

25. August 2017, Paul Schneeberger

Gesperrte deutsche Bahnlinien in die Schweiz

An Ausweichrouten hat niemand gedacht

Die durch ein Malheur auf einer Tunnelbaustelle bedingte Sperre der deutschen Rheintalbahn kann zur Barrikade für den schweizerischen Alpenschutz werden.



Die meisten Güter importiert die Schweiz per Lastwagen. (Bild: Martin Ruetschi / Keystone)

Die Nachricht, dass die Rheintalstrecke Basel–Karlsruhe der Deutschen Bahn bei Rastatt bis am 7. Oktober unterbrochen bleibt, damit die abgesackte Fahrbahn durch eine Betonplatte stabilisiert werden kann, sorgt bei Bahnen und Logistikern für Hektik. Im Personenverkehr bleibt das gegenwärtige Regime in Kraft, bei dem Reisende von Basel nordwärts zwischen Baden-Baden und Rastatt auf Busse umsteigen müssen, was Reisezeiten um eine Stunde verlängert.

Nachtzug soll wieder fahren

Noch offen ist, wann die eingestellten Nachtzüge von Zürich nach Hamburg und Berlin wieder verkehren. Die Österreichischen Bundesbahnen, die diese Züge betreiben, richten aus, sie seien bemüht, «ab Anfang September eine Umleitungsstrecke zu ermöglichen». Auch wenn sie offenlassen, welche Route das sein wird: Eine Option ist die Strecke über Stuttgart statt über Karlsruhe. Im Moment ist die direkte Strecke von Zürich, Schaffhausen und Singen nach Stuttgart wegen einer regulären Baustelle noch unterbrochen.

Der Abschluss dieser Arbeiten soll gemäss Informationen der Deutschen Bahn beschleunigt werden. Ab dem 6. September soll dort wieder Normalbetrieb möglich sein. Das bringt dann auch Kapazitäten für die Umleitung des Güterverkehrs über Stuttgart. Im Moment werden einzelne Güterzüge zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland via Schaffhausen, Singen und eine nicht elektrifizierte Nebenlinie geführt. Diese Umfahrung ist allerdings nur ein Tropfen auf den heissen Stein, und sie verlängert die Fahrten der Güterzüge durch das Schweizer Mittelland zu den Basistunneln in den Alpen. Alternative Lösungen sind für die Fracht jener 100 Güterzüge pro Tag und Richtung zu finden, welche die Schweiz normalerweise entlang des Oberrheins und via Basel erreichen. Ein Schlüsseloperator auf dieser Achse ist die schweizerische Hupac, die Marktführerin im alpenquerenden kombinierten Verkehr.



Auf die Strasse, auf den Rhein

Nach Angaben von Hupac liessen sich in den beiden Wochen, in denen die Sperrung in Rastatt schon andauert, für rund 50 Prozent des Transportvolumens alternative Lösungen finden. Diese bestehen unter anderem in der streckenweisen Verlagerung der Container von der Bahn auf den Rhein oder auf die Strasse. So werden Güter zwischen Mannheim und Basel auf den Rhein verlegt oder zwischen Karlsruhe und Basel auf die Strasse, wo sie für die Weiterreise nach Italien wieder auf die Bahn verladen werden. Die Firma Bertschi beispielsweise setzt dort rund 100 Lastwagen ein. Glück im Unglück ist, dass sich Sendungen des kombinierten Verkehrs relativ einfach vom einen auf den anderen Verkehrsträger umladen lassen. Abgesehen davon, dass mit der unvorhergesehenen Baustelle am Rhein und der geplanten Baustelle südlich von Stuttgart beide elektrifizierte Eisenbahnlinien zwischen der Schweiz und Deutschland unterbrochen sind: Die Umleitung von Zügen wird eine Herausforderung bleiben, wenn die Signale in Stuttgart wieder auf Grün stehen. Auf der Hand liegen würde eine Umleitung ab Basel von der deutschen auf die französische Seite, wo im Elsass bis nach Strassburg eine leistungsfähige Doppelspur existiert. Bremsend wirken dort Unterschiede im Stromsystem, fehlende Sprachkenntnisse der Lokomotivführer und die limitierte Kapazität der grenzüberschreitenden einspurigen Strecke Strassburg–Mannheim. Abgesehen davon zeigt sich, dass die Zahl der Lokomotivführer knapp bemessen ist, so dass selbst die Kapazitäten der Umfahrrouten in Frankreich und am Brenner nur teilweise genutzt werden können. Das bremst auch die grossräumige Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs. Die Herausforderung in den nächsten Wochen besteht ferner darin, das nach den Sommerferien wieder ansteigende Frachtvolumen zu bewältigen.

Redundanzen schaffen

Maximal, so Hupac, sei es möglich, unter Ausschöpfung aller Optionen vom streckenweisen Umlad auf Schiff oder Lastwagen bis zu Umwegfahrten über Frankreich und Österreich für 70 bis 80 Prozent ihrer Frachten alternative Wege zu finden. Eine Arbeitsgruppe aus Logistikern und Eisenbahnern arbeitet daran, entsprechende Möglichkeiten zu optimieren. In Fällen, in denen das nicht gelingt, besteht angesichts der relativ langen Dauer der Sperrung in Rastatt die Gefahr einer Abwanderung auf die Strasse über den ganzen Reiseweg.

Für die Zeit der Sperrung in Rastatt rechnet Hupac ab September mit einem Ansteigen des Strassentransits durch die Schweiz von gegen 50 Prozent. Heikel wird es, wenn Lastwagen so knapp werden, dass ihre Betreiber Frachten nur noch übernehmen, wenn damit regelmässige mehrjährige Aufträge verbunden sind. Solche Wirkungen liefen dem schweizerischen Ziel des Alpenschutzes zuwider. Müsste der gesamte kombinierte Verkehr auf die Strasse zurückverlagert werden, hätte das deutlich mehr als eine Verdoppelung der Lastwagen auf den Nord-Süd-Achsen durch die Schweiz zur Folge. Die Lehre aus dem unerwarteten Bahnunterbruch in Deutschland müssten vorbereitete Szenarien für Umleitungen sowie vor allem Redundanzen im Netz sein, fordern Operateure und Bahnen. Bis anhin hat niemand für diesen Fall vorgesorgt. Hupac will sich dafür engagieren, dass die Linie zwischen Strassburg und Mannheim ausgebaut wird. Am wahrscheinlichsten sei das, wenn dafür gesorgt werde, dass diese künftig regelmässig von Kombiverkehr-Zügen benützt werde, heisst es.

«High Noon» in den Rheinhäfen

koa. · Die Rheinschifffahrt profitiert vom Unterbruch der Eisenbahnlinie im Rheintal in Deutschland. Terminals und Reeder haben ihre Kapazitäten kurzfristig erhöht. Die Contargo AG beispielsweise hat die Zahl der sonst üblichen drei Ankünfte und Abfahrten in Basel verdoppelt. Der Terminalbetreiber hat auf 24-Stunden-Betrieb umgestellt, um alle Schiffe fristgerecht zu entladen und zu beladen. Mit solchen Massnahmen wird der zusätzlich anfallende Güterverkehr bewältigt, die Terminals operieren an der Kapazitätsgrenze. Wichtig für die Terminals ist, dass die Empfänger ihre Container möglichst umgehend abholen.