



Dipl.-Pol. Kurt Metz, Bern

Der erste transnationale Schienen-Korridor ist in Betrieb

Von der Nordsee durch die Schweizer Alpen ans Mittelmeer

Seit November 2013 funktioniert der One-Stop-Shop für internationale Güterverkehrstrassen auf dem Rhine-Alpine Corridor (früher Corridor 1) von Zeebrugge, Antwerpen und Rotterdam via Lötschberg/Simplon und Gotthard nach Genua. Grenzüberschreitende Güterzüge erhalten nun höhere Priorität bei der Planung und Zuteilung der Trassen. Fingerspitzengefühl und Investitionen in Milliardenhöhe bilden die Basis zur Realisierung des wegweisenden Projekts durch fünf Länder und über eine Distanz von 1500 km.

Der Schweizer Felix Loeffel, bis Ende Mai 2014 Vorsitzender des Management Boards des Rhine-Alpine Corridors und ehemaliger BLS-Vertreter in diesem Gremium, spielte während sieben Jahren eine führende Rolle: Mit diplomatischem Geschick und viel Geduld führte er die internationale Organisation mit Sitz in Frankfurt um viele der Klippen und über einige Hindernisse der multikulturell stark geprägten Gesellschaft. Einmal galt es, die Interessen der sieben Infrastrukturbetreiber und der Trassenzuweisungsstelle in den fünf betroffenen Ländern – Belgien (Infrabel), Niederlande (Keyrail für die Betuwe Line und ProRail fürs restliche Netz), Deutschland (DB Netz), Schweiz (SBB Infrastruktur, BLS Netz sowie trasse.ch) und Italien (RFI) – unter einen Hut zu bringen. Dann waren die Wünsche und Forderungen der Eisenbahnver-

kehrsunternehmen auf dem Korridor (ERS Rail, NMBS logistics, Crossrail Benelux, DB Schenker Rail, Captrain, SBB Cargo International, BLS Cargo, SBB Cargo, FS Trenitalia Cargo, Nordcargo, MRC Europe und weitere) zu harmonisieren. Schließlich gehören in der Logistikkette auch die Schnittstellen zwischen den einzelnen Transportträgern zu den Erfolgsfaktoren: 21 Hochsee-, Inland- und Binnenhäfen wie Terminals und Operatoren des kombinierten Verkehrs. *Die Aufgabe des Korridors ist es, die Zuverlässigkeit und Kapazität um je dreißig Prozent zu erhöhen, sagt Programm Director und Geschäftsleiter Stefan Wendel, und gleichzeitig die Transportzeiten und die Kosten ebenfalls um je dreißig Prozent zu senken.*

PAPs – Gesicherte Qualitätstrassen

Den großen Durchbruch auf dem Rhine-Alpine Corridor bilden die Pre-Arranged Paths – kurz: PAPs – die für grenzüberschreitende Güterzüge im Voraus gesicherten Trassen. Für die jährliche Fahrplan-Planung werden die PAPs elf Monate vor dem nächsten Fahrplanwechsel publiziert. Für das Einführungsjahr ab Dezember 2015 wurden von den Eisenbahnverkehrs-Unternehmen im Voraus



DER AUTOR

Dipl.-Pol. Kurt Metz (62) ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über 30 Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Er war von 1996 bis 2012 Präsident der Bahn-Journalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs und organisiert weltweit Studienreisen für Medienschaffende im Mobilitätsbereich.

222 wöchentliche Trassen angefragt, was die Erwartungen deutlich übertraf: *Der Markt verlangt gute Trassen und es ist unsere Aufgabe, für möglichst alle eine akzeptable Lösung anbieten zu können, was auch gelang, stellt Loeffel mit Genugtuung fest.*

Allerdings soll für die nächste Fahrplanperiode sowohl die Quantität wie auch die Qualität der Trassen auf dem Rhine-Alpine Corridor noch erheblich gesteigert werden. Die Priorität bei der Trassenvergabe setzt sich dabei zusammen aus der Länge der gewünschten Trasse auf einem Korridor plus die Gesamtlänge der Trassen inklusive Zu-

