

## Gütertransportgesetz: Kein Bekenntnis zum Wagenladungsverkehr

Der Bundesrat hat eine Totalrevision des Gütertransportgesetzes in die Vernehmlassung geschickt. Damit sollen Grundsätze und Ziele neu auch für den schweizerischen Binnengüterverkehr gesetzlich verankert werden, wie dies das Parlament verlangt hat. Grundsätzlich will der Bundesrat die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene so aufeinander abstimmen, dass „die Kapazitäten optimal genutzt werden und ihre jeweiligen Stärken zum Tragen kommen“.

Angebote des Gütertransports auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Ausnahmen will der Bundesrat nur für Spezialfälle, etwa in den Berggebieten, zulassen. Die finanzielle Förderung von Güterverkehrsanlagen soll harmonisiert, ein diskriminierungsfreier Zugang zu solchen Anlagen sichergestellt werden. Auf die Festlegung eines expliziten Verlagerungsauftrags, wie

er für den alpenquerenden Verkehr besteht, will der Bundesrat verzichten.

Die SBB sollen mehr Eigenständigkeit erhalten, indem sie von der gesetzlich verankerten Pflicht zur Beförderung von Gütern entbunden werden. Eine weitere, möglicherweise drastische Reduktion des Wagenladungsverkehrs, den SBB Cargo trotz zahlreicher Sanierungsmassnahmen nicht kostendeckend betreiben kann, nimmt der Bundesrat offenbar in Kauf. Er will sich lediglich die Möglichkeit vorbehalten, bei Bedarf mit flankierenden Massnahmen einzugreifen, beispielsweise um getätigte Investitionen in Anschlussgleise und Umschlaganlagen zu schützen.

Unter Einbezug der Güterverkehrsbranche will der Bund das bisher fehlende Konzept für die Entwicklung der Umschlagterminals

und Anschlussgleise erarbeiten. Fehlinvestitionen wie das Cargo-Drome in Wiler sollten damit vermeidbar sein. Der Bund ist bereit, bis zu 60 Prozent, bei Anlagen von nationaler Bedeutung gar 80 Prozent der Kosten zu tragen, und zwar ausschliesslich in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen. Für neue Güterverkehrs-Angebote sind Anschubfinanzierungen in Form zeitlich befristeter Betriebsbeiträge möglich. Hingegen werden die derzeit noch gewährten Betriebsabgeltungen für den Schienengüterverkehr in der Fläche aufgehoben.

Um sicherzustellen, dass auf allen Strecken Trassen für Güterzüge in ausreichender Zahl und Qualität zur Verfügung stehen, will der Bundesrat sogenannte Netznutzungspläne aufstellen. Der uneingeschränkte Vorrang des vertakteten Personenverkehrs würde damit etwas eingeschränkt. (bav/mr)

## Erste Etappe der DML Zürich in der Endphase

Im Rahmen der halbjährlichen Medienorientierung gaben die SBB Mitte April 2013 einen Überblick über den Stand der Bauarbeiten zur Zürcher Durchmesserlinie (DML). Das besondere Augenmerk galt dabei dem Bahnhof Löwenstrasse und dem Weinbergtunnel, deren Rohbauten Ende 2012 abgeschlossen wurden. Nun sind die „Inneneinrichtungsarbeiten“ – sprich der Einbau der Schienen, Signale, Strom- und Datenleitungen, Rolltreppen, Lifte und Informationssysteme – im Gang. Dabei befindet man sich laut Thomas Rubi, Projektleiter Bahntechnik, zeitlich „voll im Fahrplan“. Das gilt auch für die Kosten, die für den Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel 1,15 Milliarden Franken betragen, wie Gesamtprojektleiter Roland Kobel ergänzt. Die Gesamtkosten für das Projekt DML Zürich sind auf 2,03 Milliarden Franken veranschlagt.

Unter die genannten bahntechnischen Anlagen fällt auch die Deckenstromschiene. Bei dieser ist der Kupferdraht in einem Aluminiumprofil eingeklemmt, was gegenüber einer normalen Fahrleitung weniger Unterhaltsarbeiten bedeutet. Vor allem aber konnte der Tunnel dank der Stromschiene niedriger und somit kostengünstiger gebaut werden. Einsparungen bringen auch LED-Leuchten, die im gesamten Tunnelbauwerk – Perrons,

Bahnzugänge, Technikräume, Notbeleuchtung – verwendet werden. Sie wurden nachträglich ins Projekt aufgenommen, da geeignete Produkte bei Baubeginn im Jahr 2007 noch gar nicht existierten.

Im Weinbergtunnel und im Bahnhof Löwenstrasse werden etwa zehn Kilometer Feste Fahrbahn verlegt. Mitte April waren die nördlichen beiden Gleise 33 und 34 im Bahnhof Löwenstrasse bereits komplett einbetoniert. Bis Ende April sollten auch die beiden Gleise 31 und 32 sowie die 16 Weichen fertig installiert und bis zum Jahresende die gesamten Bahntechnikerarbeiten im Weinbergtunnel beendet sein. Danach stehen die Bauabnahmen und Testfahrten sowie eine Evakuierungsübung an, bevor die erste Etappe der DML von Wiedikon

über den Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon am 15. Juni 2014 für die S-Bahn eröffnet wird. Um einiges früher gehen die beiden neuen Gleise des Bahnhofs Oerlikon in Betrieb: Gleis 8 bereits am 12. August 2013 – allerdings muss das bestehende Gleis 6 zeitgleich aus baulichen Gründen gesperrt werden –, Gleis 7 im April 2014.

Im Dezember 2015 soll dann die Inbetriebnahme des Anschlusses nach Altstetten und damit die Öffnung der DML auch für den Fernverkehr folgen. Bis dahin werden auch die 394 Meter lange Kohlendreieckbrücke zwischen Langstrasse und der Hardbrücke sowie die 1156 Meter lange Letzigbrücke zwischen der Hardbrücke und Altstetten – die Mitte April zur Hälfte gebaut war – fertiggestellt sein. (pw)



Die Einbetonierungsarbeiten der Festen Fahrbahn im Bahnhof Löwenstrasse waren am 16. April 2013 bereits weit fortgeschritten (Foto: J. Lüthard).

 PROSE

PROSE\_CO

Egal, welcher Teil zur Lösung Ihnen noch fehlt.

[www.prose.ch](http://www.prose.ch)