



## Schweiz soll für französische Tunnels zahlen, weil Deutschland schlampt

**Güterverkehr auf der Schiene** Der Bund müsse helfen, die Bahnlinie Basel–Antwerpen auszubauen, fordern Verkehrspolitiker. Das könnte bis zu einer halben Milliarde kosten. Nötig sei das, weil die deutsche Seite ihre Pflicht nicht erfülle.

**Mischa Aebi** und  
**Adrian Schmid**

Die Neat funktioniert immer noch nicht richtig, obwohl die Schweiz mit dem Jahrhundertbauwerk und seinen Basistunnels an Gotthard und Lötschberg längst fertig ist. Das Problem: Deutschland. Obwohl sich die Deutschen schon 1996 per Vertrag verpflichtet hatten, die Bahnlinie Basel–Karlsruhe auszubauen, dürfte sich das Vorhaben bis 2045 verzögern. Die Folgen sind schon jetzt spürbar.

Laut Bernhard Kunz, Verwaltungsrat des Bahn-Transportunternehmens Hupac, haben Verspätungen und Ausfälle der Züge zwischen Karlsruhe und Basel «in den letzten fünf Jahren wegen der zahllosen Grossbaustellen massiv zugenommen». Kunz warnt: «Das Problem in Deutschland gefährdet den positiven Verlauf der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Wir befürchten eine Rückverlagerung auf die Strasse.» Was das heisst, ist klar: Noch mehr Lastwagen würden durch die Schweiz brausen und die Autobahnen verstopfen.

**Jetzt soll es  
Frankreich richten**

Schweizer Politikern reicht es nun mit der deutschen Bahnbummelei. Die Verkehrskommission des Nationalrats fordert in einer Motion eine Alternative. Statt rechts des Rheins sollen die Güter auf der linken Flussseite transportiert werden – also auf französischem Boden.

Der Seitenwechsel ist aller-

dings teuer. Denn die bestehende Bahnlinie von Basel Richtung Strassburg, Metz und Antwerpen in Belgien ist nicht für die grossen Lastwagencontainer konzipiert. Mehrere Tunnels müssen erweitert werden. Der Abschnitt Woerth–Strassburg ist nicht einmal elektrifiziert. Zudem zeigte Frankreich bisher wenig Interesse daran, den Ausbau voranzutreiben – obwohl es bereits seit 2021 Verhandlungen mit der Schweiz gibt. Deshalb wollen die Schweizer Verkehrspolitiker den Franzosen jetzt Geld anbieten.

«Nichtstun ist keine Alternative», sagt Mitte-Nationalrat Martin Candinas. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sei ein Verfassungsauftrag. Nur Massnahmen im Inland genügten nicht. «Wenn wir Frankreich zu einem Ausbau bewegen können, ist dies von Vorteil für die Verlagerungspolitik der Schweiz.»

Candinas gibt zu bedenken, dass die Schweiz bereits auf italienischer Seite die Neat-Zufahrt mitfinanziert hat. An den Ausbau der Luino-Strecke steuerte der Bund über 100 Millionen Franken bei. Zudem wurde kürzlich bekannt, dass der Bund auf der Lötschbergachse eine Umschlaganlage im italienischen Domo-dossola mit knapp 40 Millionen Franken unterstützen wird.

**Muss die Schweiz eine  
halbe Milliarde zahlen?**

Wie gross der Beitrag an Frankreich sein würde, lässt die Verkehrskommission in ihrem Vor-

stoss offen. Es könnte bis zu einer halben Milliarde Franken sein, wie interne Dokumente zeigen. Gemäss Candinas ist der genaue Betrag Sache von Verhandlungen. «Ziel muss sein: Mit wenig Aufwand hohe Wirkung erzielen», sagt er. Eine allfällige Mitfinanzierung solle über den Bahninfrastrukturfonds erfolgen.

Auch die Verkehrspolitiker befürchten, dass ohne diese Finanzspritze an Frankreich künftig wieder mehr Güter auf der Strasse statt auf der Schiene transportiert werden. Dafür gibt es bereits starke Anzeichen: 2023 nahm der Transitgüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse um 8 Prozent ab. Zum ersten Mal seit dem Jahr 2000 hat die Strasse im Alpen transit wieder Marktanteile gegenüber der Schiene gewonnen.

Auch die Hauptursache des Problems lässt sich in Zahlen belegen: Seit 2018 ist die Zahl der Zugausfälle auf der Strecke Basel–Karlsruhe von 5 auf 20 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum sind die Verspätungen auf dieser Strecke von durchschnittlich zwei auf neun Stunden angestiegen.

**SVP-Nationalrat: EU  
in die Mangel nehmen**

In der SVP stösst die Ausbauoffensive in Frankreich jedoch auf Widerstand. In der Partei stellt sich selbst Nationalrat und Transportunternehmer Benjamin Giezendanner gegen Zahlungen an die westlichen Nachbarn: «Unser Transportunternehmen würde von einem Ausbau der



Rheintalstrecke profitieren», sagt Giezendanner. Trotzdem sei er dagegen, «dass die Schweiz Frankreichs Bahninfrastruktur finanziert». Das sei «Aufgabe von Frankreich und der EU».

Die Schweiz habe kein Geld, um französische Bahnstrecken auszubauen. Nach dem Ja zur 13. AHV-Rente werde «es schon schwierig, die Infrastruktur im Inland zu bezahlen», sagt Giezendanner. «Wir können doch nicht unseren Büezern höhere Billett-

preise zumuten und gleichzeitig Bauprojekte im Ausland unterstützen.»

Der SVP-Nationalrat kritisiert die Kollegen der anderen Parteien in der Verkehrskommission:

«Die Mehrheit hat das Verhältnis zu den Finanzen verloren.» Nur weil sich der Ausbau in Deutschland verzögere, wolle man jetzt auf Frankreich umschwenken. Das sei nicht seriös.

Der Ausbau der Neat-Zufahrtsstrecken im Ausland müsse

«bei der EU eingefordert werden». Doch im Verhandlungsmandat stehe dazu nichts. «Da hat der Bundesrat eine Chance verpasst», sagt Benjamin Giezendanner.

Martin Candinas sieht das hingegen ganz anders: «Mit der EU über den Ausbau der Neat-Zufahrt zu verhandeln, macht wenig Sinn, da es nur Frankreich tangiert», sagt er.