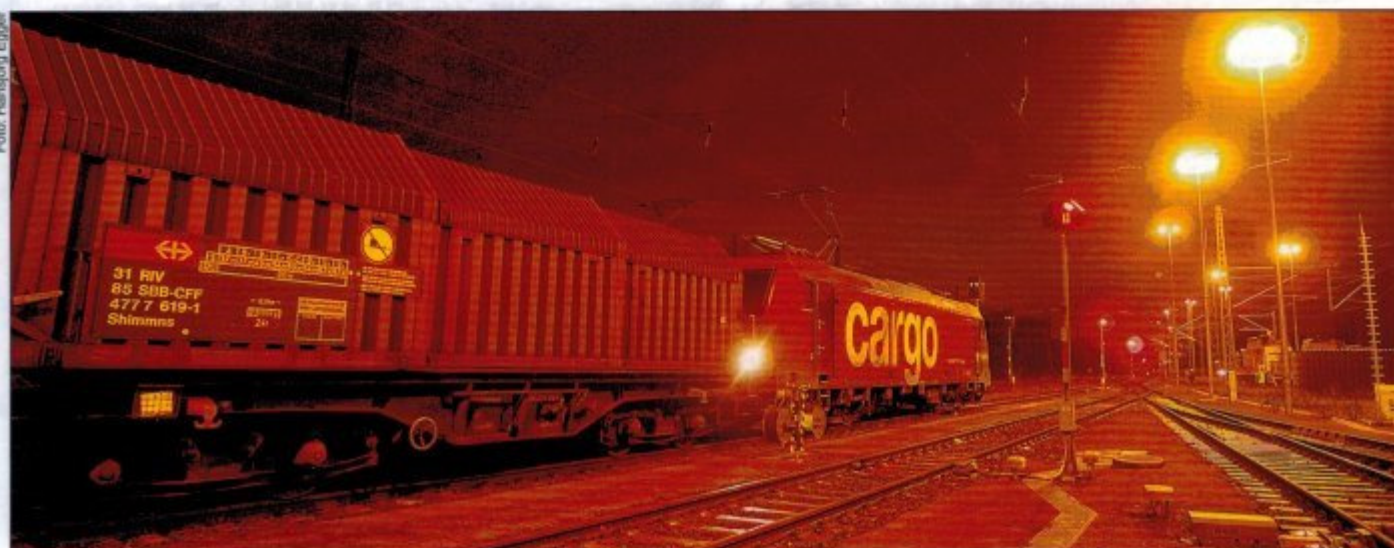


Abb. 1: SBB Cargo International mit einem Stahzzug in Duisburg auf den Weg nach Süden.



Der Rhine-Alpine Corridor auf einen Blick

Die früher *Corridor 1 Rotterdam-Genua* genannte Schienengüterverkehrs-Organisation begann ihre Aktivitäten 2003 mit drei Zielen:

- die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene voranzutreiben, den Marktanforderungen gerecht zu werden,
- den europäischen Schienengüterverkehr zu verbessern.

Die strategische Ausrichtung lautet:

- Schaffen der Interoperabilität,
- Beseitigen von Infrastruktur-Engpässen,
- Aufbauen eines umfassenden Service-Konzepts.

Der Korridor weist folgende Merkmale auf:

- Distanz Zeebrugge–Genua: 1500 km,
- Gesamtstreckenlänge: 2500 km (ab allen Häfen und über die beiden Schweizer Alpenrouten),
- Schienenlänge: 4900 km,
- neun neue Tunnel mit einer Länge von 130 km,
- sechs Hochseehäfen, zehn Haupt-Binnenhäfen,

– über 100 intermodale Terminals.

Im Jahr 2005 wurden auf dem Korridor 28,3 Mrd tkm erbracht. Diese Menge soll bis ins Jahr 2020 mehr als verdoppelt werden, nämlich auf 58,9 Mrd tkm.

