

SCHWEIZ

„Vier-Meter-Korridor ist notwendig“

Die schweizerische Regierung in Bern wird im Herbst dieses Jahres darüber entscheiden, ob die Gotthard-Strecke als ganze zu einem Vier-Meter-Korridor ausgebaut wird.

Die Entscheidung wird beim schweizerischen Kombi-Operator Hupac mit Spannung erwartet und Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Hupac-Verwaltungsrates, hat in Zürich schon einmal klargelegt, wie wichtig eine Eckhöhe von vier Metern auf dieser Strecke ist: Ein leistungsfähiger Güterverkehrskorridor via Gotthard kompensiere einen Großteil der heute notwendigen Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr. Im Zusammenspiel mit neuen Kombi-Terminals in der Schweiz könne die NEAT-Linie weiteres Verkehrsvolumen des maritimen und kontinentalen Verkehrs auf die Schiene bringen, erklärte Bertschi vor Journalisten in Zürich. Flache Strecke, lange Überholgleise und ausreichendes Streckenprofil: Würde die Strecke damit ausgestattet, entstünde ein jährlicher Nutzen von 135 Mio. Franken für Kombi-Operateure, Bahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber.

Zu diesem Ergebnis kommt eine vom Branchenverband Cargo Forum Schweiz in Auftrag gegebene Masterarbeit. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten umfassen die NEAT, die Verlängerung der



Mehr Chancen für den Kombinierten Verkehr durch den Ausbau der Gotthard-Strecke

des Vier-Meter-Korridors auf der Luino- und der Chiasso-Linie sind mit Dringlichkeit fortzuführen. Bertschi: „Ohne die Anpassung der Strecken bis zu den Terminals in Italien ist der Nutzen auf dem gesamten Verkehrskorridor hinfällig.“

Die geplanten neuen Terminals Basel-Nord und Zürich Limmatal eröffnen aus Hupac-Sicht neue Perspektiven für den

Fokus auf Eigenwirtschaftlichkeit

Mit der im April dieses Jahres in die sogenannte „Vernehmlassung“ (Phase im Gesetzgebungsverfahren in der Schweiz) gesandten Gesetzesvorlage „Schiengüterverkehr in der Fläche“ gestaltet die Regierung in Bern die Rahmenbedingungen für Binnen- und Import/Export-Verkehre neu. Hupac begrüßt die

» *Der Bau eines Vier-Meter-Korridors ist aus ökonomischer Sicht ein lohnendes Projekt.* «

Überholgleise und den Vier-Meter-Korridor. Der Nutzen dieser drei Maßnahmen entspräche 75 Prozent der Betriebsbeiträge, die der schweizerische Bund jährlich dem Kombinierten Verkehr leistet, so Bertschi.

Ökonomisch lohnendes Projekt

Der Bau des Vier-Meter-Korridors sei aus ökonomischer Sicht ein lohnendes Projekt, betont Bertschi. Besonders groß ist der wirtschaftliche Mehrwert für die Luino-Linie. „Ein Verzicht auf die Anpassung dieser stark genutzten Strecke führt zu einem wertvernichtenden Szenario für die Gesamtinvestition des Vier-Meter-Korridors“, ergänzte er. Die Vorfinanzierung der Bauarbeiten in Italien ist notwendig, um das Mehrwertpotenzial frühstmöglich zu nutzen. Die Verhandlungen für die Umsetzung

Kombi-Verkehr. Sie sollten eine breite Bündelfunktion auf der Nord-Süd-Achse übernehmen, auch in Hinblick auf die Eröffnung der NEAT und den bevorstehenden Ausbau der ligurischen Häfen. Die Terminals sollten sowohl für den Maritim- als auch für den Kontinentalverkehr ausgelegt sein, wie das in den großen europäischen Hinterlandterminals üblich ist.

Große Volumina zu bündeln, um einerseits einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlagen zu gewährleisten und andererseits die Bildung von Ganzzügen für eine effiziente Weiterleitung der Verkehre in der Fläche zu ermöglichen, ist eine Forderung von Hupac. „Wenn die Schweiz einen Vier-Meter-Korridor für den Schienentransport von Sattelaufliegern baut, dann sollten die Terminals diese auch umschlagen können“, so Bertschi.

gleichberechtigte Berücksichtigung des Güterverkehrs in der Planungsphase und vertritt grundsätzlich das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Kritisch zu hinterfragen sei die geplante Anschubfinanzierung neuer Bahnprodukte durch den Bund. Es bestehe das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung und einer Kanibalisierung bestehender Angebote. International habe sich diese Art von Förderkonzepten nicht bewährt. Auch die vorgesehene neue finanzielle Förderung von nicht kostendeckenden regionalen Bahngüterverkehrsleistungen durch Kantone und Bund gemeinsam sei negativ zu beurteilen. Sie schaffe neue Subventionsstatbestände und verstärke die Engpässe auf der Bahninfrastruktur in den Agglomerationen. Einzig die Unterstützung geografisch benachteiligter Randregionen wäre allenfalls vertretbar.