

Die Schweizer Prioritäten der Deutschen Bahn

Warten auf schnellere Verbindungen und verstärkte Konkurrenz im Güterverkehr

Die Deutsche Bahn, die sich auf dem Weg der (Teil-)Privatisierung und des Umbaus in einen globalen Logistikkonzern befindet, streckt ihre Fühler weiter in die Schweiz aus: Sie fährt mit Güterwagen bis zu den Kunden und kann sich eine grössere Beteiligung an ihrer Partnerbahn BLS vorstellen. Mässig ist das Tempo beim Ausbau der Zufahrtslinien.

P. S. Trotz ICE ist Berlin auf der Schiene immer noch weit von Basel und damit von der Schweiz entfernt. Das wird einem spätestens dann bewusst, wenn der Hochgeschwindigkeitszug, den man rund sieben Stunden zuvor in der neuen gläsernen Eisenbahn-Kathedrale mitten in der deutschen Hauptstadt bestiegen hat, sich südlich von Freiburg im Breisgau im Schnecken tempo durch die Kurven am Isteiner Klotz quält. Nun ist es nicht so, dass man sich in Berlin dieses Hindernisses auf dem immer wieder beschworenen prioritären Schienenweg in den Süden nicht bewusst wäre. Mehr noch: An der Entschärfung des Engpasses wird gearbeitet. Im September 2006 hat die Deutsche Bahn (DB) mit dem Ausbruch der beiden Röhren des knapp zehn Kilometer langen Katzenbergtunnels begonnen; das auf einer geraden Linie angelegte Bauwerk soll ab 2011/12 die Fahrzeit zwischen Freiburg im Breisgau und Basel um elf Minuten verkürzen.

Schneller nach Frankfurt

Bis der ganze, 182 Kilometer lange Korridor Karlsruhe-Basel auf vier Spuren ausgebaut und zu grossen Teilen auf eine kommerzielle Geschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt sein wird, ziehen gemäss DB im Minimum noch 13 Jahre ins Land am Oberrhein. Das sind 3 Jahre mehr, als für die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels veranschlagt werden. Insgesamt investieren die Bundesrepublik und zu einem kleinen Teil auch die DB dort 6 Milliarden Franken. Die Fahrzeit zwischen den Finanzmetropolen Zürich und Frankfurt dürfte dann von heute im besten Fall etwas über vier auf etwas mehr als dreieinhalb Stunden sinken, wodurch die Bahn die Nase gegenüber dem langsameren Auto und dem umständlicheren Flugzeug definitiv vorne haben wird.

Was den adäquaten Anschluss des verbreiterten und beschleunigten Korridors an das schweizerische Schienennetz angeht, hat das Bundesamt für Verkehr im Mai das Plangenehmigungsverfahren für einen zweiten Brückenschlag in Basel

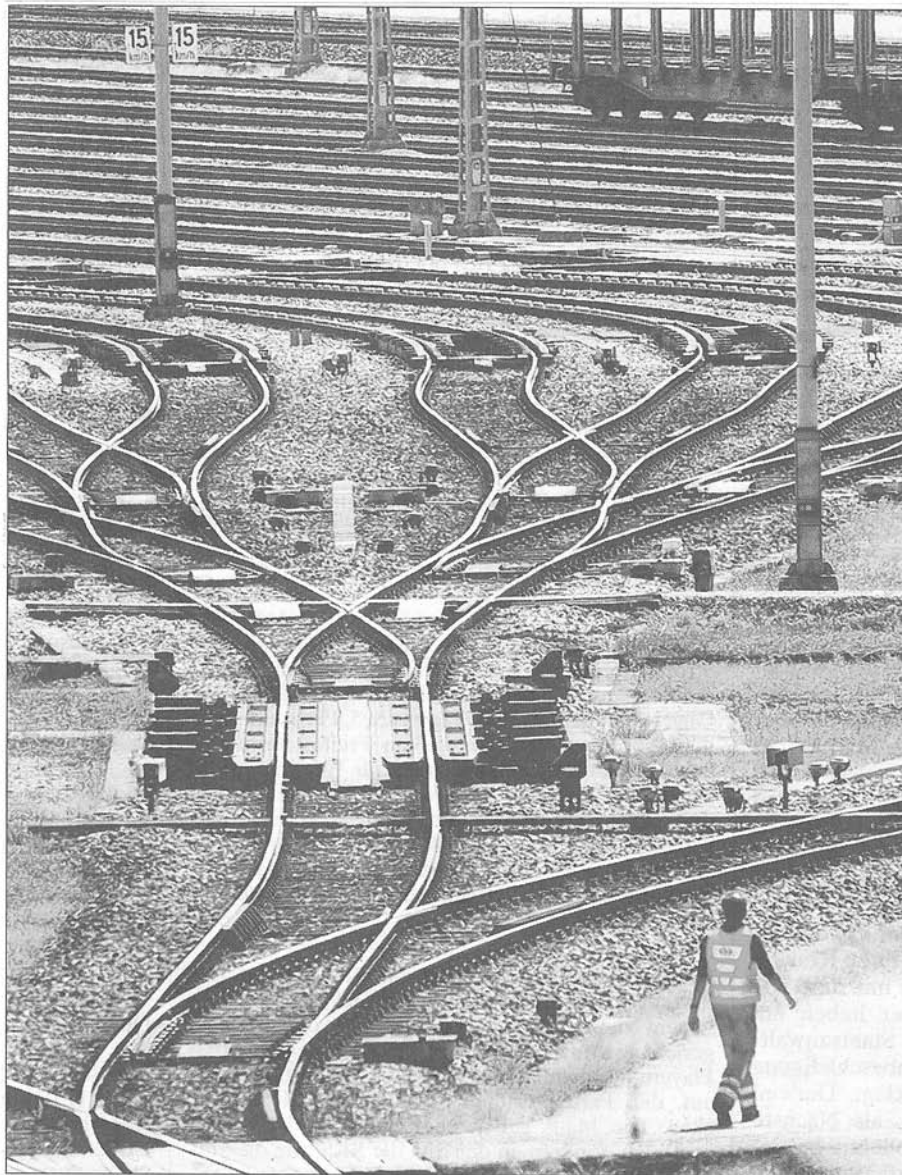
eingeleitet. In der laufenden Leistungsvereinbarung mit den SBB sind dafür 40 Millionen Franken eingestellt, 40 weitere Millionen werden von den Kantonen erwartet. Unabhängig davon soll ein «trinationaler Lenkungsausschuss» bis Ende 2008 aufzeigen, ob sich bis 2030 darüber hinaus ein sogenannter Bypass für Güterzüge realisieren liesse, eine nordöstliche Umfahrung von Basel auf deutschem Boden mit einer neuen Eisenbahnbrücke am Hochrhein.