Das Programmbüro befindet sich in Frankfurt/Main und wird von Stefan Wendel geleitet. Sein Team besteht aus drei Mitarbeitenden und rund dreißig delegierten Arbeitsgruppenmitgliedern aus den fünf Mitgliederländern; die Korridor-Sprache ist Englisch. Es gibt drei Haupt-Arbeitsgruppen:

- ERTMS (European Rail Traffic Management System) – ein einheitliches System für Interoperabilität und die gegenseitige Anerkennung von Parametern, Standards, Regulierungen,
- Infrastruktur und Terminals,
- Verkehrs- und Leistungs-Management.

Der Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) ist die neue Anlaufstelle für Katalog-Trassen – Pre-Arranged Paths (PAPs) – für alle grenzüberschreitenden Verbindungen auf dem Korridor.

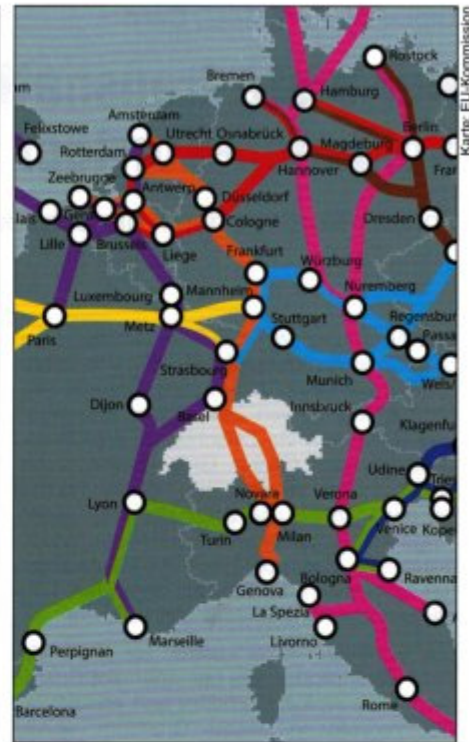


Abb. 2: Netz der TEN-Korridore.



b. 3: Blick auf den Hafen von Antwerpen mit allen drei Verkehrsträgern.



lauf- und Ablaufstrecken einer Relation multipliziert mit der Zahl der Betriebstage. Das heißt: Je länger die Fahrt eines Zuges ist und je öfter er verkehrt, umso höher ist die Zuteilungspriorität durch den Corridor One-Stop-Shop (C-OSS). Für adhoc-Verkehre unter dem Jahr werden verbleibende (oder zurückgegebene) Trassen zwei Monate im Voraus publiziert (www.corridor1.eu/oss).

Neu- und Ausbau Basel-Karlsruhe: Rastatt wird untertunnelt

Nach der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels zwischen Basel und Freiburg im Breisgau im Jahr 2012 ist DB Netz nun daran, den Engpass Rastatt auf der Hochrheinstrecke Richtung Karlsruhe zu beheben. Dabei wird ein Tunnel erstellt, der sowohl im Grundwasser liegt als auch zwei Flüsse unterquert. Das zweiröhrige Bauwerk ist gut 4 km lang und verläuft bis zu 20 m unter der Erdoberfläche. Da an einigen Stellen die Überdeckung nur 4 m beträgt, kommt die Vereisungsmethode mit flüsigem Stickstoff zur Anwendung, so dass der gefrorene Boden mit der Tunnelvortriebsmaschine sicher erstellt werden kann. Durch die Untertunnelung des Stadtgebiets werden die Bewohner von Rastatt ab zirka 2020 vom Lärm der direkten Züge entlastet. Noch keine Lösung ist für den Bereich Offenburg in Sicht: Für diesen Streckenabschnitt gab es 170 000 Einsprachen.

Jahrhundertbauwerke und Projekte

Pionierarbeit leisteten auf dem wichtigsten Güterverkehrskorridor Europas die Niederlande mit der Betuweline. Sie führt vom äußersten Zipfel des Hafens Rotterdam über rund 160 km bis an die holländisch-deutsche Grenze bei Zevenaar/Emmerich. Dieser nur für den Güterverkehr zur Verfügung stehende Neubau funktioniert seit 2007 und bewältigt heute – nach einigen Anlaufschwierigkeiten – bereits über 500 Züge in der Woche. Die nahezu parallele Erweiterung des neuen Rotterdamer Hafenteils Maasvlakte II mit zusätzlichem Rangierbahnhof ist heute weitgehend in Betrieb.

