlaufen werden: Statt für TGV-Anschlüsse dürfte das Geld laut NZZ für Regional- und Flughafenanschlüsse eingesetzt werden. Es wird aufgezeigt, was das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit den Geldern plant: Die Wiederinbetriebnahme einer Nebenlinie im Jura, Doppelspurabschnitte auf der Strecke St. Gallen-Romanshorn-Schaffhausen sowie einen besseren Basler Flughafenanschluss. Mit dieser Zweckentfremdung würde dem Ziel der Finöv – den Bahn- gegenüber dem Flugverkehr zu bevorzugen – nicht nachgelebt. Der Autor weist darauf hin, dass es zahlreiche andere Strecken – u.a. der TGV Rhin-Rhône – gibt, die für eine Investition der Finöv-Gelder weit sinnvoller wären.

15. April 2002

Regional- und Flughafen- statt TGV-Anschluss

Drohende Zweckentfremdung eines Finöv-Betrags

Jüngste Angaben aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) lassen erkennen, dass ein wesentlicher Teil der für Anschlüsse ans Hochleistungsnetz der europäischen Bahnen reservierten 1,2 Milliarden Franken für den Regionalverkehr und sogar für den Basler Flughafenanschluss zweckentfremdet eingesetzt werden soll.

bd. Der 1998 von den Stimmberechtigten deutlich gutgeheissene Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Finöv) sieht für den Anschluss der West- und der Ostschweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen den Betrag von 1,2 Milliarden Franken vor. Laut den seinerzeitigen Erläuterungen des Bundesrates sollen damit die Chancen der Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr verbessert werden.

Gemäss Botschaft wünschte der Bundesrat ursprünglich den TGV-Anschluss der Westschweiz, der via Basel auch den zentralen und östlichen Landesteilen zugute kommen sollte. Die Rede war vom Bau der Strecke Genf-Mâcon (genauer: Bourg-en-Bresse) zur Beschleunigung des Verkehrs nach Paris durch die Eliminierung des weit nach Süden ausgreifenden Umwegs über Culoz, die der Interessenlage entsprechend zu einem Drittel bis zur Hälfte von der Schweiz finanziert werden sollte. Davon habe Frankreich nichts wissen wollen, wird in Bern erklärt. Entscheidender war, dass Lausanne und die Waadt an ihrer Linie über Vallorbe-Dijon nach Paris festhalten wollen, obwohl via Genf die gleiche Fahrzeit und ein dichteres Angebot möglich wären.

Die Aufsplitterung hat die Rentabilität der geplanten Neubaustrecke derart geschwächt, dass man sich für die nächsten 20 bis 30 Jahre mit der Elektrifizierung und Wiederinbetriebnahme einer einspurigen Nebenlinie ab Bellegarde begnügen will. Der Verkehr nach Lyon-Südfrankreich/Spainien verbleibt auf der langsamen alten Route. An TGV-Züge Paris-Genf-Lausanne-Simplon-Mailand ist so nicht zu denken, und die Schweiz wird, wie seit Jahren, via Mont-Cenis umfahren. Für diese visionslose Strategie und die Verstärkung der Stromversorgung im Jura sind 200 Millionen der 1,2 Milliarden Franken reserviert.

Fern jeder Hochleistungslinie

Da bei der Redimensionierung der Bahn 2000 zur Einhaltung des bewilligten Kredits die Ostschweiz am meisten Haare lassen musste, haben

die eidgenössischen Räte auch diese Region vom «Anschluss»-Kredit profitieren lassen wollen. Selbst in einer fernerer Zukunft wird dort aber keine deutsche Hochgeschwindigkeitslinie zu finden sein, so dass man die bescheidenere Formulierung «Anschluss ans Hochleistungsnetz» wählte. Doch die beiden nicht zur Elektrifizierung vorgesehenen Linien nach München haben auch mit Hochleistung nichts zu tun, wie unter anderem die erneute (dritte) Verschiebung der Herrichtung für Neigezüge auf das Jahr 2006 zeigt.

In Bezug auf die immerhin elektrifizierte Strecke (Schaffhausen-)Singen-Stuttgart, deren nach Kriegsende grösstenteils entferntes zweites Gleis die DB nicht wieder eingebaut hat, gilt Ähnliches. Die versprochenen Reisezeiten Zürich-Stuttgart und Zürich-München von 2¹/₄ und 3¹/₄ (heute 2³/₄ und 4¹/₄) Stunden sind ohne massive Infrastrukturbauten unrealistisch, vor allem, wenn nach Stuttgart noch über den 13 Kilometer langen Umweg via Flughafen-Winterthur gefahren werden sollte.

