

Nicht-kranbare Auflieger

Lastwagenaufleger haben normalerweise eine Eckhöhe von vier Metern. In der Schweiz gibt es für den alpenquerenden Bahnverkehr nur über den Lötschberg die Möglichkeit, diese Auflieger in RoLa-Zügen zu befördern. Dabei ist die Trassenzahl sehr beschränkt und bereits ausgelastet, da vom Lichtraumprofil her teilweise nur je ein Gleis der Doppelspur dazu ertüchtigt ist. Zwar ist im Kombinierten Verkehr sowohl am Lötschberg als auch am Gotthard die Beförderung dieser Auflieger möglich – doch nur, sofern sie kranbar sind. Die Herausforderung besteht nun darin, 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 würde. Nun zeigt sich, dass der kontinentale Transport immer mehr mit Lastwagenauflegern mit vier Meter Eckhöhe erfolgt. Damit ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene nach der für 2016 geplanten Eröffnung des Basistunnels gefährdet.

Ausbau ab 2014

Nun ist beabsichtigt, die Zulaufstrecken zum Gotthard zu ertüchtigen. Dazu erarbeitete die SBB bis Ende 2012 ein Vorprojekt, sodass 2014 mit dem Ausbau begonnen werden kann. Die Kosten betragen 710 Millionen Schweizer Franken (586 Millionen Euro) und als Darlehen an Italien für den dortigen Ausbau weitere 230 Millionen Franken (190 Millionen Euro). Technisch und betrieblich realisierbar ist dies bis frühestens 2020. Mit einer Finanzierung aus dem Kredit „zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ soll gleichzeitig die Strecke für Zuglängen von 750 Metern statt der heutigen 650 Meter ausgebaut werden.

Unter dem Projektnamen Transhelvetica offerieren Viia, ein Unternehmen der SNCF, und Geodis eine schnellere Lösung mit Modalohr-Wagen. Da diese aufgrund einer Profilüberschreitung im unteren Seitenbereich nicht freizügig in ganz Europa verkehren können, baut Lohr zurzeit

einen neuen Typ von Modalohr-Wagen, der das Regelprofil einhält.

Betrieb ab 2015

Angedacht sind drei spezielle Verladeterminale, in Duisburg, Lahr und dem norditalienischen Carimate. Die Kosten betragen je 30 Millionen Euro, die Schweiz soll diese mitfinanzieren. Viia stellt die Wagen und traktioniert die Züge. Bereits 2015 könnte der Betrieb starten: mit zwei Zugpaaren pro Tag zwischen Duisburg und Carimate und vier Zugpaaren zwischen Lahr und Carimate. Das

wären 100.000 Auflieger pro Jahr. Das schweizerische Bundesamt für Verkehr verlangt eine Versuchsfahrt. Diese erfolgte am 24. Oktober 2012 mit je zwei Fahrten zwischen Arth-Goldau und Airolo – ohne Probleme. Im Frühling 2013 soll der Test mit dem neuen Modalohr-Wagen wiederholt werden. Anschließend kann über die Realisierung entschieden werden. Diese Züge wären auch nach Inbetriebnahme des Basistunnels im Einsatz. Die neue Verbindung ist Bestandteil eines europaweiten Netzes von Modalohr-Wagen. Doch die neuen Züge ersetzen nicht den Ausbau der Zulaufstrecken auf ein größeres Lichtraumprofil; dieser bleibt erforderlich.

Schweizer Rechtslage

Aber hat das System von Modalohr überhaupt eine Chance auf Realisierung? Eigentlich hat die Bundesverwaltung gar keine andere Wahl, als das System zu unterstützen, die



Im Oktober fanden Versuchsfahrten zwischen Arth-Goldau und Airolo mit Wagen von Modalohr statt.

Rechtslage zwingt sie förmlich dazu. In Artikel 84 der Schweizer Bundesverfassung steht seit Februar 1994:

„1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen (...) 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.“

Verlagerung zwingend

Die Verfassungsänderung kam durch eine Volksinitiative zustande, angenommen mit 52 Prozent der Stimmen und der Mehrheit der Kantone. Die Räte erarbeiteten das Verlagerungsgesetz, das 2001 in Kraft trat und Anfang 2010 durch das Güterverkehrsverlagerungsgesetz abgelöst wurde. Artikel 3 hält für den alpenquerenden

Güterschwerverkehr auf den Transitstraßen höchstens 650.000 Fahrten pro Jahr fest. Dieses Ziel solle spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden und dürfe nur in einzelnen Jahren mit besonders starker Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung überschritten werden. Ab 2011 gilt das Zwischenziel von höchstens einer Million Fahrten pro Jahr.

2011 fuhren 930.000 Lastwagen durch den Gotthard-Straßentunnel und über alle alpenquerenden Transitstraßen über 1,2 Millionen. Zwischenziel nicht erreicht. Der Handlungsbedarf ist akut. *jl*

Schweiz/Italien

Vier-Meter-Korridor für den Güterverkehr

Die schweizerische Bundesrätin Doris Leuthard und der italienische Minister für wirtschaftliche Entwicklung, Infrastruktur und Verkehr, Corrado Passera, haben im Dezember in Bern zwei Absichtserklärungen unterzeichnet, die eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Italien beim Eisenbahnverkehr bezwecken. Das teilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit. Ein Memorandum of Understanding (MoU) legt die Modalitäten für den Ausbau des Vier-Meter-Korridors für den Güterverkehr auf italienischem Territorium fest.

Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und der von der Schweiz geplante Ausbau der Gotthard-Eisenbahnachse auf vier Meter Eckhöhe können ihren vollen Nutzen nur dann entfalten, wenn das Streckenprofil auch auf italienischer Seite angepasst wird, teilt das UVEK mit. Dadurch können Gütercontainer und Sattelaufleger auf der Bahn direkt bis in die norditalienischen Wirtschaftszentren transportiert werden. In der Absichtserklärung zum Bahnverkehr sehen die Schweiz und Italien deshalb vor, das Profil der Bahnstrecken zwischen Chiasso und Mailand sowie auf dem italienischen

Teil der Luino-Linie zwischen Ranzo und Gallarate auf vier Meter auszubauen. Zudem haben die beiden Staaten vereinbart, für den Verlad von der Straße auf die Schiene im Güterbahnhof von Mailand den Bau eines neuen Terminals zu unterstützen.

Die Schweiz und Italien wollen mit diesem MoU zudem den grenzüberschreitenden Personenverkehr verbessern. Internationale Züge sollen pünktlicher und mit besserer Servicequalität verkehren. Nach der Eröffnung der Basistunnels am Gotthard und Ceneri soll die Fahrzeit zwischen Zürich und Mailand schrittweise auf rund drei Stunden gesenkt werden. ■

ANZEIGE

NETINERA Bahnwerk Neustrelitz

Ihr kompetenter Partner im Werkstättenbereich für Schienenfahrzeuge nahezu aller Art:

Schwere Instandhaltung
Betriebsnahe Instandhaltung (F1-F5)
Untersuchungen nach EBO §§32 und 33
Zerstörungsfreie Werkstoffprüfung
Einbau/Prüfung Zugsicherungsanlagen
Radsatz- und Brems scheibenprofilierung
Farbgebung
Unfallreparaturen



 **NETINERA**
EIN UNTERNEHMEN DER FS-GRUPPE

NETINERA Werke GmbH
Adolf-Friedrich-Straße 21
17235 Neustrelitz
Telefon: 03981 2537 0
info@netinera-werke.de
www.netinera-werke.de