

Media Release

Transportforum "NEAT als Chance für die Wirtschaft"

Gemeinsame Strategie für Terminals in Norditalien unterzeichnet

Lugano, den 11.05.2012 - Der Gotthard-Basistunnel bringt die erwarteten Vorteile für den Korridor Rotterdam-Genua, wenn die in der Schweiz und im Ausland bestehenden infrastrukturellen Lücken geschlossen werden. Die europäischen Kombiverkehrs-Unternehmen trafen sich anlässlich der 45. Generalversammlung der Hupac in Lugano und betonten die Notwendigkeit, den Güterverkehr in den Mittelpunkt der Strategien für die Entwicklung der Bahn-Infrastruktur zu stellen. Ein erster konkreter Schritt ist die von der FS-Gruppe, Cemat und Hupac anlässlich des Forums unterzeichnete Terminalstrategie für Norditalien.

Die Transportunternehmen sind bereit, auf die Bahn zu setzen, wenn dieser Verkehrsträger wettbewerbsfähig und effizient ausgestaltet wird – dies ist die Erkenntnis des Forums, welches Hupac in Lugano anlässlich ihres 45-jährigen Jubiläums veranstaltet hat. Zu den Referenten gehörten **Bernardino Regazzoni**, Botschafter der Schweiz in Italien, Nationalrat **Fabio Regazzi**, Mitglied der Verkehrskommission, und **Raffaele Cattaneo**, Minister für Infrastruktur und Mobilität der Region Lombardei, der seit Jahren den kombinierten Verkehr unterstützt mit dem Ziel, die Mobilität für Güter und Personen zu verbessern. Special Guest der Veranstaltung war **Mauro Moretti**, Delegierter des Verwaltungsrats der Ferrovie dello Stato Italiane und Präsident der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (Community of European Railway and Infrastructure Companies), der sich intensiv für die Wiederbelebung der Eisenbahnunternehmen auf nationaler und internationaler Ebene einsetzt.

Das Forum wurde von **Hans-Jörg Bertschi** eröffnet, dem Verwaltungsratspräsidenten der Hupac. Der Kombi-Operator wurde vor 45 Jahren in Chiasso gegründet und ist heute die Nummer 2 in Europa. „Unser Netz erstreckt sich über ganz Europa und erreicht seit einigen Jahren auch die neuen Märkte in Russland und China. Unser Kerngeschäft ist jedoch weiterhin der transalpine Verkehr: Zwei von drei Hupac-Sendungen haben Start- oder Zielpunkt in Italien. Vor diesem Hintergrund haben wir die Zusammenarbeit mit unserem Partner Cemat noch weiter verstärkt: Mit gebündelten Kräften wollen wir den Verkehr auf der traditionellen Nord-Süd-Achse und auf den neuen Achsen Richtung Osten ausbauen“, erklärte Bertschi. Der Gotthard-Basistunnel, der im Jahr 2017 seinen Betrieb aufnehmen wird, ist eine grosse Chance, die im vollem Umfang wahrgenommen werden sollte. Die Zufahrtswege müssen im gesamten Korridor angepasst werden, damit die Kombi-Züge den Wettbewerb mit dem Strassenverkehr aufnehmen können und folglich einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können. „**Der Schlüssel zum Erfolg liegt in der Produktivität des Systems**“, meint Bertschi. „Es braucht eine Bahninfrastruktur, auf der Züge mit 750 Metern Länge und 2'000 Tonnen mit einer einzigen Lokomotive verkehren und auf der zudem die modernen Sattelanhänger mit einer Eckhöhe von 4 Metern befördert werden können. In wenigen Jahren werden die Subventionen der Schweiz für den kombinierten Verkehr auslaufen. Wir müssen uns darauf vorbereiten, aus eigenen Kräften auf dem Markt zu bestehen“. Der kritische Punkt ist die zeitliche Dimension der Ausbauarbeiten der Strecken, die gegenwärtig wesentlich geringere Parameter mit einer Zuglänge von 575 m und einem Profil von 3,80 m aufweisen. Hupac fordert, dass die Anpassung der Strecke Bellinzona-Luino-Novara, die 80 % des Intermodalverkehrs über den Gotthard bewältigt und die grossen Terminals westlich von Mailand bedient, bis 2020 abgeschlossen sein muss. Der Aufwand ist bescheiden, und

notwendigen Massnahmen sind teilweise bereits geplant. Deutlich anspruchsvoller ist der Ausbau der Strecke via Chiasso, welche den Bau eines Ostzweigs Seregno-Bergamo als Umgehung des Knotens von Mailand erfordert und erst nach 2030 fertiggestellt sein wird. „Wir wollen ein Missverständnis ausräumen: Es müssen beide Strecken ausgebaut werden. Die Strecke über Luino ist dringender, während die Strecke über Chiasso wichtiger ist, weil dort die grossen Volumen der Zukunft fahren werden“, betonte Bertschi und warnte: „Wir dürfen nicht den Fehler machen, uns auf die grossen Projekte von morgen zu konzentrieren und dabei die heutigen Anforderungen zu vergessen.“

