

Bahnverbindung

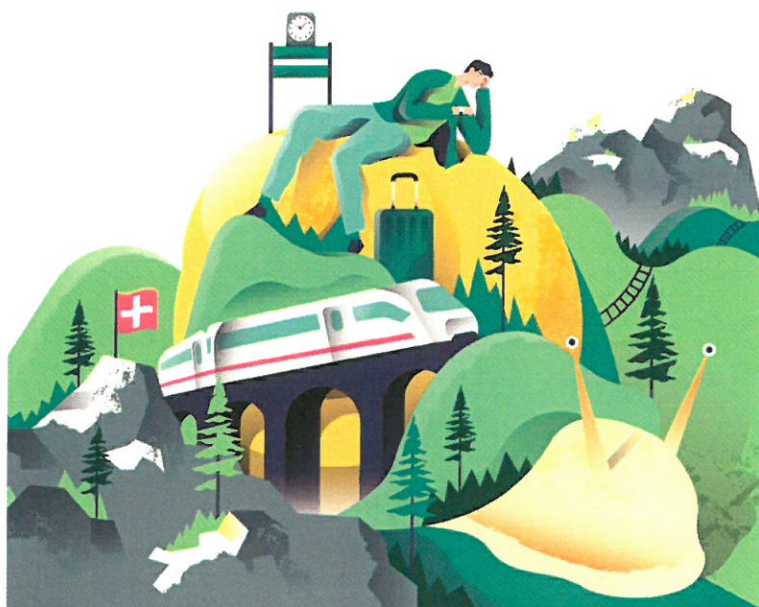
Auf dem Stumpengleis

Deutschland verhindert seit Jahren bessere Bahnverbindungen in die Schweiz und nach Österreich – und verärgert damit seine Nachbarn. Nun ist der Streit eskaliert.

Von **Matthias Daum, Florian Gasser, Sarah Jäggi** und **Stefan Schirmer**

17. April 2019, 14:27 Uhr / Editiert am 22. April 2019, 9:52 Uhr / ZEIT Schweiz Nr. 17/2019, 17. April 2019 / 250 Kommentare

EXKLUSIV FÜR ABONNENTEN



Auf dem Stumpengleis © Anton Hallmann/Sepia für DIE ZEIT

Es muss ein hartgesottener Eisenbahnromantiker sein, wer diese Reise auf sich nimmt. Eurocity 191/30191, von Basel über Zürich nach München. Vier Stunden und 45 Minuten dauert die Fahrt. Die Wagen sind bald 30 Jahre alt, WLAN gibt es nicht, und als in Lindau am Bodensee, "Schau, das schwäbische Meer!", raunt ein Fahrgast einem andern zu, als im kleinen Sackbahnhof auf der Insel die Lok gewechselt wird und der Zug anschließend eingleisig durchs Allgäu kurvt, fehlt sogar die Fahrleitung. Zwei Diesellokomotiven ziehen die Wagen durch die frühlinggrüne Landschaft. Die Strecke ist nicht elektrifiziert.

München und Zürich, zwei der reichsten Metropolen im deutschsprachigen Raum, sind mit einer Nostalgie-Bahn verbunden. Und auch auf den meisten anderen Verbindungen aus Deutschland in die Schweiz oder nach Österreich, rein, raus und durch in die Alpen, ruckelt der Verkehr, anstatt zu fließen.

Zwischen Salzburg und München kriechen die Züge mit Tempo 80 durchs deutsche Eck. Von Zürich nach Stuttgart schleichen sie durch den Schwarzwald. Und der Güterverkehr durch die Alpen wird seit Jahren immer stärker ausgebremst.

In der Schweiz wurde 2016 der Basistunnel durch den Gotthard eröffnet [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2016-06/gotthard-basistunnel-schweiz-eroeffnung>], in Österreich werden am Brenner seit vier Jahren zwei neue Eisenbahnröhren gebohrt [<https://www.zeit.de/2015/51/eisenbahntunnel-brenner-oesterreich>]. Aber was ist mit Deutschland? Dort sagt Bundeskanzlerin Angela Merkel zwar: "Wir wissen, der Gotthardtunnel ist sozusagen das Herz. Die Aorta fehlt noch." Trotzdem hinkt Deutschland mit seinen Bahnprojekten 20 Jahre hinterher.

