

# **Silkevejsdynamikken øger presset på tyskerne for at ændre politik og modernisere kapaciteten for flod- og jernbanefragt**

15. nov., 2016 – Ved »Vandvej Rhinen«-begivenheden den 14. nov. i Düsseldorf, arrangeret af de fire Rhinstater Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz og Baden-Württemberg, talte flere af talerne om den kinesiske Silkevejsudfordring for Tyskland og Europa for at gøre deres transportinfrastruktur egnet til fremtidens fragtvolumener. Talere angreb forhindringer fra miljøbevægelsen og bureaukratiet, så vel som også forbundsregeringens inertie vis-à-vis gennemførelsen af afgørende infrastrukturprojekter, så som den længe tiltrængte fordybning af Rhinens flodleje og moderniseringen af sluserne på Rhinens bifloder.

Rhinkorridoren fra Rotterdam, Holland, og til Genova, Italien, er i færd med at blive bragt i form af hollænderne og belgierne, og schweizerne har bidraget med Gotthard-basistunnellen; det, der mangler, er en opgradering langs den tyske del, især jernbanefragtruten langs med Melleste Rhindal, hvis kapacitet er årtier bag efter nutidens krav, for slet ikke at tale om fremtidens forventede massive forøgelse af fragtvolumener. Hvis de tyske vandvejs- og jernbanekorridorer ikke opgraderes i tide, vil fragten komme ud på veje og motorveje med indbyggede, konstante trafikpropper.

På samme måde arbejder Tyskland og Bulgarien ikke på Donauvandvejen, der ville have en betydelig kapacitet til godstransport mellem området omkring Sortehavet og

Centraleuropa, hvorimod østrigerne gør en masse, og rumænerne også for nylig er gået i gang. Også her gør østrigerne og kineserne, med projekter i flere af balkanlandene, en masse for at forbedre jernbanekorridorerne mellem den græske havn i Piræus, som Kina har investeret stort i, og Wien, men den tyske del er stadig inaktiv. Når det græske havn for skibscontainere i Piræus bliver fuldt ud operationelt, vil enorme mængder fragtvolumen søge en vej ind i Europa – hvis Donau ikke til den tid er klar, vil fragten komme ud på dårlige veje og jernbaner, som EU også har forsømt at opgradere. Igen er Kina trådt til med det, der burde have været en europæisk opgave.

Rhinen-Alperne-korridoren tegner sig i øjeblikket for 13 % af den europæiske befolkning, 19 % af europæisk BNP og behandler 1 mia. tons fragt årligt.