Das von Hupac ausgerichtete Forum hatte den Anspruch, eine gemeinsame Plattform für die Schweiz und Italien in einer sensiblen Angelegenheit wie der Infrastrukturstrategie für den Bahnkorridor Rotterdam-Genua zu bilden. Die Botschaft der Schweiz in Italien, auf dem Forum vom Botschafter **Bernardino Regazzoni** repräsentiert, nimmt eine Koordinationsrolle wahr. „Wir haben die Signale der KV-Operateure, der Institutionen auf Zentral- und Regionalebene sowie der Bahnen entgegengenommen und bauen gemeinsam einen Handlungsrahmen auf, der konkrete und konsensfähige Antworten liefert“, erklärte Regazzoni. Ein erster Schritt ist die Erstellung einer Terminalstrategie für Norditalien, die dem erwarteten Verkehrsfluss nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Rechnung trägt. „Man muss bei den Terminals beginnen, um die Zufahrtslinien zu definieren“, verdeutlichte Regazzoni, „das gilt sowohl für die bereits vorhandenen Terminals wie Busto Arsizio oder Novara als auch für die neuen Terminals, die in der Lombardei entstehen werden. Die Schweiz kann den Bau neuer Terminals auf der Grundlage ihrer Gesetze auch in Italien finanziell unterstützen, wenn wir in einem abgestimmten Rahmen arbeiten. Heute wird ein **Memorandum of Understanding für Terminalprojekte in Milano, Brescia und Piacenza** von der Gruppe FSI, Cemat und Hupac unterzeichnet: ein zentraler Baustein im europäischen Güterverkehr. Ich bin zuversichtlich. Schritt für Schritt können wir weitere wichtige Ziele erreichen, von denen sowohl die Schweiz als auch Italien profitieren werden.“

Konkrete Schritte für den Güterverkehr werden auch vom Nationalrat **Fabio Regazzi**, Mitglied der Verkehrskommission des Schweizerischen Parlaments und neuer Präsident des Verbandes Swiss Shippers Council, gefordert. Die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist eine wichtige nationale Aufgabe, bei der man jedoch frei von Ideologien vorgehen und sich der Wirklichkeit konkret und pragmatisch stellen muss. „Strasse und Schiene ergänzen einander und sollten daher auch koordiniert ausgebaut werden, ohne Verzerrungen oder falsche Erwartungen“, betonte Regazzi. Die programmatische Zielsetzung der Verlagerung sollte in konkrete Massnahmen umgewandelt werden, die den Anforderungen des Markts entsprechen. „Der Güterverkehr verdient unsere Aufmerksamkeit. Es ist **Aufgabe der Politik, die Strategien für die Infrastrukturentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen vorzugeben und deren Umsetzung zu überwachen**“, meinte Regazzi. „Wir brauchen Investitionen in die Infrastruktur, die zur Steigerung der Produktivität des Güterverkehrs beitragen, anstatt Subventionen, die einer Produktivitätsverbesserung der Logistikketten nicht förderlich sind.“

In Italien hat man die Chancen der NEAT deutlich erkannt. „Die Lombardei gehört zu den wichtigsten europäischen Wirtschaftsräumen und beansprucht natürlich die besten Verbindungen nach Norden“, erklärte Raffaele Cattaneo, Minister für Infrastruktur und Mobilität der Region Lombardei. Der Intermodalverkehr ist eine bewusste Entscheidung, die vor über 20 Jahren getroffen wurde und zu konkreten Ergebnissen geführt hat. Die Terminals von Segrate, Busto Arsizio, Gallarate, Mortara und Sacconago sind dank der Unterstützung durch die Region Lombardei entstanden. „Aber das reicht noch nicht aus. Wenn man bedenkt, dass von den alljährlich in der Lombardei transportierten 400 Millionen Tonnen lediglich 24 auf der Schiene befördert werden, erkennt man sofort, dass man sich in erster Linie der Herausforderung eines weiteren