So ist zum Beispiel auf der Rheintalstrecke, die im wichtigsten europäischen Güterkorridor von Rotterdam über Basel nach Genua liegt, der Abschnitt zwischen Karlsruhe und Basel noch immer nicht auf vier Spuren ausgebaut. Eine fixe Deadline gibt es bis heute nicht. Von Anfang der 2040er Jahre ist aktuell die Rede.

Lange schauten die Schweizer und Österreicher den rumtrödelnden Deutschen geduldig zu. Nun haben sie genug - und vor Kurzem eskalierte der Streit.

[<https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2019/17>]

Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 17/2019. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen.

[<https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2019/17>]

Es war im vergangenen November. In der Schweizer Botschaft in Berlin traf sich alles, was im alpenquerenden Güterverkehr Rang und Namen hat. Eingeladen und aus Bern angereist war auch Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr. "Die Leute erwarteten eine launige Jubiläumsrede, aber ich hatte keine Lust darauf." Ein deutscher Verkehrspolitiker, der beim Empfang dabei war, sagt: "Der hat öffentlich Tacheles geredet. Anders als wir das von den höflichen Schweizern sonst gewohnt sind." Tatsächlich, selbst auf seinen PowerPoint-Folien hielt Füglistaler mit Kritik nicht hinterm Berg: "Wir haben zwei wichtige Mitarbeiter im internationalen Schienengüterverkehr: Jemand und Niemand", stand da. "Jemand baut immer Mist. Und niemand ist schuld." Seit zehn Jahren, fuhr Füglistaler fort, nähmen die Verspätungen stetig zu. Dabei sei der internationale Schienengüterverkehr nur konkurrenzfähig, also effizient und günstig, wenn er pünktlich und verlässlich

sei. Aber diese "Höchstleistung" brauche eine moderne Infrastruktur, und die sei nicht überall vorhanden: "Sorgenland Nummer eins ist: Bahnland Deutschland." Die Deutschen, sollte das heißen, seien inzwischen unzuverlässiger als die Italiener! Das saß.

Der Ärger des Schweizer Amtschefs ist verständlich. Seit mehr als 20 Jahren, seit 1996 die Schweiz und Deutschland in Lugano einen Vertrag über den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr unterzeichneten, ist klar, was die beiden Länder dafür tun müssen. Die Schweiz und auch Österreich haben – zumindest in weiten Teilen – geliefert, was sie versprochen hatten. Deutschland bisher recht wenig.

Was für die Deutschen ein Nebengleis, ist für die Österreicher eine Hauptstrecke

Ein früherer DB-Manager, der viel mit ÖBB und SBB zu tun hatte, sagt: "Es gibt extreme Mentalitätsunterschiede. Die Deutschen haben immer sehr viel darüber geredet, was alles nicht geht. Die Österreicher hatten die Haltung: Das sehen wir später, wie wir das Problem lösen. Und die Schweizer meinten: Wir möchten das und das erreichen, lasst uns jetzt klären, wie."

Doch nicht nur der Güterverkehr rollt lediglich hotternd über die Grenzen. Auch im internationalen Personenverkehr harzt es.

Irgendwo zwischen Kufstein, Rosenheim und Salzburg gerät die europäische Eisenbahn-Integration ins Stottern. Das deutsche Eck ist das Nadelöhr für die Schienenverbindung zwischen dem Westen Österreichs und dem Rest. Wenn der Zug von Bregenz nach Wien dort wieder einmal langsamer wird und irgendwann stehen bleibt, dauert es nicht lange bis zur Durchsage: "Wegen einer Baustelle der Deutschen Bahn kommt es zu einem Betriebsaufenthalt."

