

Lkw-Verladung hat Luft nach oben

Der Schlüssel für die Verlagerung der Züge der rollenden Landstraße in den Katzenbergtunnel liegt dieser Tage in Freiburg.



Ein Zug der rollenden Landstraße verlässt den Bahnhof Weil am Rhein. Die Lkw-Fahrer verbringen die gut achtstündige Fahrt im Begleitwagen. Foto: Rolf Reißmann

BAD BELLINGEN/WEIL. Alle Güterzüge in den Katzenbergtunnel: So lautet seit langem eine Kernforderung in Sachen drittes und viertes Gleis am Oberrhein aus dem Kreis Lörrach. Für die Züge der rollenden Landstraße (Rola) lässt sich das bis jetzt aber nicht umsetzen; auch wenn die Bahnunternehmen da durchaus guten Willens sind, scheitert das an rechtlichen und sicherheitstechnischen Aspekten. Ein Schlüssel, das zu ändern, liegt dieser Tage in Freiburg.

Wenn der Freiburger Gemeinderat diesen Monat über einen Bauantrag des Schweizer Transportdienstes R-Alpin berät, betrifft das mittelbar auch die Orte an der alten Rheintalbahn zwischen Bad Bellingen und Weil. R-Alpin, eine Gemeinschaftsfirmen der Bahnunternehmen SBB Cargo, BLS Lötschbergbahn, Hupac und Trenitalia, betreibt die rollende Landstraße (Rola) und die befördert per Zug ganze Lkw zwischen Freiburg und Novara in Italien. Derzeit aber fährt die Rola noch nicht durch den Katzenbergtunnel. Dahinter stecken aber keine grundsätzlichen Vorbehalte von R-

Alpin; vielmehr bleibt die die Anlieger schonende Tunnelstrecke aus rechtlichen und sicherheitstechnischen Gründen für die Rola verschlossen und das hat nicht zuletzt mit der Infrastruktur in Freiburg zu tun.

Täglich verkehren bis zu elf Zugpaare

Die Lastwagenfahrer reisen in der Rola in einem Begleitwagen, der mit Duschen, Speisebar und Liegen ausgestattet ist. So entspricht die achtstündige Zugfahrt einer großen Ruhepause. Das ist ein Grund, der die Rola für Spediteure lukrativ macht: Sie gewinnen acht Stunden Fahrtzeit. Dazu kommt, dass das Transportmittel die aufwendige Zollabfertigung erübrigt. Aber, die Begleitwagen müssen im Tunnel direkt hinter der Lok fahren. Bisher können die Rola-Züge indes nur mit dem Begleitwagen am Ende aus dem Terminal in Freiburg fahren. In Weil wechselt die Lok dann ans andere Ende und fährt mit dem Zug durch die Wendeschleife gen Süden. Bei den Fahrten aus Novara läuft das ebenso ab. Angepasst an den Bedarf verkehren täglich bis zu elf Zugpaare; dabei passen 28 Lastwagen auf einen Zug.

Vergangenes Jahr transportierte die Rola so fast 110 000 Lastwagen, die damit nicht auf den Autobahnen im Markgräflerland, am Hochrhein, in der Schweiz und Norditalien unterwegs waren. Bewilligt der Gemeinderat Freiburg den Antrag zum Umbau des Terminals an der Hermann-Mitsch-Straße am Flugplatz, können im Sommer die Arbeiten beginnen. Dann wird das Beladeverfahren um 180 Grad gedreht. Ab 2016 sollen die Züge dann in neuer Ordnung ab Freiburg ausfahren und den Katzenbergtunnel nutzen. Die Einwohner in Kembs, Bad Bellingen und Efringen-Kirchen werden das spüren; zwar sind die Flachwaggons für den Lkw-Transport wegen der kleinen Räder nicht so laut wie Güterwaggons, aber sie sind lauter als Nahverkehrszüge.

Auch auf dem Rangierbahnhof Weil werden die Züge nach dem Umbau nicht mehr halten müssen; das bringt weitere 30 Minuten Zeitgewinn: ein zusätzliches Plus für Spediteure. Doch die Betreiber der Rola schauen auch in die fernere Zukunft. Wenn im Sommer 2016 der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, können noch mehr verladene Lkw durch die Alpen transportiert werden. Und von 2025 an muss der Gotthard-Straßentunnel saniert werden. Sollten sich die Wähler und Wählerinnen der Schweiz nächstes Jahr gegen die angedachte zweite Röhre des Straßentunnels aussprechen, müssten in zehn Jahren nahezu alle Lkw per Bahn durch die Alpen transportiert werden.

Denn schon mit dem Beschluss zum Bau der neuen Alpentransversale (Neat) Anfang der 90er-Jahre wurde festgelegt, dass dann jährlich nur noch 600 000 Lastwagen auf der Gotthard-Autobahn fahren sollen, derzeit sind es 1,3 Millionen. Schon das zeigt, welches Potenzial die Bahnverladung bietet, aber auch welche Kapazitäten noch gebraucht werden. Selbst dann, wenn eine zweite Tunnelröhre der Autobahn kommt, reicht die heutige Infrastruktur nicht aus. Derzeit prüft das französische Unternehmen Lohr, ob es nördlich von Freiburg ein weiteres Terminal errichtet. Dort sollen dann Sattelzugauflieger ohne Zugmaschine verladen werden. Auch der deutsche Verloader Cargobeamer plant, verstärkt Ganzzüge durch den neuen Gotthard-Tunnel zu fahren. Für die Anlieger wie auch die Nutzer der Autobahnen A 5 und A 98 wären solche Lösungen allemal von Vorteil.