Das zweite Großbauwerk des Rhine-Alpine Corridors bildet der Lötschberg-Basistunnel, der eine Woche vor der Betuweline eröffnet wurde. Er ist – zusammen mit dem Simplon-Intermodal-Korridor über die Lötschberg-Bergstrecke mit dem Scheiteltunnel auf knapp 1200 m über Meer – bis 2020 der einzige 4-Meter Korridor durch die Schweizer Alpen.



Foto: Hans-Joachim Freyer

Abb. 4: Rotterdams Terminal Maasvlakte II ist bereit für die 18500-TEU-Containerschiffe.

Noch vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnel in rund zwei Jahren, nämlich schon Ende 2014, rollt in Antwerpen Bahngüterverkehr über die Liefkenshoek-Linie. Sie verbindet die beidseits des Flusses liegenden Hafengebiete mit einem 6,75 km lan-

gen bis zu 40 m unter der Schelde liegenden zweiröhrigen Tunnel. Sie schafft neue Kapazitäten für einen effizienten Hinterlandverkehr durch Entflechtungen der Gleisanlagen sowie kürzere Wege und reduzierte Fahrzeiten.

ANZEIGE

32. HORBER SCHIENEN-TAGE

19. bis 23. November 2014

Zukunft der Bahn in einer geänderten Mobilitätswelt - Die Rolle des Güterverkehrs -

Der Güterverkehr auf der Schienen ist immer mit ein Thema der **HORBER SCHIENEN-TAGE**. Die Forderung, den Verkehr nachhaltig zu gestalten spricht für den Güterverkehr auf der Schiene. Doch die Entwicklung des Modal Split spricht eine andere Sprache. Was ist Sache?

Themen unserer Tagung:

- **Lärmschutz und rechtliche Vorgaben**
- **Hafen - Hinterlandverkehr**
- **Schienengüterverkehr auf lokaler Ebene**

Exkursionen:

Mi.: Die neue Stadtbahn Heilbronn Nord

So.: Reaktivierung Senden-Weißenhorn und Stadtverkehr Ulm



Tagungsbüro HST
Postfach 240
D-83089 Bad Endorf
<http://horber.schiene-tage.de>



Abb. 5: Der Liefenshoek-Tunnel verbindet die beiden Teile des Hafens von Antwerpen.

ebenfalls Teil des Rhine-Alpine Corridors und der im Dezember 2012 als größtes Einzelbauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel in Betrieb genommene, und 9,4 km lange Katzenbergtunnel nördlich von Basel und die zweite Rheinbrücke in Basel. Sie sind Bestandteil einer zukünftig durchgehend vierspurigen Rheintalschiene. Im Raum Rastatt wird zurzeit intensiv gebaut, in Offenburg „harzt“ es noch (siehe Lasten).

Wenig auf sich warten lässt der Ausbau auf dem zukünftig dreigleisigen Abschnitt von der niederländischen Grenze bei Emmerich nach Oberhausen: Hier sind 47 Brücken, 55 Lahnübergänge und elf Bahnhöfe anzupassen. Die Kosten belaufen sich auf 1,5 Mrd. Euro, und es wird mit einer Bauzeit ab 2016 von sechs Jahren gerechnet.

Schließlich ist auch der 4-Meter Korridor durch die Schweiz von Basel via den Gotthard-Basistunnel zu den norditalienischen Terminals entlang dem Lago Maggiore in den Raum Busto-Arsizio/-Gallarate mit Kosten von rund 1 Mrd. Franken und fünf bis sechs Jahren Bauzeit ein weiteres Puzzelstück dieser kontinentalen Querung Europas von der Nordsee ans Mittelmeer. Sie soll – mit Ausnahme der Weiterführung über Alessandria zum Hafen von Genua, wo noch Ungewissheit über Streckenführung und Finanzierung herrscht – etwa im Jahre 2022 beendet sein. Sie ermöglicht für die Verladung von höheren Lasten mittels Lattelanhängern und Wechselbrücken einen wesentlichen Beitrag zur Produktionssteigerung der Schiene. Dazu gehört auch die Thematik längerer Züge, auf die in der nächsten Nummer von „Güterbahnen“ eingegangen werden soll.

