

Unterbruch des Korridors Rhine-Alpine in Rastatt: Gefahr für Wirtschaft und Verkehrsverlagerung

Europäischer Hauptverkehrskorridor bis 7. Oktober 2017 unterbrochen

Am 22.8.2017 hat die Deutsche Bahn informiert, dass die Streckensperrung in Rastatt im Raum Karlsruhe bis zum 7. Oktober andauern wird, also wesentlich länger als ursprünglich erwartet. Die Folgen für den Güterverkehr sind dramatisch. Pro Tag sind 200 Güterzüge betroffen. Die in Aussicht gestellten Umleitungen und Alternativen sind bei weitem nicht ausreichend, um die Nachfrage im konventionellen und im intermodalen Verkehr abzudecken.

Rastatt wird zu einem europäischen Problem

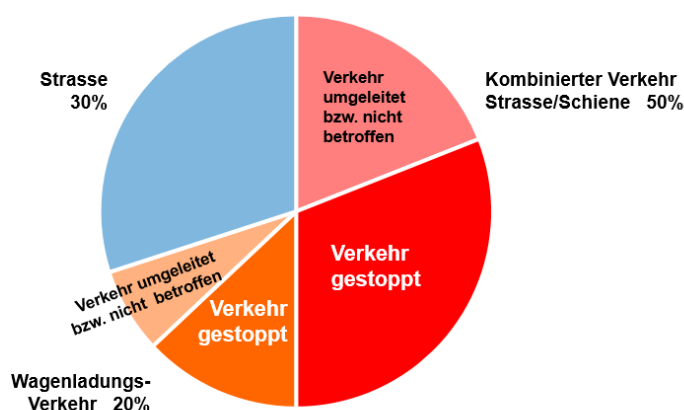
Der Korridor Rhine-Alpine ist der Bahnkorridor mit dem stärksten Verkehrsaufkommen in Europa. Im alpenquerenden Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien via Schweiz hat der Schienengüterverkehr einen Marktanteil von 70%. Auf den Kombinierten Verkehr entfallen 50%. Zum Vergleich: Auf der Achse Hamburg-München liegt der KV-Anteil unter 10%.

Die Rastatt-Sperrung am 12. August hat zu einem abrupten Unterbruch des KV-Korridors geführt. Mit Bahn-Umleitungsverkehren über Stuttgart/Singen und Brenner, einer Road-Bridge Mannheim/Karlsruhe – Basel und einer Barge-Bridge nach Basel, jeweils mit Weiterleitung per Bahn nach Italien, ist es den KV-Dienstleistern in den ersten zwei Wochen gelungen, die Transportmengen knapp und mit Verspätungen zu bewältigen.

Mit dem Ende der Urlaubszeit in Italien und dem erwarteten starken Volumenanstieg im September werden die aktuell vorhandenen Alternativ-Kapazitäten nur knapp die Hälfte der KV-Nachfrage befriedigen. Dies wird zu einer erheblichen Störung des europäischen Warenaustauschs führen und birgt das Risiko eines Verkehrsinfarkts.

Die Strasse wird nicht in der Lage sein, diese sehr grossen zusätzlichen Volumen im Italien-Verkehr aufzufangen. Es würden ca. 15.000 LKWs und LKW-Fahrer dafür benötigt; pro Woche würden 20.000 Lkw zusätzlich durch die Schweizer Alpen fahren, was einer Verdopplung gegenüber heute entsprechen würde.

Als Folge fehlender bzw. massiv verspäteter Rohstoff-Anlieferungen würden eine grössere Zahl von Produktionswerken in Italien, in Deutschland und in den übrigen europäischen Staaten ganz oder teilweise stillgelegt werden. Dazu drohen punktuelle Versorgungsengpässe.



Modal Split auf der Nord-Süd-Achse via CH und Auswirkungen Rastatt (Basis: BAV, 2016)

Betroffene Märkte: UK-NL-BE-DE-DK-SE-IT

Trotz Umleitungen und Alternativen kann bis zu 45% des Gesamtgütervolumens Europa-Italien via CH nicht befördert werden.

Verkehrskollaps auf Strasse und Schiene verhindern

Um den drohenden Verkehrskollaps auf Strasse und Schiene zu verhindern, ist eine enge internationale Krisen-Kooperation erforderlich.

In Deutschland sind Umleitungsstrecken via Singen für rund 60 Züge pro Tag bereits in Betrieb und voll ausgelastet. Für Umleitungen über Österreich und Frankreich stehen Streckenkapazitäten für etwa 100 Züge zur Verfügung. Diese können wegen verschiedenen bahntechnischen Hürden – geeignete Lokomotiven, Lokführer mit den erforderlichen Sprach- und Streckenkenntnissen – zur Zeit noch nicht voll genutzt werden.

Weitere Alternativen zur Überwindung des gesperrten Streckenabschnitts sind die Rheinschifffahrt und die Einrichtung von Zugverbindungen Deutschland-Italien südlich von Rastatt.

Wenn es gelingt, alle diese Kapazitäten zeitnah zu mobilisieren und konkret zu nutzen, kann der Marktbedarf von 200 Güterzügen pro Tag vollständig befriedigt werden. Zentrale Voraussetzung ist die Bereitschaft zur internationalen Kooperation aller beteiligten Akteure.

Unterbruch Rastatt: Umleitungsoptionen