Unter dem Titel «Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz» beschlossen ist hierzulande ein Zuschuss von 75 Millionen Franken an die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf-Lindau auf dem Korridor München-Zürich. Die DB veranschlagt das Vorhaben, das nach ihrer Einschätzung eine Reduktion der Fahrzeit zwischen München und Zürich um 30 Minuten bringen würde, auf 300 Millionen Franken, und sie geht – die restliche Finanzierung vorausgesetzt, um welche die Bundesrepublik und das Bundesland Bayern zurzeit ringen – von einer Realisierung bis 2015/16 aus. Daraus würde eine Reduktion der Fahrzeit zwischen München und Zürich auf gut vier Stunden resultieren; eine weitere Viertelstunde gewinnen liesse sich durch die in der Schweiz angestrebten Beschleunigungen zwischen St. Gallen und Zürich.

Offen ist, ob der Personenverkehr auf diesen von den Potenzialen her wichtigsten Korridoren zwischen Deutschland und der Schweiz dereinst von der DB und den SBB weiterhin in Kooperation abgewickelt wird oder ob sich die beiden Bahnen nach der in diesem Geschäftsfeld von der EU auf 2010 terminierten Marktöffnung als Konkurrentinnen gegenüberstehen. So wie die Dinge derzeit liegen, ist von einer weiteren Kooperation auszugehen. Erst kürzlich haben sich die Bahnen in Nordwesteuropa, unter ihnen auch die DB und die SBB, zur Allianz Railteam zusammengeschlossen, über die sie ihren Hochgeschwindigkeitsverkehr gemeinsam vermarkten wollen.

Konkurrenz auf der letzten Güter-Meile

Mehr denn je Konkurrentinnen sind die beiden Staatsbahnen im Güterverkehr. Nachdem sich DB und SBB bereits seit einigen Jahren auf der Transitachse von Deutschland durch die Schweiz nach Italien konkurrenziert haben, stehen sie nun auch im



Im Güterverkehr der Bahnen werden Weichen neu gestellt: Konkurrenz statt Kooperation zwischen den Staatsbahnen Deutschlands und der Schweiz. STEFFEN SCHMIDT / KEYSTONE

Import- und Exportverkehr in die beiden Länder in einem direkten Wettbewerb. Mit ihrem eben erst erfolgten Einstieg in den sogenannten Wagenladungsverkehr in der Schweiz will die DB bzw. ihre Güterbahn Railion den SBB profitable Tonnagen abjagen. Die Konsequenzen dieses Schritts sind noch nicht absehbar. Auf Kundenseite steht der Freude über den Einzug des Wettbewerbs in dieses Geschäftsfeld die Befürchtung gegenüber, dass das stark belastete Schweizer Schienennetz bald vollends überlastet sein könnte, wenn nun zwei Bahnen parallel die letzte Meile bis hin auf die Anschlussgeleise der Verloader befahren. Offen ist auch, welche Konsequenzen das Engagement der grossen DB in der Feinverteilung der Güter auf den Schienen für die Erträge der kleinen SBB haben wird; jener SBB, die vom Bund den Auftrag haben, in der Schweiz eigenwirtschaftlich einen flächendeckenden Wagenladungsverkehr sicherzustellen.

Nicht geklärt ist schliesslich die Rolle, welche die BLS, die mit der DB im Transitverkehr kooperierende zweitgrösste Schweizer Bahn, in diesem Wettbewerb spielen wird. Die DB wäre jedenfalls, wie aus Berlin verlautet, daran interessiert, ihren 20-Prozent-Anteil an der BLS-Güter-Tochter zu erhöhen und umgekehrt die BLS an ihrer eigenen Schweizer Tochter Railion Schweiz partizipieren zu lassen.