Traktion über fünf Länder

Schweizer Eisenbahnverkehrs-Unternehmen sind entlang dem Rhine-Alpine Korridor gut aufgestellt. Da ist einmal die SBB Cargo International, die dieses Jahr in Deutschland ihre zehnjährige Präsenz feiert. Mit ihrer Konzentration auf den Nord-Süd-Verkehr ab den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam, Bremerhaven und Lübeck sowie den Anschlüssen in Duisburg, Köln und Ludwigs-

hafen an die Binnenschifffahrt auf dem Rhein ist sie gemäß Unternehmensleiter Michail Stahlhut der führende Anbieter und kennt jede Schwelle unserer Hauptstrecke, also des Rhine-Alpine Corridors. BLS Cargo gelingt es dank Beschaffung von acht Lokomotiven der Baureihe BR 186 von Bombardier die Traktion über die gesamte Route mit all ihren unterschiedlichen Strom- und Sicherheitssystemen aus eigener Hand anzubieten (so beispielsweise für die niederländische ERS Railways die Verbindung Rotterdam–Melzo).

Tradition hat DB Schenker Rail im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz, wobei sie seit Ende 2013 den Partner für den Abschnitt Basel–Norditalien von BLS Cargo neu an SBB Cargo übertragen hat. Mit rund zehn Prozent ist die belgisch-schweizerische Crossrail am Verkehr über die beiden Schweizer Alpenstrecken beteiligt. Neuer Wettbewerber auf der Achse ist seit einem Jahr die Rhein-Cargo, die aus dem Raum Köln erste Züge auf dem Korridor in die Schweiz – aber noch nicht nach Italien – fährt.

Schlüsselstelle Terminals

Als Terminalbetreiberin spielt der Bahnoperateur und Nummer Eins im transalpinen unbegleiteten Kombiverkehr Hupac entlang dem Rhine-Alpine Corridor eine maßgebliche Rolle: In Antwerpen besitzt das Unternehmen seit 2010 ein eigenes Terminal und ist am Terminal Combinant (eröffnet 2009 und im gemeinsamen Besitz von BASF, Hupac und Inter Ferry Boats) beteiligt ebenso wie in

Das Netzwerk im Visier

Von den vorerst neun von der EU definierten Güterverkehrskorridoren haben mittlerweile deren sechs ihren Betrieb aufgenommen und drei sind echt operativ:

- (1) Rhine-Alpine: Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–Basel–Mailand–Genua
- (2) North Sea-Mediterranean: Zeebrugge–Metz–Dijon/Straßburg–Basel–Marseille
- (6) Mediterranean: Almeria–Marseille–Mailand–Triest–Budapest

Ziel der EU ist es schließlich, ein Netzwerk von transnationalen Korridoren zu schaffen, die untereinander kombinierbar sind.

Eine wichtige Verknüpfung zweier Korridore funktioniert bereits zwischen dem North Sea-Mediterranean und dem Rhi-

ne-Alpine Corridor in Basel: Ab Zeebrugge haben die Verlagerer die Wahl zwischen dem linksrheinischen belgisch-französischen oder dem rechtsrheinischen niederländisch-deutschen Sendungsweg nach Süden, bevor es durch die Schweizer Alpen nach Norditalien geht. Es findet sogar Wettbewerb unter den beiden Korridor-Angeboten statt: So hat der in Gallarate nördlich von Mailand beheimatete Spediteur und Operateur Ambrogio bereits einmal die Seite gewechselt vom belgischen Mechelen nach Basel und weiter nach Gallarate, nämlich vom Rhine-Alpine Corridor mit seinen infrastrukturellen Engpässen hinüber zum noch nicht ausgelasteten Mediterranean Corridor. Wie allerdings der kürzliche Streik der französischen Eisenbahner sich hier auf die Kundenzufriedenheit ausgewirkt hat und der Entscheid von Ambrogio wieder rückgängig gemacht werden könnte, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.



