

Von der Strasse auf die Schiene

Als Unternehmen und Verbände haben wir ein vitales Interesse an einer marktnahen Ausgestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen auf dem wichtigsten Korridor für den kombinierten Verkehr in Europa. Wir befassen uns strategisch mit den künftigen Herausforderungen aus der Sicht des Marktes: Wie können wir erreichen, dass das Verlagerungsziel im vorgesehenen Zeitraum weitestgehend erreicht wird?

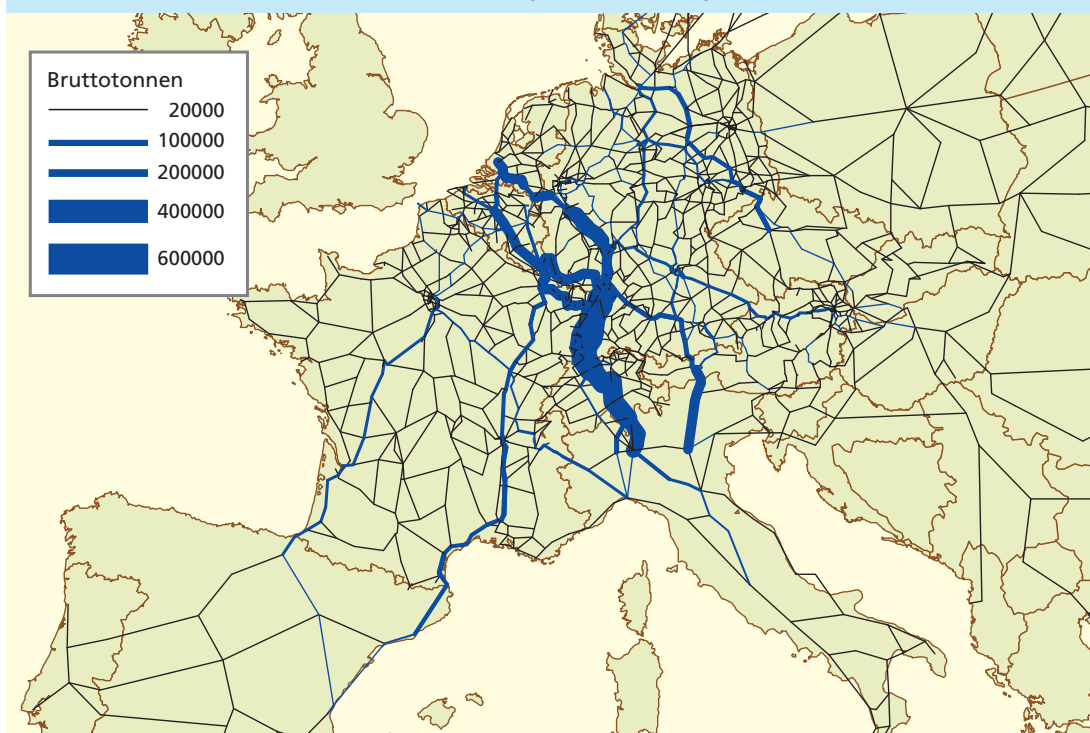
Es ist Aufgabe der Politik, die richtigen verkehrspolitischen Weichenstellungen vorzunehmen. Die noch erforderliche Anschlussfinanzierung zur Ertüchtigung des Gotthard-Korridors ist nur in kleiner Schritt im Vergleich zu den bereits erfolgten Investitionen in den 57 Kilometer langen Basistunnel.

Von grosser Bedeutung ist auch die Koordination mit den Nachbarländern. Je länger der Entscheidungsprozess für die internationalen Anschlussstrecken auf institutioneller Ebene dauert, desto später wird die Verkehrsverlagerung umsetzbar sein.

Dagegen ist es Aufgabe der Unternehmen, die Verkehrsverlagerung unter der Prämisse der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit umzusetzen. Als Unternehmen investieren wir hohe Summen in den Schienengüterverkehr: in Lokomotiven, Bahnwagen, Umschlagterminals und in spezielle, für den kombinierten Verkehr geeignete Fahrzeuge, welche per Kran auf die Bahnwagen verladen werden können.

Die Vorlaufzeit für Investitionen in Strassenfahrzeuge für den kombinierten Verkehr liegt bei fünf bis acht Jahren. Umso wichtiger ist es, dass der Markt in Hinblick auf die NEAT frühzeitig sensibilisiert wird und auf stabile Rahmenbedingungen zählen kann, damit Investitionsentscheide beizeiten und mit der notwendigen Sicherheit getroffen werden können.

