



# Millionenzug nach Frankreich

Francesco Benini

FDP-Präsident Burkart und Mitte-Nationalrat Candinas wollen Bundesgeld für grössere Vogesen-Tunnels – die SVP kündigt Widerstand an.

Die «Rollende Landstrasse» ist gescheitert. Ab dem kommenden Jahr werden keine Lastwagen samt Personal mehr mit der Bahn transportiert. Nun legen Bundesparlamentarier einen Plan vor, wie der Güterverkehr auf der Schiene nach diesem Rückschlag gestärkt werden soll.

Ständerat und FDP-Präsident Thierry Burkart und Mitte-Nationalrat Martin Candinas fordern in einer Motion: Die Subventionen, die der Bund für die «Rollende Landstrasse» bis 2028 vorsah, sollen nach Frankreich überwiesen werden. «Die 60 Millionen Franken können einen grossen Beitrag dazu leisten, die Bahntunnel in den Vogesen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr nutzbar zu machen», sagt Burkart.

Bei diesen Transporten werden Container und Auflieger – also die hinteren Teile der Lastwagen – auf Güterzügen zugestellt. Die Tunnel in Frankreich haben entlang der linken Seite des Rheins nicht die dafür erforderliche Höhe von vier Metern.

## Im französischen Haushalt klafft ein riesiges Loch

Burkart und Candinas weisen darauf hin: Die Eisenbahn-Alpentransversale Neat ist als wichtiges Element für den schnellen Gütertransport auf der Schiene von Rotterdam bis nach Genua vorgesehen. Das

funktioniert in der Schweiz und im Süden. Der Bund hat Italien rund 100 Millionen Franken überwiesen, damit das Land seine Bahninfrastruktur für den Güterverkehr tauglich machte. Nun gibt es in der Verbindung nach Italien drei Anschlussstellen: Chiasso, Domodossola und Luino.

Im Norden herrscht hingegen eine Misere. Zwischen Basel und Karlsruhe hätte bis 2020 eine neue Bahnlinie fertiggestellt werden sollen. Die deutschen Behörden erklären aber, dass mit einem Abschluss der Arbeiten nicht vor 2041 zu rechnen sei.

Auf dem deutschen Abschnitt sind die Züge oft mit erheblicher Verspätung unterwegs. Burkart und Candinas setzen darum nicht auf der rechten, sondern der linken Seite des Rheins an: Die Bahnstrecke Basel-Metz-Antwerpen soll ausgebaut werden, sodass sie für den Güterverkehr attraktiv wird.

Frankreich ist nicht grundsätzlich gegen dieses Projekt. Aber es stellt sich die Frage der Finanzierbarkeit. Die Staatsverschuldung Frankreichs ist stark gewachsen; nun müssen Ausgaben gekürzt werden. Die Bahnlinie durch die Vogesen für den Gütertransport auszubauen, hat für die französische Regierung keine Priorität.

Martin Candinas meint: «Wenn die Schweiz Geld ins Ausland überweist, muss sie

einen Nutzen davon haben.» In diesem Fall sei der Vorteil evident: «Bessere Transportkapazitäten auf der Schiene zwischen Basel und Rotterdam verhindern, dass auf Schweizer Strassen noch mehr Lastwagen verkehren.»

Dass Martin Candinas und Thierry Burkart in einer Verkehrsfrage zusammenspannen, ist ungewöhnlich: Candinas ist der Präsident von Litra, dem Verband für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Burkart ist der Präsident des Nutzfahrzeugverbandes Astag. «Ein funktionierender kombinierter Verkehr hilft auch der inländischen Transportbranche, die vor allem am Gotthard zunehmend schwierige Situation zu entschärfen», sagt Burkart.

Unterstützung erhalten die beiden vom Transportunternehmen Hupac, das auf den kombinierten Verkehr setzt. Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi sagt: «Ohne eine zweite Zuführung vom Norden zur Neat hin wird es nicht mehr möglich sein, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.» Die Verlagerung entspricht einem Ziel der Schweizer Verkehrspolitik.

## Bundesrat Rösti vertritt andere Haltung als die SVP

Auch Verkehrsminister Albert Rösti (SVP) findet das Projekt grundsätzlich gut. Departement-



mentensprecherin Franziska Ingold teilt mit: «Die Notwendigkeit eines Ausbaus in Frankreich ist auch für das Verkehrsdepartement unbestritten. So hat Bundesrat Rösti in diesem Frühling mit seinem französischen Amtskollegen in Paris eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet.» Welche Umsetzungsmassnahmen diesbezüglich notwendig seien, werde derzeit evaluiert.

Es stellt sich die Frage, wo das Geld für den Plan herkommen soll. Burkart und Candinas

präsentieren nun eine Lösung: die vorgesehenen Subventionen für die – gescheiterte – Rollende Landstrasse umlenken für den Ausbau eines Bahnabschnitts in Frankreich.

Opposition kündigt die Partei des Verkehrsministers Albert Rösti an. SVP-Nationalrat Christian Imark sagt: «Es ist nicht unsere Aufgabe, den Ausbau von Bahnlinien im Ausland zu unterstützen. Frankreich soll das selber bezahlen. Das Land kann Zahlungen aus EU-Fonds beantragen.»

Christian Imark unter-

streicht, dass die Schweiz schon die Elektrifizierung der Bahnlinie zwischen Basel und Schaffhausen nördlich des Rheins weitgehend finanziere. Es gebe in der Schweiz viele Bahnprojekte, die auf eine Realisierung warteten. Ihnen sei die Priorität einzuräumen.

Thierry Burkart findet, dass dies zu kurz gedacht sei. «Die Zahlung an Frankreich leistet einen Beitrag dazu, dass der Verkehr in der Schweiz fliesst statt stockt. Sonst ist die Neat eine Kathedrale in der Wüste», sagt er.



Funktioniert nicht: der Transport ganzer Lastwagen samt Personal auf der Schiene.

Bild: Gaëtan Bally/Keystone