

[Startseite](#) > [Politik](#) > [Lob und Tadel für die deutsche Bahnpolitik](#)**SCHIENENGÜTERVERKEHR**

Lob und Tadel für die deutsche Bahnpolitik

Der Gotthard-Basistunnel ist seit 2016 fertig, allein auf deutscher Seite fehlen die Anschlüsse. Foto: dpa

15. November 2018

Deutschland hat in der vergangenen Zeit einiges angestoßen, um die Schiene nach vorne zu bringen. Dafür sprach Peter Füglistaler, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV), der Bundesregierung ein klares Lob aus. Auch die Schweiz habe einiges richtig gemacht. Trotzdem gebe es noch viel zu tun. „Die Qualität im Schienengüterverkehr ist schlecht. Alle Maßnahmen der vergangenen Jahre haben nicht gewirkt“, urteilte Flüglistaler am Mittwochabend in der Schweizer Botschaft in Berlin. Sie hatte mit der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr zu einer Diskussionsveranstaltung eingeladen. Thema: „Zukunft Kombinierten Verkehr: Wie kann Korridorpolitik grenzüberschreitend gelingen?“

Nach Aussage von Füglistaler ist eben noch nicht viel gelungen. Er zählte die Mängel auf der Strecke zwischen Nordeuropa und der Schweiz auf: Streiks der Bahnbediensteten, technische Störungen auf

der Strecke, Lokführer beim Personalwechsel nicht da, Umleitungen wegen Baustellen, Signalstörungen, Wartezeiten am Zoll und verpasste Beladungsslots im KV-Terminal wegen verspäteter Ankunftszeit. „Beim alpenquerenden Verkehr nehmen die Verspätungen immer mehr zu“, merkte der BAV-Chef kritisch an.

„Sorgenkind Nummer 1 ist nicht mehr Italien, sondern Deutschland“, fügte er hinzu und bezeichnete DB Netz und DB Cargo als Hauptproblem. Die Schweiz hingegen habe viele Hausaufgaben in den vergangenen Jahren gemacht. Der Gotthardt-Basistunnel sei 2016 eröffnet worden. Zuglängen bis 750 m seien bis 2020 realisierbar. Im Gegensatz zu Deutschland, wo sich Güter- und Personenverkehr Trassen teilen müssten und im Zweifelsfall der Personenverkehr Vorfahrt habe, gebe es in der Schweiz gesicherte Trassen für den Güterverkehr seit 2016. Sie habe KV-Terminals in Deutschland, Belgien und Italien mitfinanziert, werde den Bahnstrompreis von Januar 2019 an um 10 Prozent senken und wolle das trimodale Terminal Basel-Nord bis 2023 realisieren. Bis dahin werden in der Schweiz Verbilligungsbeiträge im Kombinierten Verkehr abgebaut.

Das Zugführungssystem ETCS sei in der Schweiz bereits seit diesem Jahr als „Only“-System in Betrieb. Füglistaler kritisierte, dass die Einführung des ETCS-Systems viel zu lange gedauert habe. Die deutsche Diskussion über Sinn und Zweck des Systems habe die Entwicklung um 15 Jahre zurückgeworfen - „und nun haben wir es doch“.

„Wenn die Infrastruktur fertig ist, wird es kein Geld mehr für Subventionen geben“, sagte Füglistaler. Nun seien die Unternehmer am Zuge: „Es ist nicht Aufgabe des Staates, die schlechte Qualität im Schienengüterverkehr wegzusubventionieren.“

Hugo Gratza, Abteilungsleiter Eisenbahnen im Bundesverkehrsministerium, musste zugeben, dass Deutschland den Planungen hinterherhinkt. Allerdings habe die Bundesregierung im Koalitionsvertrag einiges verankert, um den Schienengüterverkehr nach vorne zu bringen. Dazu gehörten das Zukunftsbündnis Schiene, der Masterplan Schiene, der Deutschlandtakt und die Halbierung der Trassenpreise - allein Letztere lasse sich der Staat 350 Mio. EUR kosten. „Bis 2016 sind 1,2 Mrd. EUR in KV-Terminals geflossen, sagte Gratza. Doch die deutschen Anschlussstrecken für den Gotthardt-Basistunnel würden erst 2040 fertig - „da wird man schon nachdenklich“.

Artikel

von Susanne Landwehr
