



Der Hafenhafen Hamburg-Altenwerder ist wichtiger Startpunkt für Güterzüge nach Basel. Hinten sind die Kräne des Seehafens, rechts die Autobahn nach Süden zu sehen. FOTO: ROLF REISSMANN

## Güterverkehr im Landkreis wird wachsen

Basel bleibt das wichtigste Tor der Schweiz für Importe. Damit behält auch die Rheintalbahn ihren Rang als meistbefahrener Schienenweg in die Schweiz. Ein- und Ausfuhr des Nachbarlandes berühren daher den Kreis Lörrach weiter sehr stark.

■ Von Rolf Reißmann

**BASEL** Der begonnene langfristige Ausbau der Bahnanlagen in Basel wird oftmals nur mit dem Blick auf den Personenverkehr betrachtet, doch er dient gleichermaßen dazu, die Belastungen des Knotenpunktes durch den Güterverkehr zu verringern.

Ausgangspunkt dafür sind zwei wesentliche Faktoren: 49 Prozent der Wertschöpfung des Schweizer Life-Sciences-Sektors werden in und um Basel erwirtschaftet, außerdem erfolgt der Transport eines Drittels aller Ex- und Importe des gesamten Landes durch Basel. Während die Transitzüge nach und aus Italien durchfahren, werden viele Züge mit Ziel- oder Abgangsorten in der Schweiz im grenznahen Rangierbahnhof Muttenz neu geordnet. 2023 wurden dort 183.850 Wagen abgefertigt. Sie gehörten zu den mehr als 5100 Güterzügen, die zur

Ver- und Entsorgung der Schweiz aus Norden eintrafen oder nach dorthin abfahren. Der überwiegende Anteil davon, nämlich rund 90 Prozent, rollten über die Rheintalbahn, also auch durch den Kreis Lörrach.

Die Schweizerischen Bundesbahnen kalkulieren bis 2040 einen Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs durch den Knoten Basel um 20 Prozent. Einer der deutschen Hauptversender für Ziele in der Schweiz ist der Hamburger Hafen. Von dort aus gehört die Rheintalbahn sowohl mit Containern als auch im Wagenladungsverkehr zu den meistbefahrenen Routen. Etwa 4000 Container und knapp 100.000 Tonnen im Wagenladungsverkehr werden jährlich aus dem Hamburger Hafen nach Basel transportiert. Dabei ist die Rheintalbahn nicht die einzige Strecke, auch über die Elsässerbahn rollen erhebliche Mengen. Weil der schleppende Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland durch die Schweiz nicht zu beeinflussen ist, drängt sie nun zum Ausbau der linksrheinischen Strecken durch Frankreich.

Erste Aufgabe dabei ist die Vergrößerung des Profils der beiden Tunnel im Basler Stadtgebiet. Derzeit können dort noch keine Güterzüge im 4-Meter Profil gefahren werden. Dies ist Voraussetzung, um

in kombinierten Ladungsverkehr Sattelaufleger mit vier Meter Höhe auf Waggons zu verladen. Damit vergrößert sich das Ladevolumen bei Europaletten um 50 Prozent, erst so wird die Bahnverladung der Auflieger über lange Strecken für Speditionen attraktiv.

Dazu sollen bis 2029 im Kannenfeld- und im Schützenmatttunnel die Sohlen um jeweils 54 Zentimeter abgesenkt werden, gleichzeitig sind die Fahrleitungen anzupassen und neue Fluchtwege einzubauen. Beide Tunnel erreichen eine Gesamtlänge von nahezu 1300 Metern. Außerdem sind zwischen den Bahnhöfen St. Johann und Basel SBB fünf Straßentrassenüberführungen auf die neue Höhe einzurichten.

Als im Sommer die Rheintalbahn bei Rastatt für drei Wochen gesperrt war, konnten rund 400 Züge von Würth durch das französische Röschwoog bis Straßburg und dann über Kehl wieder nach Deutschland fahren. Schweizer und deutsche Spediteure sind zwar sehr daran interessiert, diese noch eingleisige Strecke auszubauen und zu elektrifizieren, um die Rheintalbahn zu entlasten, doch die elsässische Verwaltung möchte dies nicht. Auch die Variante, von Antwerpen und Rotterdam her verstärkt Güterzüge über Metz und Straßburg nach Basel zu

fahren, sehen die französischen Regionalbehörden nicht gerne, sondern empfehlen die Route über Belfort und Nancy. In Frankreich wird die Strecke von Straßburg nach Basel schon heute mit knapp 5000 Güterzügen pro Jahr im Transit- und Zielverkehr als ausgelastet betrachtet. Die Schweiz strebt für den Ausbau des Güterverkehrs mit Frankreich einen Staatsvertrag an.

Im Hafen Duisburg, einem weiteren Verladeknoten in Richtung Süden, wurde erst vor wenigen Wochen ein neues Terminal des Schweizer Spezial-Logistikers Bertschi eröffnet. Von dort aus verkehren derzeit sechs Rundläufe pro Woche mit Flüssigkeitscontainern über die Rheintalbahn nach Italien und zurück. Wie andere Großspediteure weist auch Bertschi darauf hin, dass eingetretene und zu erwartende Preiserhöhungen für den Bahntransport dazu führen werden, dass in den kommenden Jahren wieder große Gütermengen von der Schiene auf die Straße verlagert werden, denn Straßengüterverkehr wird von der EU weit weniger reglementiert als Bahnverkehr.

In Deutschland begünstigen außerdem die massiven Verspätungen im Güterverkehr den Wechsel zurück auf die Straße. Ab 2029 wird die rollende Landstraße zwischen Freiburg und Novara eingestellt, dieser Rückbau wird etwa weitere 100.000 Lastwagen pro Jahr bis und von Weil auf die A5 zurückbringen.