Der exklusive Newsletter für Abonnenten

Wir empfehlen Ihnen per E-Mail die besten Artikel aus Ihrem Abonnement. Wie oft möchten Sie den Newsletter erhalten?

Am Wochenende Täglich

NEWSLETTER ABONNIEREN

Für die Deutsche Bahn ist der Streckenabschnitt ein Nebengleis, auf dem ein paar Regionalzüge entlangschleichen. Für die ÖBB hingegen eine Hauptroute für ihre Fernverbindungen. Doch bei der Schiene wird selten über die Grenze hinaus gedacht. Alle kümmern sich um die eigenen Gleise, setzen nationale Prioritäten, und die Betreiber arbeiten oft mehr schlecht als recht zusammen.

Mühsame transalpine Zusammenarbeit

Das hat zum einen historische, zum anderen ökonomische Gründe. Während der innereuropäische Flugverkehr boomt, wird lediglich bei vier bis fünf Prozent aller in Deutschland, Österreich und der Schweiz zurückgelegten Bahnkilometer eine Landesgrenze überquert. Aus ökologischen Gründen hätte der grenzüberschreitende Fernverkehr in Europa zunehmen sollen. Doch er hat sogar abgenommen. Direktverbindungen über 1000 Kilometer gibt es nur noch wenige, der Zug ist auf diesen Strecken nicht konkurrenzfähig. Der Markt ist eine Nische.

Benedikt Weibel war 13 Jahre lang, von 1993 bis 2006, Chef der SBB, er saß im Verwaltungsrat der französischen Staatsbahnen und war Präsident des Internationalen Eisenbahnverbandes. Heute ist er Aufsichtsratspräsident der privaten österreichischen Westbahn. Der Mann weiß, wie der Bahnverkehr in Mitteleuropa funktioniert. Er lacht, wenn man ihn fragt, warum es im grenzüberschreitenden Bahnverkehr hapert. "Der rentiert sich nur auf ganz wenigen Strecken." Zum Beispiel von Wien nach München. Aber von Zürich nach München oder von Zürich nach Stuttgart, da bestehe schlicht keine genügend große Nachfrage, damit sich ein Stundentakt rentiere. "Diese Verbindungen sind überschätzt. Zwischen den Städten ist Niemandsland." Weibel sagt, er sei kürzlich wieder mal in Memmingen an der Allgäustrecke gewesen, schön sei es da. "Aber die Eisenbahn ist ein Großverkehrsmittel. Da müssen sie 800 Kunden für jeden Zug finden, damit sich das rechnet." In der bayerischen Provinz gibt es diese Kunden schlicht nicht.

Die Bahnverbindungen in die Alpen gehen der deutschen Politik "am Arsch vorbei"

Kein Wunder also, dass sich die Deutsche Bahn zuerst um die Hauptverbindungen zwischen Berlin und Hamburg oder Frankfurt und München kümmert. Sie leidet an einem gewaltigen Rückstau an Investitionen. Auch, weil der deutsche Staat pro Kopf zu wenig Geld in die Schiene investiert [<https://www.zeit.de/2019/17/bahngesellschaften-sbb-oebb-deutsche-bahn-vergleich>]. Im Jahr 2017 waren es gerade mal 69 Euro. Während Österreich 187 Euro in seine Bahn steckte und die Schweiz 362 Euro. Also mehr als das Fünffache. Andreas Geißler von der deutschen Allianz pro Schiene sagt: "Es wird immer nur im Schnecken tempo finanziert."

Aber allein am Geld liegt es nicht, dass ÖBB-Vielfahrer regelmäßig im deutschen Eck verzweifeln. Die transalpine Zusammenarbeit muss unglaublich mühsam sein. So erzählen es zumindest Mitarbeiter der österreichischen Bahn im vertraulichen Gespräch. Offiziell ist jeweils von "Herausforderungen" die Rede. Man will den Partner nicht vergraulen. Österreich betreibt Nachtzüge in Deutschland [<https://www.zeit.de/2017/51/nachtzuege-oebb-deutschland-schweiz-oesterreich>], und mit gemeinsam betriebenen Zügen fährt man zum Beispiel von München über Innsbruck, Bozen, Verona bis nach Bologna.

