

Transhelvetica mit Modalohr

Entwurf November 2012

Lastwagenaufleger haben normalerweise eine Eckhöhe von 4.00 Metern. In der Schweiz gibt es für den alpenquerenden Bahnverkehr nur über den Lötschberg die Möglichkeit diese Auflieger in RoLa-Zügen zu befördern, wobei die Trasseanzahl sehr beschränkt und bereits ausgelastet ist, da vom Lichtraumprofil her teilweise nur je ein Gleis der Doppelspur dazu ertüchtigt ist. Aber im kombinierten Verkehr ist sowohl am Lötschberg als auch Gotthard die Beförderung dieser Auflieger möglich, insofern die Auflieger kranbar sind. Die Herausforderung ist jedoch, dass 90 Prozent der Auflieger nicht kranbar sind.

Bei der Planung des Gotthard-Basistunnels ging man davon aus, dass bei dessen Inbetriebnahme ein überwiegender Teil des Güterverkehrs in Containern erfolgen wird. Nun zeigt sich aber, dass der kontinentale Transport immer mehr mit Lastwagenauflegern mit 4.00 Meter Eckhöhe erfolgt. Da das Lichtraumprofil der Zulaufstrecken den Transport dieser Auflieger auf RoLa-Zügen durch den Gotthard-Basistunnel nicht zulässt und die Auflieger kaum kranbar sind, ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene, nach der für 2016 geplanten Eröffnung des Basistunnels, gefährdet.

Nun ist beabsichtigt die Zulaufstrecken zum Gotthard zu ertüchtigen. Dazu erarbeitet die SBB bis Ende 2012 ein Vorprojekt, so dass 2014 mit dem Ausbau begonnen werden kann. Die Kosten dazu betragen in der Schweiz 710 Mio. CHF und als Darlehen an Italien für den dortigen Ausbau weitere 230 Mio. CHF. Technisch und betrieblich realisierbar ist dies bis frühestens 2020. Mit einer Finanzierung aus dem Kredit «*zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur*» soll gleichzeitig die Strecke für Zugslängen von 750 Meter anstelle der heutigen 650 Meter ausgebaut werden.

Nun offeriert die Firma Viia, ein Unternehmen der SNCF und Geodis, eine schnellere Lösung mit Modalohr-Wagen unter dem Projektnamen Transhelvetica. Seit 2003 sind solche Wagen sehr erfolgreich im Einsatz, zwischen Aiton in Frankreich und Orbassano in Italien, sowie seit 2006 auf der 1045 Kilometer langen Strecke von Bettembourg in Luxembourg nach Le Boulou bei Perpignan mit 850 Meter langen Zügen. Diese Wagen weisen als Besonderheit im unteren Seitenbereich eine Profilüberschreitung auf, wodurch sie nicht freizügig in ganz Europa verkehren können. Zurzeit baut Lohr einen neuen Typ an Modalohr-Wagen, der das Regelprofil einhält.

Angedacht sind nun drei für die Wagen erforderliche spezielle Verladeterminale, in Deutschland in Duisburg und Lahr und in Norditalien in Carimate. Die Kosten betragen je 30 Mio. Euro, die Schweiz soll diese mitfinanzieren. Viia stellt die Wagen und traktioniert die Züge. Bereits 2015 könnte der Betrieb mit sechs Zugkompositionen aufgenommen werden, zwischen Duisburg und Carimate mit zwei Zugsparen pro Tag und zwischen Lahr und Carimate vier Zugsparen. Die Leistungsfähigkeit würde damit pro Jahr 100'000 Auflieger erreichen.

Zum Nachweis, dass das im oberen Profilbereich auch wirklich geht, verlangte das Bundesamt für Verkehr eine Versuchsfahrt. Diese erfolgte am 24. Oktober 2012 mit je zwei Fahrten zwischen Arth-Goldau und Airolo. Wie erwartet ergaben sich keine Probleme. Im Frühling 2013 sollen diese Fahrten mit dem neuen Modalohr-Wagen wiederholt werden. Anschliessend kann über die Realisierung entschieden werden.

Ausdrücklich festgehalten sei, auch nach der Inbetriebnahme des Basistunnels wären diese Züge weiter im Einsatz. Diese neue Verbindung mit Modalohr-Wagen ist als Bestandteil eines europaweiten Netzes solcher Züge. Auch der Ausbau der Zulaufstrecken auf ein grösseres

Lichttraumprofil ist immer noch erforderlich und wird durch die Modalohr-Züge nicht substituiert. Nur, hat das System von Modalohr überhaupt eine Chance auf Realisierung? Realistischerweise hat die Bundesverwaltung eigentlich gar keine andere Wahl als das System zu unterstützen, denn die Rechtslage zwingt sie förmlich dazu!

In der Schweizer Bundesverfassung steht seit Februar 1994 unter Artikel 84:

- 1 Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.
- 2 Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.
- 3 Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

Diese Verfassungsänderung kam durch eine Volksinitiative zu Stande. Sie wurde mit 52 Prozent der Stimmen und der Mehrheit der Kantone angenommen. Darauf wurde von den Räten das Verlagerungsgesetz erarbeitet, welches anfangs 2001 in Kraft trat. Dieses auf zehn Jahre befristete Gesetz wurde auf anfangs 2010 durch das Güterverkehrsverlagerungsgesetz abgelöst welches festhält unter Artikel 3:

Verlagerungsziel

- 1 Für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen im Alpengebiet (...) gilt das Ziel von höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr.
- 2 Dieses Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden.
- 3 Das Ziel ist auf Dauer einzuhalten und darf nur in einzelnen Jahren mit besonders starker Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung überschritten werden.
- 4 Ab dem Jahr 2011 soll das Zwischenziel von höchstens 1 Million Fahrten pro Jahr nicht überschritten werden.

2011 fuhren 930'000 Lastwagen durch den Gotthard-Strassentunnel und über alle alpenquerenden Transitstrassen über 1,2 Millionen. Folglich wurde bereits das Zwischenziel nicht erreicht! Der Handlungsbedarf ist folglich Akut.



In Terminal Le Boulou wird ein Auflieger auf einen Modalohr-Wagen gestellt. Der ganze Zug steht auf einem Gleis, wo alle Wannen gleichzeitig und automatisch ausgeschwenkt werden können. (Foto: J. Lüthard, 04.09.2011)



Gotthard Nordrampe. (Foto: J. Lüthard, 24.10.2012)

Der Versuchszug in Arth-Goldau. (Foto: J. Lüthard, 24.10.2012)



Gotthard Nordrampe. (Foto: J. Lüthard, 24.10.2012)