

Oberrhein-Bahn als deutsche Priorität

Schweiz rechnet trotz den Beteuerungen aus Deutschland nicht mit einer Fertigstellung vor 2020

Berlin betrachtet den Ausbau der Oberrhein-Bahn als Priorität. Doch die deutsche Seite kann beim hohen Schweizer Tempo im Schienenbau nicht mithalten.

Ulrich Schmid, Berlin

In Berlin haben am Mittwoch Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, und SBB-Chef Andreas Meyer mit Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle vom Bundesverkehrsministerium und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, über den Ausbau der Rheintal-Bahn gesprochen. Wie die beiden Schweizer an einer Pressekonferenz darlegten, betrachten Grube und Scheurle den Ausbau der für die Neat extrem wichtigen Rheintal-Bahn als «oberste Priorität». Wann die Strecke fertiggestellt wird, ist allerdings noch immer offen.

Im Hintertreffen

Deutschland ist durch die Schweizer Fortschritte bei der Realisierung der Neat gewaltig ins Hintertreffen geraten.

Bahn Schweiz–Deutschland (–Italien)



Während Mitte Oktober am Gotthard-basistunnel der Durchstich erfolgte und mittlerweile klar ist, dass spätestens 2019 auch die Flachbahn-Strecken durch die Alpen zur Verfügung stehen werden, verläuft der Ausbau der Rheintal-Bahn auf vier Gleise schleppend.

Die Schweizer Delegation brachte laut Meyer ihre Sorge zum Ausdruck, dass der Vertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 nicht eingehalten werden könnte, erhielt aber keine konkreten Zusagen. Im Gegenteil, Füglistaler hat

den Eindruck, dass es «ambitiös» wäre, einen Abschluss 2020 zu erwarten. Die deutsche Seite ist willig, doch sie hat es mit teilweise erbittertem Widerstand in der Bevölkerung zu tun, der sich in mittlerweile 100 000 Einsprüchen manifestiert hat. Fassbareres soll nun ein bilateraler Lenkungsausschuss bis zu den Sommerferien erarbeiten.

Starke Verteuerung

In formaljuristischer Hinsicht gibt es zwischen Bern und Berlin keine Probleme, da im Vertrag von Lugano Zeitlimiten fehlen. Festgeschrieben ist lediglich, dass die Kapazitäten im Gleichschritt erhöht werden sollen. Dennoch war am Mittwoch deutlich zu spüren, dass man sich in Bern wie auch in Berlin bereits heute fragt, was geschehen soll, wenn die Schweizer Infrastruktur bereitsteht, während Deutschland hinterhinkt. Die Frage bleibt offen. Sicher ist, dass die Rheintal-Bahn teurer wird als geplant. Laut Füglistaler wird sie 5 statt 4 Milliarden Euro kosten, laut dem Verkehrsclub Deutschland 5,7 Milliarden statt 4,7 Milliarden. Eine finanzielle Unterstützung Berlins durch Bern schloss Meyer kategorisch aus.