Dabei fliegen zwischen österreichischen und deutschen Bahnvertretern und Politikern öfter die Fetzen.

Alle drei bis vier Monate tagt in Rosenheim der Projektbeirat für den Nordzulauf des Brennerbasistunnels [<https://www.zeit.de/2016/27/brenner-tunnel-bauarbeiten-sprengungen>]. Politiker, Beamte und Abgesandte treffen dort aufeinander, um sich über den Stand des Projekts auszutauschen. Die Luft soll zum Schneiden sein, erzählen Teilnehmer. Und selbst in den öffentlich zugänglichen Protokollen lesen sich die Besprechungen wenig harmonisch. Während auf österreichischer Seite die Unterinntal-Trasse zu weiten Teilen fertiggestellt ist und der neue Basistunnel unter dem Brenner längst gebohrt wird, wird auf deutscher Seite noch gefragt: Braucht es das überhaupt?

"Ich war in Berlin ab Mitte der Nullerjahre eine der wenigen, die darauf hingewiesen haben, dass da etwas passiert und wir auf deutscher Seite nicht vorbereitet sind", sagt Daniela Ludwig. Die bayerische Politikerin ist verkehrspolitische Sprecherin von CDU/CSU im deutschen Bundestag. "Ich habe bis vor etwa zehn Jahren die immer gleichen Textbausteine aus dem Verkehrsministerium wie auch von der Bahn bekommen: Man solle doch erst mal abwarten, ob der Tunnel überhaupt kommt." Man habe sich einfach nicht vorstellen können, dass Österreich und vor allem Italien dieses Riesenprojekt stemmen würden. Aber das tun sie: Der Tunnel soll im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Was dann allerdings fehlt, ist der zweigleisige Zulauf auf den sechzig Kilometern von Grafing bei München bis zur Grenze. "Bis eine Neubaustrecke steht, dauert es auf jeden Fall noch 20 Jahre", sagt Ludwig. Ein ehemaliger Bahnmanager sagt: "Von Berlin aus gesehen ist die Inntal-Trasse irgend so eine Tunnel-Zulaufstrecke in einem drolligen Tal. Das geht, salopp gesagt, der deutschen Verkehrspolitik am Arsch vorbei."

Gleichzeitig wollte man in Bayern aus dem Desaster rund um das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 lernen und die Bedenken der Bürger ernst nehmen. Aber im Gegensatz zu den Tirolern, die die Trasse größtenteils unterirdisch bauten und damit die Anrainer entlasteten, soll die Bahn auf bayerischer Seite auch künftig überwiegend oberirdisch fahren. Irgendwann lagen dafür gut hundert Varianten auf dem Tisch, und Anwohner fürchteten, dass sogar Häuser abgerissen würden. Das weckte die Wutbürger der Region

ZEIT ALPEN

Katharina Schulze
"Hey, ich versteh Sie!"

[<https://www.zeit.de/2019/17/katharina-schulze-die-gruenen-bayern-oesterreich-schweiz>]

Bahngesellschaften
Der große Bahntest

[<https://www.zeit.de/2019/17/bahngesellschaft-ten-sbb-oebb-deutsche-bahn-vergleich>]

Peter Stamm
"Für die Deutschen ist der Bodensee halt viel wichtiger"

[<https://www.zeit.de/2019/17/peter-stamm-schriftsteller-bodensee-deutschland-schweiz>]

rund um Rosenheim, Ludwigs Wahlkreis. Diesen Januar demonstrierten 3000 Menschen. "Es waren Galgen zu sehen, das fasst einen schon an", erzählt die CSU-Politikerin. "Es schlagen einem heftige Gefühle entgegen."