In dieser Verlegenheit will das BAV Doppelspurabschnitte zwischen St. Gallen, Rorschach und Romanshorn, Romanshorn und Kreuzlingen sowie allenfalls Kreuzlingen und Schaffhausen und von Trasadingen nach Erzingen (DB-Strecke Schaffhausen-Basel) aus den 1,2 Milliarden finanzieren. Ausser St. Gallen-Rorschach und der DB-Strecke handelt es sich dabei um Regionallinien. Ob Schnellzüge Schaffhausen-St. Margrethen lohnend wären, ist zweifelhaft, da via Friedrichshafen und Winterthur Alternativen bestehen.

Für die nationalen und regionalen Bedürfnisse sind die 5,9 Milliarden der zweiten Etappe der Bahn 2000 und der Überschuss aus der redimensionierten ersten Etappe gedacht und gerecht einzusetzen. Das gilt auch für die Doppelspurbauten «in grösserem Ausmass» zwischen Bern und Neuenburg, die hauptsächlich der S-Bahn dienen, weil die Fahrzeit Bern-Paris über Basel kürzer wird. Aus den 1,2 Milliarden wäre, ebenso zwischen St. Gallen und Rorschach, nur ein dem Anteil des internationalen Reiseverkehrs entsprechende Mitfinanzierung angemessen.

Zusätzliche Konkurrenzierung der Bahn

Die gleiche Formel könnte man sich beim dritten Juradurchstich vorstellen, doch haben die eidgenössischen Räte Zürich, Basel und die Südschweiz von den 1,2 Milliarden ausgenommen. Die Finanzierung des Pakets, dessen Massnahmen zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Raum Basel nicht genau ausgeschieden werden könnten, sei in der Mittelfristplanung des ordentlichen SBB-Budgets eingestellt, steht in der Botschaft des Bundesrates.

Erst recht ausgeschlossen, sollte man glauben, ist die Mitfinanzierung des Basler Flughafenanschlusses aus den 1,2 Milliarden, wie sie nun offenbar der Bundesrat in Auftrag gegeben hat. Mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr, an den die Schweiz «angebunden» werden soll, war weder die Swissair noch die Crossair noch die Swiss gemeint. Die Absicht war, den Verkehr auf geeigneten Strecken auf die Schiene zu verlagern, und nicht, diese zusätzlich zu konkurrenzieren. Eine Mitfinanzierung wäre eher denkbar bei einer Führung der zweiten Doppelspur Karlsruhe-Basel statt durch einen langen Tunnel im Isteiner Klotz über den Rhein und durch den Flughafenbahnhof, damit in die Schweiz durchlaufende Züge den Basler Bahnhof nicht länger von der falschen Seite her erreichen und so Zeit verlieren.

Missverständener TGV Rhin-Rhône

Nur mit einer Bündelung der Verkehrsströme lasse sich eine akzeptable betriebswirtschaftliche Rendite für den Einbezug der Schweiz ins TGV-Netz erreichen, schrieb der Bundesrat 1996. Dies

gilt für alle Hochgeschwindigkeitslinien. Als Eingangstore wurden Genf und Basel bezeichnet. Über Basel laufen die Verbindungen nach Frankfurt, Berlin und Hamburg, ins Rheinland, nach Amsterdam, Strassburg und via den TGV Rhin-Rhône nach Paris, Brüssel, Lyon, Südfrankreich und Spanien. Unter diesen Umständen müssten sich Mittel und Wege finden lassen, um die offensichtlich beabsichtigte Streichung der direkten Linie aus dem neuen Juradurchstich von Liestal/Sissach nach Aarau zu verhindern.

Ausser Genf-Mâcon und den DB-Linien, die Deutschland gemäss dem Territorialprinzip finanzieren will, bringt der Schweiz unter dem Titel «Hochgeschwindigkeitsanschluss» den weitaus grössten Nutzen der TGV Rhin-Rhône. Die mit viel Wenn und Aber dafür in Aussicht gestellten 125 Millionen Franken genügen nicht, und die Frage, weshalb (das anderswo liegende) Deutschland nicht ebenfalls einen Beitrag leiste, ist geradezu querulatorisch. Das BAV, konstatiert die zurzeit unter der Präsidentschaftskandidatur ihres Initianten, des früheren Innenministers Jean-Pierre Chevènement, leidende Vereinigung für den TGV Rhin-Rhône enttäuscht, zeige wenig Enthusiasmus. Die Angst vor einer Umfahrung der Schweiz durch diesen TGV ist absurd. Dass Zürich-Lyon schon mit seiner ersten Etappe via Basel-Mülhausen-Besançon mindestens eine Stunde kürzer wird als über Bern, liegt an der Geographie, am Bahn-2000-Motto «So rasch als nötig, nicht so schnell wie möglich» und am zeitraubend-unattraktiven Genfer Grenzübergang.