Die Nord-Süd-Achse dominiert: Netzbelastung 2015 im unbegleiteten kombinierten Verkehr



Weitere Informationen:

VAP - Verband der verladenden
Wirtschaft
Ringlikerstrasse 70
CH-8142 Uitikon

Frank Furrer
Tel. +41 44 491 15 95
furrer.vap@bluewin.ch

Verband Öffentlicher Verkehr
Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

Hans-Kaspar Schiesser
Tel. +41 31 359 23 44
hanskaspar.schiesser@voev.ch

Hupac Intermodal
Viale Manzoni 6
CH-6830 Chiasso

Irmtraut Tonndorf
Tel. +41 91 6952936
itonndorf@hupac.ch



NEAT 2017 Infrastrukturen für die Verkehrsverlagerung

Geht die NEAT an den Marktbedürfnissen vorbei?

In 2008 durchquerten 900.000 Strassensendungen die Schweizer Alpen sicher und umweltfreundlich auf der Schiene. In zehn Jahren sollen es doppelt so viele sein. Denn erklärtes Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist es, den ständig wachsenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und die Anzahl der Lkw-Sendungen im Strassentransit von heute 1.200.000 auf 650.000 Einheiten nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu senken.

Eine gigantische Herausforderung, zumal der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse weiter wachsen wird. Klamme Haushaltskassen verzögern den notwendigen Ausbau der Bahninfrastrukturen. Und der ebenfalls wachsende Personenverkehr macht dem Güterverkehr die knappen Kapazitäten streitig.

In absehbarer Zeit wird der Gotthard-Basistunnel Realität. Damit dieses Jahrhundertbauwerk tatsächlich die erhoffte Verlagerungswirkung entfaltet, sind wichtige Weichenstellungen notwendig. Wir können es uns nicht leisten, dass diese Infrastruktur der Superlative an den Marktbedürfnissen vorbeigeht.



Kein ausreichendes Trassenangebot für das grösste Güterverkehrssegment im Alpen transit durch die Schweiz!

Verlagerungsziel

Zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, also voraussichtlich 2019, soll das Verlagerungsziel erreicht sein. Dieses sieht eine Senkung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf 650.000 Lkw pro Jahr vor. Bei der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens um 2 bis 3% jährlich muss die transalpine Bahninfrastruktur im Jahr 2019 etwa 1.200.000 Strassensendungen zusätzlich zu den 900.000 Kombi-Sendungen des Vorkrisenjahres 2008 bewältigen.

Korridorkonzept

Dafür sind die neuen Basistunnel Lötschberg, Gotthard und Ceneri allein nicht ausreichend. Die gesamte Nord-Süd-Achse muss in der Schweiz ebenso wie in den Nachbarländern gemäss eines Korridorkonzepts angepasst werden. Denn das schwächste Glied der Kette bestimmt die Leistungsfähigkeit der gesamten Achse.

Marktsegment 4-Meter-Sattelzüge

In den letzten zwanzig Jahren hat sich der Anteil der Sattelschlepper im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz verdoppelt und beträgt heute 60% aller

Fahrzeuge. Im internationalen Strassentransit dürfte der Anteil bei mindestens 80% liegen. Sattelaufleger sind flexibel im Einsatz und mit ihren 4 Metern Eckhöhe besonders geeignet für den Transport von Volumengütern. Die Bahninfrastruktur via Gotthard lässt jedoch nur den Transport von Auflegern bis 3,80 Meter Eckhöhe zu.

4-Meter-Korridor via Lötschberg

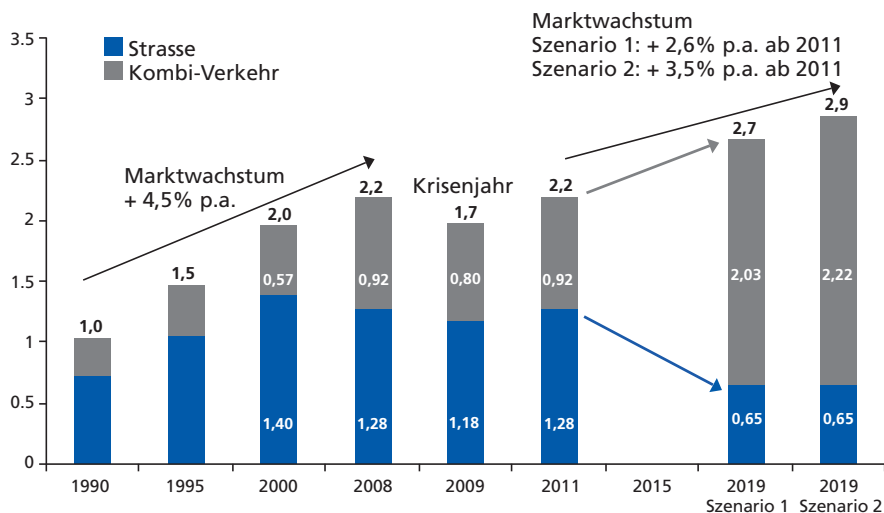
Auf der Lötschberg-Achse besteht zwar ein 4-Meter-Korridor zwischen Deutschland und Italien. Wegen Engpässen im Süden ist die Kapazität jedoch zu über 90% ausgelastet, wie die unabhängige Trassenvergabestelle Trasse Schweiz bestätigt. Für das grösste und exponentiell wachsende Güterverkehrssegment im Alpen transit besteht somit kein adäquates schienenseitiges Angebot.