Für die Verkehrspolitiker in Berlin ist schon heute klar: Die Versäumnisse bei der Planung des Brennernordzulaufs lassen sich nicht mehr aufholen. "Auf eine Fertigstellung vor 2040 würde ich da aktuell nicht wetten, wenn es uns nicht gelingt, einige Gänge hochzuschalten", sagt der Grünen-Politiker Cem Özdemir, Chef des Bundestags-Verkehrsausschusses.

Seit 15 Jahren versuchen die Schweizer das europäische Bahnsystem zu vereinheitlichen

Vor Kurzem hatten Özdemir und seine Kollegen eine Schweizer Delegation im verkehrspolitischen Ausschuss zu Gast. "Für einige von uns, also Regierung und Koalitionsfraktionen, war das kein schöner Termin", sagt er. "Die Schweizer haben gefragt, wann wir endlich dieses und jenes internationale Schienenprojekt fertig bekommen. Das fühlte sich so an, wie wenn du früher von der Lehrerin nach vorne geholt wirst, weil du deine Hausaufgaben mal wieder nicht gemacht hast."

Zurück aus Berlin, schimpften die Schweizer Abgeordneten über die "himmeltraurige Bahn-Politik" der Deutschen und deren Bahn-Chef, der "eine schwache Figur" sei. Aber auch sie wissen: Motzen hilft wenig.

Die Eisenbahn ist ein träges System

Aber was hilft dann?

Gerd Jacobshagen, langjähriger Lokalpolitiker und Eisenbahnenthusiast aus der deutschen Grenzstadt Waldshut-Tiengen, nahm die Sache selbst in die Hand. Er lebt dort, wo 1859 die erste durchgehende Bahnverbindung zwischen der Schweiz und Deutschland in Betrieb ging: von Turgi nach Waldshut. In den Neunzigerjahren war Jacobshagen es leid, dass auf deutscher Seite, wo die Strecke nicht elektrifiziert war, nur ein Bahnbus fuhr. Mit ein paar Mitstreitern erreichte er,

dass diese fehlenden drei Kilometer elektrifiziert wurden. "Mit Planung und allem Drum und Dran" habe das acht Jahre gedauert, sagt er. "Und das ist vergleichsweise wenig."

Doch damit sind die Probleme auf der stets überlasteten Hochrheinstraße, der schnellsten Verbindung von Konstanz über Schaffhausen nach Basel, selbstverständlich nicht gelöst. Noch immer ist sie teilweise eingleisig. Noch immer ist sie – auf deutscher Seite – nicht durchgängig elektrifiziert. Wohingegen die Schweizer ihre Fahrleitungen bereits Ende 2013 fertig gebaut hatten. In Baden-Württemberg dauert das noch bis 2027.

Vielleicht hilft Geld. Um die Strecke von Zürich nach München auszubauen, hat sich die Schweiz mit einem zinsfreien Kredit von 50 Millionen Euro an den Projektkosten von 440 Millionen beteiligt. Das tat die Eidgenossenschaft auch für den Ausbau der Güterverkehrsstrecke von Luino ins Tessin. "Das sind Ausnahmen", sagt Peter Füglistaler. "Wir wollen am Territorialprinzip festhalten." Jedes Land bezahlt seine Infrastruktur selbst.

So dauert halt auch künftig die Fahrt von Zürich nach Stuttgart etwa drei Stunden. Und bald noch länger: wenn die Fernverkehrszüge für mehrere Jahre wegen Stuttgart 21 nicht mehr im Hauptbahnhof enden, sondern im Vorort Vaihingen. "Die Bauarbeiten sind erforderlich, um die Strecken zukunftsfähig zu machen", sagt ein Sprecher der Deutschen Bahn. In Vaihingen angekommen, wird man sich mit Nahverkehrszügen ins Zentrum durchschlagen müssen. Wer will da noch mit der Bahn reisen?