Foto: Hansjörg Egger

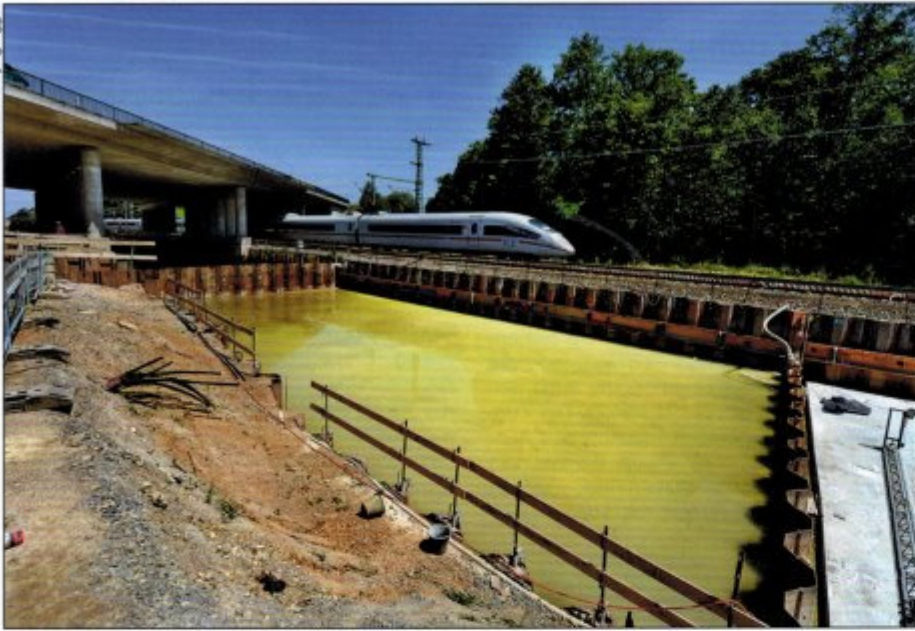


Abb. 6: In Rastatt entsteht ein Tunnel, der den letzten verbliebenen zweigleisigen Flaschenhalt nördlich von Offenburg beseitigen wird.

Ludwigshafen am Kombiterminal der BASF (zusammen mit Bertschi, Hoyer und Kombiverkehr). Präsenz markiert sie auch in Rotterdam, Duisburg und Köln. Um ihren Kunden eine hohe Verlässlichkeit der Verbindungen zu sichern, gibt es ein Back-up-Konzept mit Tragwagen-Reservekompositionen an zentralen Standorten entlang des Rhine-Alpine Corridors. Schließlich ist die Hupac mit einem Viertel am Aktienkapital der belgisch-schweizerischen EVU Crossrail (seit 2010) und von SBB Cargo International (seit 2011) beteiligt. Damit leistet sie einen Beitrag zum Erhalt der Liberalisierung durch Wettbewerb für die Traktionskosten.

Massiv investieren auch die Binnenhäfen entlang des Rhine-Alpine Corridors, wie zum Beispiel:

- Duisport mit den trimodalen Logports I und II (und demnächst mit dem bimodalen Logport IV),
- Contargo im Raum Neuss-Düsseldorf mit dem Neubau des trimodalen Terminals Floßhafenstraße,
- Rhein-Cargo mit seinen sieben Hafendstandorten an 90 km Rheinlänge zwischen Krefeld und Köln und dem im Bau stehenden Terminal Köln-Nord

Sie spielen eine immer wichtigere Rolle als Drehscheiben für den Modalwechsel vom Binnenschiff auf die Schiene und die Straße. Der Wasserweg wird denn auch in absehbarer Zukunft einen wesentlichen Teil der anlandenden Hochseecontainer von den ARA-Häfen ins Landesinnere übernehmen, bevor sie entweder mit dem Lastwagen vor Ort feiverteilt oder per Bahn weiter nach Süden transportiert werden.