Ausbau des Infrastrukturnetzes stellen muss.“ Gute Fortschritte machen die Arbeiten am ‚Regionaltisch für den Güterverkehr‘, an dem Transportunternehmer, Terminalbetreiber, Eisenbahngesellschaften und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur beteiligt sind. Zielsetzung ist es, die Energien auf die dringlichsten Ausbauarbeiten zu konzentrieren. In Hinblick auf die Öffnung des Gotthard-Basistunnels wird die Kapazität der Strecke Chiasso-Mailand bis 2020 durch technologische Massnahmen und in einer späteren Phase durch den Bau des Ostzweigs Seregno-Bergamo gesteigert. Zentral bleibt die Frage der Umschlagterminals. „Die von der Gruppe FSI, Cemat und Hupac entwickelte Terminalstrategie ist eine bedeutende Neuerung. Die Region Lombardei wird ihren Teil dazu beitragen, dass diese Projekte anlaufen“, versicherte Cattaneo. Allerdings dürfen die vorhandenen Terminals nicht vergessen werden, die am Ausgang der Strecke von Luino zwischen der Lombardei und dem Piemont dicht konzentriert liegen. „Sie sind ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Wirtschaft und für die Arbeitsplätze im Logistiksektor. Wir dürfen die bestehenden Linien nicht vernachlässigen, sondern müssen sie durch kleine Anpassungsmassnahmen leistungsfähiger machen“, so Cattaneo abschliessend.

Die neuen Bahninfrastrukturen der Schweiz bieten vielversprechende Perspektiven für den Gütertransport, weil der Verkehr, welcher über sie geleitet wird, erstmals mit den anderen Verkehrsträgern konkurrieren kann. Laut **Mauro Moretti**, Delegierter des Verwaltungsrats der Gruppe Ferrovie dello Stato Italiane, muss sich mittlerweile auch im Eisenbahnsektor eine ergebnisorientierte Unternehmersichtweise durchsetzen und eine Abwendung von der Inanspruchnahme staatlicher Hilfen stattfinden, in deren Zeichen die europäischen Eisenbahnen lange Zeit gestanden haben. **„Die NEAT ist eine Chance zur Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs, der wegen der geringe Wettbewerbsfähigkeit des Systems unter extrem schwierigen Bedingungen arbeitet“**, erklärte Moretti, der im Februar zum dritten Mal als Präsident der Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) im Amt bestätigt wurde. Im Rahmen dieser Perspektive ist auch die Neuausrichtung von Cemat zu sehen, dem zur Gruppe FSI gehörenden Kombi-Operateur, dessen Ziele Moretti wie folgt umreisst: „Eintritt in den Maritimverkehr von und zu den Mittelmeerhäfen durch Übernahme der Verkehre von Italcontainer, Entwicklung neuer Verbindungen zwischen Italien und Osteuropa und Verstärkung des Angebots zwischen Italien und den wichtigsten europäischen Ländern gemeinsam mit langjährigen Partnern, zu denen auch der Teilhaber Hupac gehört.“ In Bezug auf die NEAT-Zeitplanung erklärt sich die Gruppe FSI bereit. „Um auf den bis 2030 prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens reagieren zu können, müssen wir die Strecke über Chiasso mit technologischen Lösungen zur Kapazitätssteigerung aufrüsten. Danach wird der Ostzweig gebaut. Ausserdem nehmen wir die Entwicklung der Infrastruktur und der Terminals östlich von Mailand in Angriff, damit eine ausreichende Kapazität sichergestellt ist.“ Die bisher von der Gruppe FSI und Hupac definierten Projekte sehen den Bau bzw. den Ausbau der Terminalanlagen im Umfeld der Städte Mailand, Brescia und Piacenza vor. Italien und die Schweiz sind feste Bestandteile des Nord-Süd-Korridors. Daher können die erforderlichen Schritte nur gemeinsam unternommen werden, meinte Moretti. „Wir nehmen die Prioritäten der Schweiz in Bezug auf den Vier-Meter-Korridor zur Kenntnis. Wir stehen für einen Austausch über das Timing und die erforderlichen Massnahmen zur Verfügung, wobei wir die Priorität auf Strecken mit höherer Kapazität legen.“

Ansprechpartner: Irmtraut Tonndorf, Kommunikationsleiterin, Tel. +41 91 6952936,
itonndorf@hupac.ch