

Schaffhausen hat wiederum das Nachsehen beim Zugverkehr: Politik schaltet sich ein

- 03.04.2024
- shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online / Reto Zanettin

Wer mit dem Zug von Schaffhausen über Zürich nach Bern reisen will, muss gut zu Fuss sein. Und das kommt so: Der RE48 startet 17 Minuten nach der vollen Stunde in Richtung Zürich. Er fährt dort regelmässig auf Gleis 17 ein. Den Fahrgästen bleiben 6 Minuten, um quer durch den Zürcher Hauptbahnhof zum Gleis 31 zu laufen, von wo aus die Reise nach Bern weitergeht. Nicht komfortabler haben es Fahrgäste, die mit dem Intercity von Schaffhausen aus reisen.

Für den Umstieg in Zürich auf den Zug nach Bern bleiben ebenfalls nur 6 Minuten. Dass das knapp ist, zeigt ein Vergleich mit der standardmässigen Umsteigezeit: An grösseren Bahnhöfen wie dem Hauptbahnhof Zürich betrage sie 7 Minuten, heisst es in Fahrplaninformationen der SBB. Pünktlichkeit ist entscheidend. Dass die Zeit zum Umsteigen nun kürzer als 7 Minuten ist und die Züge auf einem Gleis nahe dem Landesmuseum ankommen, hat einen Grund. In Zürich Wipkingen wird gebaut; der Bahnhof wird umgestaltet und das Viadukt saniert. Die Züge werden also umgeleitet und haben eine um zirka 3 Minuten längere Fahrzeit.

Für den Verkehrspolitiker und Nationalrat Thomas Hurter (SVP/SH) ist die aktuelle Situation akzeptierbar, aber nicht ideal, wie er sagt. «Es gibt keine Alternative, weil der Umbau in Wipkingen notwendig ist.» Allerdings: «Im Moment liegt keine Verspätung drin. Die Fahrgäste aus Schaffhausen sind auf eine pünktliche Ankunft der Züge in Zürich angewiesen. Sonst verpassen sie die Anschlüsse.

» Derweil legen sich die SBB ins Zeug, damit die Eisenbahn zwischen Schaffhausen und Zürich pünktlich verkehrt. So werde diesen Zügen eine «entsprechende Priorität zugewiesen in der Betriebsführung», teilt SBB-Sprecherin Sabrina Schellenberg mit. Ausserdem sei die Gleisbelegung in Zürich Oerlikon so gewählt worden, dass eine Durchfahrt möglichst konfliktfrei geschehen könne. Zusätzlich sei das Bahnpersonal im Vorfeld auf die neue Situation sensibilisiert worden. Bundesrat solle stärker auftreten. Es ist nicht das erste Mal, dass Schaffhausen im Bahnverkehr das Nachsehen hat.

Mit dem Fahrplanwechsel 2021 nahmen die SBB den Zug, der um 21.37 Uhr in Zürich abgefahren und rund 40 Minuten später in Schaffhausen angekommen war, wieder aus dem Angebot. Weiter erinnert Hurter an grenzüberschreitende Friktionen: «Gerade Schaffhausen hat auf den Strecken Zürich–Stuttgart und Schaffhausen–Basel schon Nachteile durch Versäumnisse Deutschlands erlitten.» Etwa ist der Bahnausbau auf deutscher Seite nur schleppend vorangekommen, in der Folge sind die Züge aus dem Norden nicht selten mit Verspätung in der Schweiz angekommen. «Der Bundesrat sollte stärker als bisher auf einen Bahnausbau im europäischen Ausland, namentlich in Deutschland, pochen.

» Thomas Hurter, SVP-Nationalrat. Der SVP-Nationalrat, der in der Verkehrskommission sitzt, schlägt einen Bogen zu den Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU, indem er weiter sagt: «Der Bundesrat sollte stärker als bisher auf einen Bahnausbau im europäischen Ausland, namentlich in Deutschland, pochen. In den Verhandlungen mit der EU sollte er die Stärke der Schweiz im Schienenverkehr ausspielen.» Sollte die EU nicht einlenken, so Hurter, müsse die Schweiz die internationalen Strecken an der Landesgrenze kappen. «Dann müssen die Passagiere zwar umsteigen. Doch es kann nicht sein, dass die SBB bis nach Stuttgart fahren, weil Deutschland zu wenig in die eigene Bahn investiert.

» Mitte-Nationalrat Martin Candinas, ebenfalls Mitglied der Verkehrskommission, sagt hingegen: «Schweizer Züge an der Landesgrenze stoppen – das ist schnell gesagt. Doch dieses Druckmittel würde den Interessen der Schweiz zuwiderlaufen.» Es wäre mehr Rollmaterial nötig und der Aufwand würde steigen, so Candinas. «Als Export- und Tourismationsnation sind wir schlicht

auf offene durchgängige Verkehrswege angewiesen. Zudem müssten wir damit rechnen, dass die EU mit einer Gegenreaktion wiederum die Schweiz unter Druck setzt.

» Indes ist Candinas der Auffassung: «Die Schweiz hat bereits sehr viel für den europäischen Bahnverkehr getan: Sie hat die Neat gebaut und auch Bahnstrecken und Infrastrukturen im Ausland mitfinanziert. Das muss sie mit aller Vehemenz in die Waagschale werfen.» Es brauche Lösungen mit Dialog, in dem klargemacht werden müsse, dass die Schweiz für das europäische Schienennetz zentral sei. SBB machen Zusage So oder so: Die Umstände mit dem Umsteigen in Zürich bei der Weiterfahrt nach Bern dürften in absehbarer Zeit wieder beseitigt sein, wie die SBB zusagen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 sei die Sperre in Zürich Wipkingen aufgehoben.

«Ab dann verkehren diese Züge wieder via Zürich Wipkingen. Die Gleisbelegung für Fahrplan 2025 ist aktuell noch nicht finalisiert, es kann aber davon ausgegangen werden, dass es wieder die bisherigen Gleise sein werden», schreibt Sprecherin Sabrina Schellenberg. Damit würden die Züge von Schaffhausen herkommend auf einem Gleis mit einer tieferen Nummer in Zürich einfahren. Das Umsteigen würde dadurch komfortabler, als es dies heute ist. Auf der Reise nach Bern bleibt den Schaffhauserinnen und Schaffhausern relativ wenig Zeit zum Umsteigen in Zürich.

Die Situation sei akzeptierbar, aber nicht ideal, sagt Verkehrspolitiker Thomas Hurter. Er spricht auch über harte Massnahmen im internationalen Bahnverkehr. Situation sei nicht akzeptierbar Pünktlichkeit ist entscheidend Bundesrat solle stärker auftreten SBB machen Zusage Reto Zanettin