Erste Erfahrungen

Der Rhine-Alpine Corridor ist seit November 2013 in Betrieb. Auf die bisherigen Erkenntnisse angesprochen, meint Dirk Pfister, Leiter Produktmanagement und Vertrieb BLS Cargo: *Der One-Stop-Shop für die Trassen-*

bestellung ist eine ausgezeichnete Sache. Allerdings stellen wir noch einen gewissen Harmonisierungsbedarf fest. So ist beispielsweise der Simplon-Intermodal 4-Meter Korridor nicht Teil der vorreservierten Trassen, den Prearranged Paths. Und ergänzt: Die Frage der Sprachgrenzen und -kenntnisse entlang der Route ist unseres Erachtens noch nicht ideal gelöst, sowohl vom Übergang von der einen zur anderen Sprache wie von der Frage, ob es nicht genügt, dass die Mitarbeitenden in den Betriebsleitstellen zweisprachig sind und die Lokomotivführer nur die eine oder andere beherrschen.

Für Rainer Klippel von Rhein-Cargo in Köln mit Ganzzugverbindungen in die Schweiz (Braunkohlestaub und Mineralöl) ist die Priorisierung der Verkehrsleistungen zunächst ungewohnt und: *die teilweise starre Systematik ist nicht für alle operativen Sachverhalte anwendbar.* Mitbewerber Boris Dobberstein von DB Schenker Rail ergänzt: *Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen des gesamten Korridors müssen auf das Niveau des Gotthard-Basistunnels angehoben werden. Wir wünschen uns, dass die Inner-schweizer Übergangskonzepte bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels bereits produktionsverbessernde Anpassungen bringen. Zu der Kritik gibt Felix Loeffel zu bedenken, dass sich der One-Stop-Shop in der Einführungsphase befinde und erst in den kommenden Fahrplanwechseln voll zum Tragen kommt: Anpassungen aufgrund der ersten Erfahrungen sollen sofort im Sinne der Eisenbahnverkehrs-Unternehmen vorgenommen werden.*



Abb. 7: Lokomotive von SBB Cargo International vor einer Rollenden Landstraße der RAAlpin in Freiburg im Breisgau nach Novara.



Der Wettbewerb bringt's: „Wiege“ der Bahnliberalisierung

Im September 1997 fuhr der erste Gersheimer Shuttle der BASF Werksbahn aus dem Produktionsstandort Ludwigshafen auf das Netz der Deutschen Bahn und erreichte mit seinen achtzehn gemieteten Tragwagen mit zwei Dutzend Containern an Bord den Binnenhafen gleichen Namens. Das war der Beginn der Bahnliberalisierung nach der EU-Richtlinie 91/440, die den freien Zugang zur Schieneninfrastruktur forderte. Kali-Ganzzüge mit der sechsachsigen Blue-Tiger-Diesellok aus 250 km Distanz, konsolidierte Kesselwagen-Ganzzüge zum zweitgrößten BASF-Bahnstandort Schwarzheide in 1999 und Aufbau eines Hubs in Leuna/Großkorbetha zur Integration von Drittmengen in 2000, erste

grenzüberschreitende Verbindung nach Antwerpen im Jahr 2000, Gründung des EVU Rail4Chem ein Jahr danach und die Ausschreibung der Verkehre zwischen den BASF-Werken europaweit: Der Wettbewerb begann zu funktionieren.

Heute fährt das BASF-eigene EVU in der Region, den Zwischen-Werkverkehr mit täglichen Verbindungen von Ludwigshafen nach Antwerpen traktioniert die DB Schenker Rail und jene nach Schwarzheide die SBB-Cargo-Tochter Chemoil, die auch den Anschluss nach Basel sicherstellt. Die Zugplanung und -disposition inklusive des Auslastungsmanagements erfolgt damals wie heute bei den Werksverbundverkehren durch BASF. Zusammen mit Prozessopti-

