

Gleissperrung in Deutschland sorgt für Nervosität

Schweizer Transportfirmen in Aufruhr: Drohen wegen Bauarbeiten Lieferverzögerungen – so wie schon einmal?

Das erste Wochenende ist überstanden. Aber zwei weitere folgen bis Mitte August, an denen die Rheintalbahn zwischen Offenburg und Freiburg komplett für den Schienenverkehr gesperrt ist. Grund sind Erneuerungen von Gleisen und Weichen zwischen Offenburg und dem 30 Kilometer südlich gelegenen Ort Orschweier. Ende August ist dann noch ein zweiwöchiger Einspurbetrieb vorgesehen.

Während dies für Passagiere Verzögerungen und Unannehmlichkeiten mit Ersatzbussen zur Folge hat, wird der Güterschienenverkehr ins Mark getroffen. Denn Güterwagen lassen sich nicht auf Busse umladen. Und Alternativstrecken sind wenig geeignet.

Böse Erinnerungen an das «Rastatt-Desaster»

Diese Situation auf dem wichtigsten Korridor zwischen den Nordseehäfen und Italien via Schweiz sorgt für Ärger. «Unkoordinierte Gleissperrungen auf der Rheintalbahn gefährden die Versorgungssicherheit der Schweiz», sagt Frank Furrer vom Verband der verladenden Wirtschaft mit Sitz in Zürich. Ins gleiche Horn stösst Irmtraut Tonndorf, Sprecherin der Transportfirma Hupac aus Chiasso TI: «Am ersten Wochenende konnten wir 10 Prozent der geplanten Züge nicht fahren, doch der vorgesehene Einspurbetrieb macht



Im deutschen Rastatt kam es im Sommer 2017 zu einem Cargo-Chaos.

Bild: Ronald Wittek/EPA

uns besonders Bauchweh – das bedeutet 50 Prozent weniger Kapazität.» Dazu kommt auch noch eine einwöchige Sperrung des Brenners Anfang August, was diese Route als Alternative ausschliesst.

Die Situation lässt Erinnerungen an die siebenwöchige Vollsperrung der Rheintalbahn

ab Mitte August 2017 aufkommen, die als «Rastatt-Desaster» in die Geschichte einging. Bei Arbeiten an einem neuen Tunnel hatte die Bestandsstrecke bei Rastatt nachgegeben; die totale Sperrung war unausweichlich, ein Chaos im Schienengüterverkehr die Folge. Eine Branchenstudie ermittelte für die

Schienenlogistik Wertschöpfungsverluste von rund 2 Milliarden Euro. Vor allem: Der Unterbruch erschütterte das Vertrauen in den umweltfreundlicheren Schienentransport und stärkte den Transport mit Camions.

Der Fall Rastatt löste zwar eine Debatte zur Logistik auf der Schiene aus, «doch in der Sub-

stanz hat sich für den Schienengüterverkehr nicht viel verbessert», meint Hupac-Sprecherin Tonndorf. Sie bedauert insbesondere, dass der damaligen Forderung nach einer Koordination der Baustellen nicht nachgekommen wurde.

Jetzt soll der Bundesrat aktiv werden

Es rächt sich, dass der viergleisige Ausbau der Rheintalstrecke in Deutschland nur mit erheblichen Verzögerungen umgesetzt wird. Der Vertrag von Lugano, der vor 25 Jahren unterzeichnet wurde, um die Zulaufstrecken im Norden zur Neuen Alpen transversalen (Neat) zu garantieren, ist Makulatur geblieben. Inzwischen ist von einer Fertigstellung im Jahr 2040 die Rede.

So lange will die verladende Wirtschaft nicht warten: Sie fordert daher, die linksrheinische Bahnstrecke zwischen Mannheim und Strassburg mit Anschluss nach Basel auszubauen und auch die Verbindung von Antwerpen nach Strassburg. «Die Strecke im Elsass muss unbedingt ertüchtigt werden», betont Irmtraut Tonndorf.

Unterstützung für diese Forderung kommt inzwischen vom Schweizer Parlament. Die beiden Kammern nahmen zuletzt eine Motion an, die den Bundesrat beauftragt, die politische Initiative zu ergreifen.

Gerhard Lob, Bellinzona