Tiefgelegtes Rollmaterial

Bei den Bahnwagen für den kombinierten Verkehr lassen sich keine zusätzlichen Höhenzentimeter gewinnen. Die neuesten Modelle sind bis auf 27 cm über Schienenoberkante abgesenkt und schöpfen damit alle behördlich zugelassenen Möglichkeiten aus.

Verlagerungsziel 2019: Kapazitäten schaffen für 1,2 Millionen Kombi-Sendungen zusätzlich!

Mio. Lkw-Fahrten bzw. Kombi-Sendungen im Alpen transit durch die Schweiz



Verhindertes Wachstum

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweiz beträgt der Anteil der Sattelauf-
lieger gegenwärtig nur 13%. Auf der Bren-
nerachse hingegen, welche im Jahr 2000 auf
das 4-Meter-Profil umgerüstet wurde, sind
heute 28% der beförderten Kombi-Sendungen
Sattelauf-
lieger. Auch die Rollende Autobahn
kann nicht wachsen: weder auf der Lötsch-
bergstrecke (aus Kapazitätsgründen), noch auf
der Gotthardstrecke (aus Profilgründen).

Südanschlüsse

Für die Südanschlüsse zum Gotthard-Basistunnel wird in zwei Richtungen geplant: Süd-
anschluss "Ost" über die Strecke Chiasso/Como
und Südanschluss "West" über die Luino-Ach-
se. Für beide Projekte stehen verschiedene Vari-
anten zur Diskussion. Die neuen Bahnlinien,
welche in Abstimmung zwischen der Schweiz
und Italien entstehen werden, sind wegen des
bergigen Geländes sehr anspruchsvoll und er-
fordern hohe Investitionen. Gemäss heutigem
Stand ist mit einer Umsetzung im Zeitraum
2040-2050 zu rechnen, also weit jenseits des
Zeithorizonts, welcher für das Verlagerungs-
ziel relevant ist. Damit zeitnah leistungsfähige
Bahnlinien zur Verfügung stehen, muss die

heutige Infrastruktur punktuell ausgebaut
werden, beispielsweise durch die rasche Um-
setzung der Piattaforma Luino I und II.

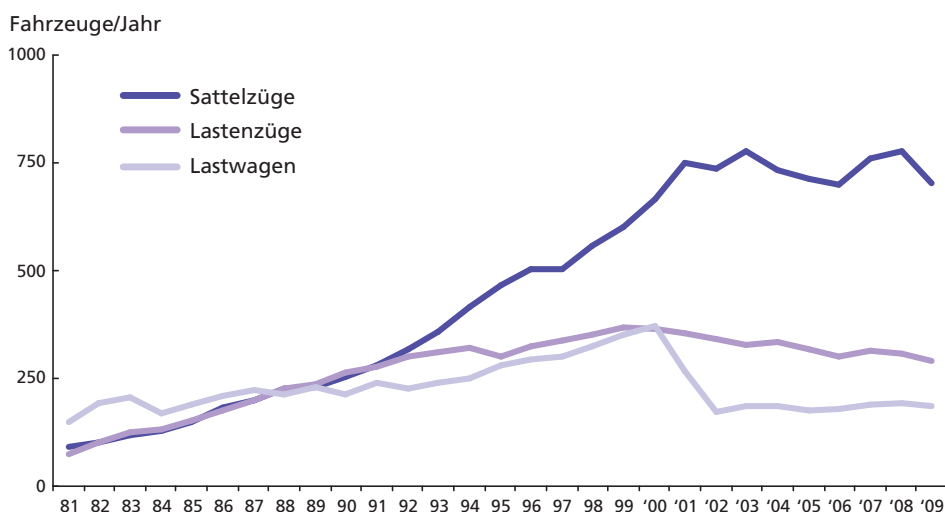
Gotthard-Sanierung

Die für 2020 vorgesehenen Sanierungsarbeiten
im Gotthard-Strassentunnel werden sich auf
den Verkehr in ganz Europa auswirken. Um so
wichtiger ist ein adäquates Trassenangebot für
den Transport von 4-Meter-Sattelauf-
liegern
auf der Schiene.

