

Verkehrsverlagerung im Alpentransit Schweiz

Kombinierter Verkehr braucht alternative Leitungswege via Frankreich

9.9.2024 – Während der Vollsperrung der Rheintalbahn im Ferienmonat August leistete der Diesel-Shuttle auf der linksrheinischen Strecke gute Dienste. Die Initiative zeigt: Um die Stabilität und Zuverlässigkeit des Kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse nachhaltig zu sichern, ist ein Ausbau der linksrheinischen Bahnstrecken in Frankreich notwendig.

Erfolgreicher Diesel-Shuttle auf linksrheinischer Strecke

Rund 20 Güterzüge pro Tag und Richtung durch das Elsass – so viele Zugfahrten konnten während der Vollsperrung der Rheintalbahn im August 2024 angeboten werden. Möglich wurde dies durch die Einrichtung eines Shuttle-Service mit Diesellokomotiven über die nicht elektrifizierte Strecke Wörth-Lauterbourg-Strasbourg-Offenburg. “Ein im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechendes Konzept, das dank einer engagierten deutsch-französisch-schweizerischen Zusammenarbeit zahlreiche technische und administrative Hürden überwunden hat”, lobt Hupac CEO Michail Stahlhut das Projekt. “Dank dieser Initiative konnte ein Zusammenbruch der industriellen Versorgung, wie wir ihn mit dem Unfall von Rastatt 2017 bereits erlebt haben, verhindert werden.”

Für den Kombinierten Verkehr der Hupac fällt die Bilanz nach Abschluss der dreiwöchigen Vollsperrung positiv aus. Das ferienbedingt geringe Verkehrsaufkommen konnte zu einem wesentlichen Teil über den 4-Meter-Korridor via Elsass und über die Gäubahn mit reduziertem Profil abgewickelt werden. Als Schwachpunkt der Umleitung via Frankreich erwiesen sich die geringen Abstellkapazitäten an den Übergabepunkten, was bei Verkehrsstörungen zu Überlastungen führte. Zudem stiess die Umleitungsstrecke bei steigenden Mengen gegen Monatsende an ihre Kapazitätsgrenze.

Insgesamt kann aber die Bedeutung der Umleitung über Frankreich nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Projektinitiatoren SBB Cargo International, Captrain France, DB InfraGo und SNCF Réseau haben fast drei Jahre in die Konzeption und Vorbereitung investiert. Gemeinsam konnten marktfreundliche Lösungen gefunden und eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindert werden. “Nun gilt es, auf dieser Pionierleistung aufbauend die französischen Zulaufstrecken zur NEAT in die Schweizer Verlagerungspolitik mit einzubeziehen. Dabei kommt der Erweiterung des NEAT-Zubringers Belgien–Metz–Strasbourg–Basel auf den 4-Meter-Korridor höchste Priorität zu,” meint Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac.

Weitere Verlagerung im Alpentransit nur mit linksrheinischem 4-Meter-Korridor möglich

Die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene stockt seit einigen Jahren. “Verantwortlich für diese Stagnation der Verlagerungspolitik der Schweiz sind die begrenzten Kapazitäten auf dem deutschen Schienennetz. Hier liegt der Flaschenhals des heutigen NEAT-Systems”, so Bertschi. Die geplanten Korridorsanierungen in Deutschland mit mehrmonatigen Sperrungen von Hauptstrecken werden die Situation bis nach 2030 verschärfen.

Eine weitere Verlagerung des Alpentransits durch die Schweiz auf die Schiene setzt daher voraus, dass die linksrheinische Achse Belgien-Metz-Strasbourg-Basel auf den 4-Meter-Korridor ausgebaut wird. Der Verkehr aus Belgien und Südholland, der heute über Deutschland geführt wird, könnte dann auf der 110 Kilometer kürzeren Strecke über Frankreich abgewickelt werden. “Angesichts des jahrzehntelangen Rückstands beim Ausbau der rechtsrheinischen Bahnachse ist eine verstärkte Verkehrsführung über Frankreich die einzige Option, um eine Stagnation oder gar einen Rückschritt in der Verlagerungspolitik zu verhindern”, betont Bertschi. “Es liegt im Interesse der schweizerischen Verkehrspolitik, mit gezielten Investitionsbeihilfen in

Frankreich die notwendigen Erweiterungen der entsprechenden Tunnelprofile durch die Vogesen auszulösen, wie dies in Italien erfolgreich gelungen ist.”

Eine entsprechende Motion der nationalrätlichen Verkehrskommission wurde im Juni 2024 im Nationalrat verabschiedet und wird im September im Ständerat behandelt.

Verkehre über Frankreich ab 2025 geplant

Die positiven Erfahrungen mit den Umleitungsverkehren durch das Elsass motivieren Hupac, die Verkehre auf den linksrheinischen Strecken strategisch auszubauen. “Ab 2025 planen wir Container-Transitzüge mit geeignetem Profil via Frankreich, auch wenn dies mit 4-Meter-Sattelaufliegern noch nicht möglich ist und zusätzlichen Aufwand bedeutet”, kündigt Michail Stahlhut an. Damit schafft Hupac eine Alternative zur angespannten Situation in Deutschland, wo Korridorsanierungen mit monatelangen Vollsperrungen die Kapazitäten erheblich belasten werden. “Wir freuen uns, dass SBB Cargo International mit der Gründung einer Tochterfirma in Frankreich die Bemühungen zur Beseitigung von Engpässen im NEAT-System proaktiv unterstützt”, sagt Hans-Jörg Bertschi. “Der Aufbau neuer Angebote links des Rheins durch Frankreich ist auch ein wichtiges Signal an SNCF Réseau im Hinblick auf die notwendigen Tunnelprofilerweiterungen.”

Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr 2024

Nach der negativen Entwicklung im Vorjahr hat sich das Verkehrsaufkommen im Netzwerk der Hupac Gruppe stabilisiert. Im transalpinen Verkehr durch die Schweiz wurde in den ersten sechs Monaten des Jahres ein leichtes Plus von 0,4% verzeichnet. Die Verkehrsverluste während der Rastattsperrung fielen moderat aus und belasten das Ergebnis nicht wesentlich. Insgesamt beförderte die Hupac Gruppe im ersten Halbjahr 494.000 Strassensendungen, was einem Rückgang von 2,8% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Negativ entwickelten sich insbesondere der Seehafen hinterland-Verkehr in Deutschland und der alpenquerende Verkehr via Österreich und Frankreich. “Die Transportergebnisse entsprechen unseren Erwartungen”, betont Stahlhut. “Wir gehen davon aus, dass wir auch in den kommenden Monaten ein stabiles Niveau halten und in Teilbereichen sogar wachsen können, beispielsweise im Benelux-Markt.”

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr in Europa mit einem Transportvolumen von rund 1 Mio. Strassensendungen pro Jahr. Das Angebot umfasst 130 Züge pro Tag zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen an und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zum Umweltschutz.

Die Hupac wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Zur Gruppe gehören 24 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Polen, Russland und China. Hupac beschäftigt 700 Mitarbeitende auf Vollzeitbasis, verfügt über 8.500 Wagenmodule und betreibt 12 Terminals an wichtigen europäischen Knotenpunkten.

Kontakt

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing

Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | itonndorf@hupac.com