"Am Anfang lachten noch ein paar, am Schluss waren einige ziemlich betroffen", erinnert sich BAV-Direktor Peter Füglistaler an seine Brandrede in der Schweizer Botschaft in Berlin. Er hatte sein Ziel erreicht. Und, fügt er konziliant an, es bewege sich zurzeit etwas in Deutschland. Der Trassenpreis für Güterzüge wurde halbiert. In die Rheinstalstraße werde eine Milliarde Euro investiert. Der Schienengüterverkehr tauche erstmals in einem Koalitionsvertrag auf. Aber ist das alles nicht zu wenig und zu spät? "Ehrlich gesagt: Wir Schweizer haben den Gotthardtunnel auch nur deshalb etwas zu früh fertiggestellt gehabt, weil wir das ganze Projekt um 10 bis 12 Jahre nach hinten geschoben haben."

Wer Infrastrukturen baut, denkt in langen Zyklen, der baut an einem Generationenprojekt. Dazu kommt: Die Eisenbahn ist ein kompliziertes und träges System. Es gibt keine europaweit einheitliche Lokführerausbildung und nicht einmal gemeinsame Standards dafür, wie Güterwaggons beladen werden dürfen. Selbst die Schüttkegelhöhen, wie viel Eisenerz zum Beispiel auf einen Waggon geschüttet werden darf, unterscheiden sich. "Seit 15 Jahren versuchen wir das zu vereinheitlichen", sagt Füglistaler. Zuglängen, Zughöhen oder das Zugsicherungssystem.

Dass das gelingt, dafür seien schließlich die Bahnen verantwortlich. Allen voran ihre Chefs. Doch die werden in Deutschland zermürbt in Kämpfen ums Geld und die Strategie mit ihrem Besitzer, dem Bund; und in der Schweiz beschäftigen sie sich lieber mit Drohnen-Taxis oder selbstfahrenden Autos anstatt guten, konkurrenzfähigen internationalen Verbindungen. "Man braucht etwas Freude am Isebähnle", sagt Füglistaler.

Die ÖBB-Chefs, die haben die. Sie haben den Deutschen ihre Nachtzugflotte abgekauft und damit ein Angebot geschaffen, das sich vor der großen Nachfrage kaum retten kann. In der Schweiz, in Österreich und auch in Deutschland. Die Schlafwagen sind oft ausgebucht.

Was haben Sie auf Ihren Bahnfahrten über die Grenzen, nach Österreich, Deutschland oder in die Schweiz erlebt? Und wie erleben Sie als Österreicherin, Deutscher oder Schweizerin das Verhältnis zu Ihren Nachbarländern? Schreiben Sie uns! alpen@zeit.de

ZEIT ALPEN**Liebe Leserinnen und Leser,**

seit mehr als zehn Jahren erscheint die ZEIT in der Schweiz und in Österreich mit eigenen Länderseiten. Nun wollen wir den nächsten Schritt wagen und die nationalen Grenzen sprengen: Was vor einem Jahr mit dem transalpinen Podcast *Servus. Grüezi. Hallo.*

[<https://www.zeit.de/serie/servus-gruezi-hallo>] begonnen hat, soll ZEIT Alpen weiterführen: über Themen berichten, die den gesamten Alpenraum beschäftigen. Von Bayern und Baden-Württemberg über Österreich bis in die Schweiz.

Diese Ausgabe von ZEIT Alpen ist ein erster Versuch, wie wir uns diesen grenzüberschreitenden Journalismus vorstellen. Ein *work in progress*. Deshalb brauchen wir Ihre Hilfe: Besuchen Sie uns am Donnerstag, dem 23. Mai 2019, in unseren Büros an der Dreikönigstraße 7 in Zürich. Sagen Sie uns Ihre Meinung, und lernen Sie die Schweiz-Redakteure Matthias Daum, Sarah Jäggi und Barbara Achermann kennen. Auch dabei ist Patrik Schwarz, der Länder-Chef der ZEIT.

Ihre Anmeldung erreicht uns unter freunde@zeit.de, Ihre Kritik und Ihre Ideen unter alpen@zeit.de oder per WhatsApp unter 0041-79/3615310. Wir freuen uns!

Ihre Schweizer Redaktion der ZEIT