Fazit

Der kombinierte Verkehr auf langen interna-
tionalen Strecken ist ein Wachstumsmarkt.
Ohne korridorweites, durchgängiges 4-Meter
Profil auf der Nord-Süd-Achse kann jedoch das
dynamisch wachsende Segment der Sattelzüge
nicht auf die Schiene verlagert werden. Das
4-Meter Profil ist zwingend notwendig, um die
Güterverkehrskapazität nach Eröffnung des Ba-
sistunnels auszulasten, denn das konventionelle
Trassenangebot (maximal 3,80 Meter Eckhöhe)
geht faktisch an den Marktbedürfnissen vorbei.
Dies schmälert die Wirtschaftlichkeit der NEAT.
Um ein Scheitern der Verlagerungspolitik zu
verhindern, ist daher die Einrichtung eines
4-Meter-Korridors via Gotthard erforderlich.

Sattelzüge als grösstes Verlagerungspotenzial: Fahrzeugkategorien im Strassengüterverkehr durch die Schweizer Alpen 1981-2009



Forderung: 4-Meter-Profil und punktueller Ausbau der Zulaufstrecken zeitgerecht bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels!

Profil P400 via Gotthard

Die gesamte Gotthardachse muss für die Verlagerung der modernen, 4 Meter hohen Sattelanhänger ausgebaut werden. Während die neuen Basistunnel dann über das erforderliche Profil P400 verfügen werden, muss an rund hundert bestehenden Tunneln und Brücken des Gotthardkorridors ein Höhengewinn von 20 cm zwischen Schienenoberkante und oberem Tunnelbereich erzielt werden. Die Höhe der erforderlichen Investitionen wird zur Zeit vom Bundesamt für Verkehr überprüft und dürfte bei wenigen hundert Millionen Franken liegen.

Ausbau der Achsen Luino und Chiasso

In Erwartung des Südanschlusses "West" muss die heutige Achse (Bellinzona)-Luino-Gallarate ausgebaut werden, wie dies auch mit den Projekten Piattaforma Luino vorgesehen ist: geringe Investitionen mit sofort spürbarer Wirkung. Die Projektphase I muss unverzüglich abgeschlossen und die Phase II termingerecht in Angriff genommen werden. Die Achse via Chiasso dagegen spielt eine wichtige Rolle für den Verkehr östlich von Mailand.

650 Meter lange Züge

Die gesamte Nord-Süd-Achse muss für Züge mit einer Länge von 750 bzw. von 650 Metern ausgebaut werden. Im Verkehr von und nach Busto Arsizio beispielsweise beträgt die maximale Zuglänge heute nur 600 Meter.

Terminals

Die Kapazität der Umschlagterminals reicht für die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens nicht aus. Bereits heute muss der Bau weiterer Terminals nördlich und südlich der Alpen in Angriff genommen werden.

Züge bis 2.000 t

Gegenwärtig beträgt das Höchstgewicht der Züge 1.600 Tonnen. Mit der NEAT-Flachbahn sollten wesentlich schwerere Züge eingesetzt werden, um die Trassenkapazität besser auszunutzen. Auf diese Weise lassen sich die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs verbessern - ein wichtiger Aspekt angesichts der ständigen Fortschritte im Strassengüterverkehr.

Zeitraumen

Die Planungs- und Bauzeiten für Bahninfrastrukturen sind ausgesprochen lang. Es muss sofort gehandelt werden, damit die erforderlichen Anlagen rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Fazit

Der Ausbau der Gotthardachse für 4-Meter-Transporte ist ein wichtiger Zwischenschritt und muss bereits 2017 zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels umgesetzt sein. Das zur Zeit diskutierte Infrastrukturlpaket "Bahn 2030" sieht in der Variante für 12 Milliarden Franken einige Investitionen für den Binnengüterverkehr vor, jedoch keinerlei Massnahmen für den Alpen transit, obwohl hier das grösste Verkehrsvolumen mit dem höchsten Wachstumspotenzial vorliegt. In der Variante für 21 Milliarden ist die 4-Meter-Profilerweiterung der Gotthardachse zwar enthalten - die Massnahme käme jedoch viel zu spät, um etwas für das auf 2019 terminierte Verlagerungsziel zu bewirken.

Hürden für 4-Meter-Sattelaufleger: Profile auf den Hauptkorridoren