mierungen und der Vermarktung von Restplätzen an Dritte resultierte eine Frachtpreisverminderung für BASF auf der Schiene von rund fünfzig Prozent – die Wettbewerbsfähigkeit mit der Straße war gesichert. Für Gerd Fischer, Direktor Bahnlogistik der BASF fehlt es der Bahnbranche jedoch an Innovation: Eine Fahrzeuggeneration auf der Straße wechselt etwa alle drei Jahre, ein Kesselwagen auf der Schiene fährt deren vierzig. Er bedauert auch die mangelnde Zuverlässigkeit der Schiene durch Streiks, wie sie im Vorsommer wieder in Frankreich vorgekommen sind und besonders den Einzelwagen-Ladungsverkehr behindern, eine Transportform, die in der Chemie nach wie vor einen hohen Stellenwert besitzt.

Die Bahnvertreter und Operateure von der Optimierung der Zuglänge und des Zuggewichts entlang dem gesamten Korridor auf 740 m und 2000 Tonnen, die das bereits heute von Basel via Lötschberg-Basistunnel nach Domodossola mit Doppeltraktion der Fall ist. Mit nur einer Lokomotive ist dies jedoch auch zukünftig einzig auf der echten Flachbahn (Maximalneigung 2,5 Promille) von Basel durch den Gotthardiasistunnel und weiter via Luino in die westlich von Mailand liegenden Terminals möglich. Auf der Strecke über Chiasso-Milano leibt in der Nord-Süd Richtung eine Steigung von 15 Promille bestehen und von Süd nach Nord eine von 17 Promille für in Chias-

so durchführende Züge sowie von 21 Promille für Züge ab dem Rangierbahnhof. Diese Steigungen lassen auf den betroffenen Streckenabschnitten das Führen von Zügen mit 2000 Tonnen aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen nicht zu.

Neue Herausforderungen

Alle Prognosen lassen – den weltwirtschaftlichen Schwankungen zum Trotz – auf ein weiteres Anwachsen der Güterverkehrsströme schließen. Beispielhaft steht der staatlich geförderte Ausbau des Hochseehafens von

Rotterdam da mit dem der See abgerungenen neuen Maasvlakte-II-Hafengebiet für die größten Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von bis zu 20 000 TEU (Zwanzigfuß-Container). Vertragliche Auflage für die hier anlandenden Reedereien ist allerdings, dass der Modalsplit für den Hinterlandverkehr vorgegeben ist: Nur noch 35 Prozent auf der Straße (statt wie bisher 49 Prozent), 45 Prozent auf dem Binnenwasserweg (38 Prozent) und neu 20 Prozent auf der Schiene (gegenüber gegenwärtig 13 Prozent) Das ergibt bei Vollbetrieb ein Total von 73 000 Zügen pro Jahr oder 300 pro Tag (heute etwa 200 Züge).

Gleiches hat der Hafen Antwerpen vor: Bis 2030 soll der Anteil der Schiene von heute zehn auf fünfzehn Prozent erhöht werden. Die Lösung dieser Herkulesaufgabe sieht Lukas Klippel von der Rhein-Cargo in der engen Zusammenarbeit der drei Verkehrsträger Schiene-Straße-Wasser: *Nur in Ergänzung statt im Wettbewerb werden wir die Herausforderungen der Zukunft meistern. Und gibt gleich ein Beispiel, wie das mit dem Überseeexport von Autoteilen in Containern ab Köln über die Nordhäfen funktioniert: Die ersten Kisten reisen mit dem Binnenschiff in etwa drei Tagen nach dem Hafen, die zweite Produktion übernimmt die Bahn im Nachsprung und die zuletzt produzierten Elemente befördert die Straße mit einer Laufzeit von etwa sechs Stunden, so dass die gesamte Ladung gleichzeitig mit dem Hochseeschiff im Hafen eintrifft.*

In der nächsten Ausgabe der Güterbahnen wird der Südabschnitt des Rhine-Alpine Corridors von Basel nach Genua via Gotthard und Lötschberg/Simplon vorgestellt.

Weiterführende Informationen: www.corridor-rhine-alpine.eu



bb. 8: Diesellok der BASF.