

4-m-Korridor lohnt sich für die Schweiz

Studie: Klassischer Kombiniertes Verkehr hängt Spezialwaggons ab

Die internationale Kombivereinigung UIRR wollte es genau wissen: Hängen Cargobeamer und Modalohr den klassischen unbegleiteten Transport von Trailern im Kombinierten Verkehr ab? Der Berater Kombiconsult legte am Mittwoch seine Studie vor. Fazit: Der Standardtransport ist wirtschaftlicher.

von Heinrich Klotz

Die Schweiz muss immer mehr Sattelaufleger im Kombinierten Verkehr durchschleusen, um den in der Verfassung verankerten Verlagerungsauftrag erfüllen zu können. Muss dazu der Gotthard-Korridor auf ein Lichtraumprofil von 4 m ausgebaut werden? Oder bringen Spezialwaggons wie die von Cargobeamer oder Modalohr das Alpenland schneller und günstiger ans Ziel?

Kombiconsult hat am Mittwoch eine klare Antwort gegeben: Die Schweiz fährt wirtschaftlich besser, wenn sie für knapp 1 Mrd. CHF (etwa 780 Mio. EUR) den Gotthard-Korridor ausbaut. Die Kosten würden nach acht bis zwölf Jahren durch den effizienteren klassischen unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) kompensiert. Kombiconsult-Chef Rainer Mertel: „Der Vergleich der Gesamtkosten zeigt, dass die Schweiz das Verlagerungsziel am effizientesten und angesichts der dauerhaften ökonomischen Vorteile auch am nachhaltigsten mit Hilfe der bestehenden UKV-Technologie erreichen kann.“

Teure Alternativen

Auch unabhängig von den spezifischen Anforderungen der Schweiz schneiden die untersuchten Alternativen zum Standard-UKV in der Studie nicht gut ab. Betrachtet wurden:

- das Cargobeamer-System, das in Deutschland im Testbetrieb ist (horizontaler Umschlag)
- das Modalohr-System mit zwei Verbindungen in Frankreich (horizontaler Umschlag)
- UIC-Variante von Modalohr (vertikaler Umschlag), die 4 m hohe kranbare Sattelanhängen auch durch eigentlich niedrigere Lichtraumprofile befördern soll. Der Prototyp des Wagens soll 2013 bereit sein.



Im klassischen Verkehr lassen sich alle möglichen Varianten von Ladeeinheiten gemischt transportieren. Spezialwaggons hingegen fokussieren nur den Trailer. FOTO: HUPAC

Die Eigenwirtschaftlichkeit ist auch im Eisenbahngüterverkehr oberstes Ziel.

Rolf Büttiker, früherer Ständerat und Präsident des Transportverbandes „Cargo Forum Schweiz“

Dabei verweist Mertel darauf, dass für die Hersteller „im Zweifel die günstigere Annahme“ gewählt worden sei, wenn Daten nicht eindeutig waren.

Bei der Zugkapazität sind es die höheren Waggongewichte, die Modalohr und Co. ins Hintertreffen geraten

lassen. Mit 17,3 t ist hier der klassische UKV-Tragwagen der leichteste; Cargobeamer bringt es schon auf stolze 31 t. Im Terminal wiederum punktet UKV klassisch mit den kürzesten Zugfolgezeiten und hängt damit bei der Nutzung von Umschlagkapazität die Konkurrenten weit ab (1088 Einheiten pro Tag gegenüber 768 bei Modalohr UIC, 364 bei Cargobeamer und 256 bei Modalohr horizontal).

Dieser Nachteil treibt dann auch den Flächenbedarf und die Investitionskosten je „Umschlagkapazität für 1 Sattelanhängen“ in die Höhe. Und je Sattelanhängen-Stellplatz sind die Waggons der UKV-Wettbewerber ebenfalls erheblich teurer.

Auf allen untersuchten Relationen durch die Schweiz wiesen die Konkurrenten des UKV bis zu 40 Prozent höhere Systemkosten aus, berichtet Mertel. Diese Transportalternativen müsste also womöglich dauerhaft subventioniert werden.

Subventionsfreier Transitverkehr

Eben davor warnt Rolf Büttiker, früherer Ständerat und Präsident des Transportverbandes „Cargo Forum Schweiz“: Für ihn ist die Eigenwirtschaftlichkeit auch im Bahngüterverkehr „oberstes Ziel“.

MEINUNG SEITE 2

Die Studie

Auftraggeber der Untersuchung „Transport von Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch die Schweiz“ ist die internationale Kombivereinigung UIRR. Erstellt wurde die Studie vom Beratungsunternehmen Kombiconsult, Frankfurt/Main. Sie ist kostenfrei abrufbar auf der Homepage der UIRR.

www.uirr.com