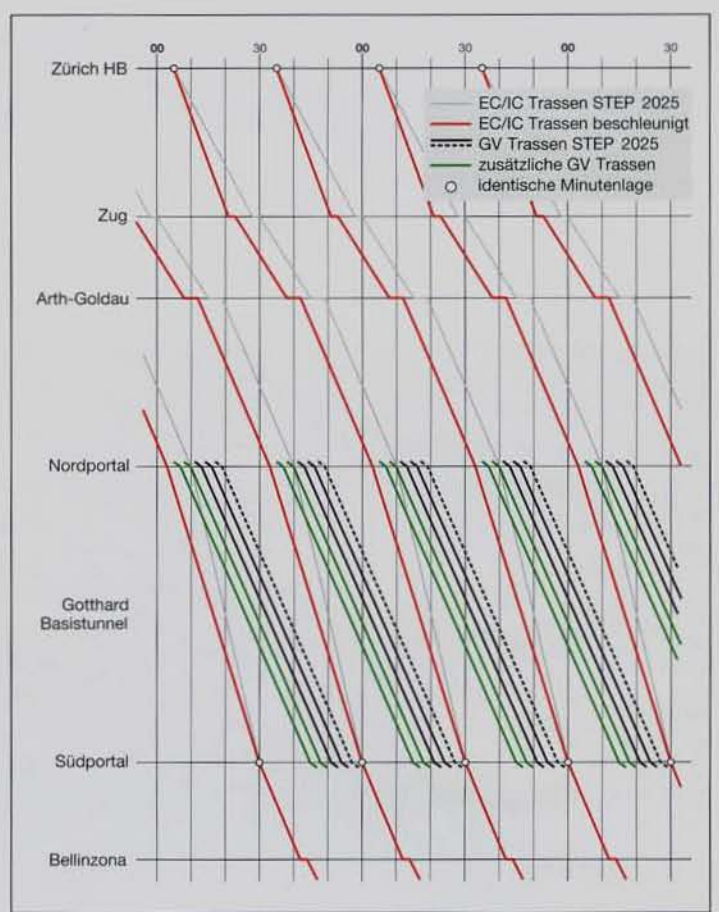


Schematischer grafischer Fahrplan Zürich – Bellinzona gemäss Konzeptfahrplänen STEP 2025 des BAV. Theoretisch sind sechs Güterverkehrstrassen pro Stunde und Richtung durch den Gotthard-Basistunnel möglich, allerdings ohne Pufferzeit am Tunnelende vor Durchfahrt des nächsten EC/IC-Zuges (Zeichnung: W. Stohler).



Schematischer grafischer Fahrplan Zürich – Bellinzona mit zwischen Zürich und Zug beschleunigter und dadurch kapazitätsoptimierter IC/EC-Trasse. Voraussetzung ist eine durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Zug und Arth-Goldau, die sich mit einem „Einbahn-Betrieb“ links und rechts des Zuger Sees erreichen lässt (Zeichnung: W. Stohler).

VAP-Herbsttagung in Zürich

Bei der Herbsttagung des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP) am 12. November 2015 in Zürich stellte Generalsekretär Frank Furrer die Neuerungen des revidierten Gütertransportgesetzes (GüTG) vor. Nach wie vor sind Infrastrukturbetreiber verpflichtet, den Anschluss an ihr Netz zu gewähren. Sie dürfen Anschlussweichen nur entfernen, wenn das entsprechende Gleis seit fünf Jahren nicht mehr betrieben wird und eine Reaktivierung in naher Zukunft nicht absehbar ist. Im Jahr 2017 werden die Weichen und Signale, die ein Anschlussgleis an das Netz eines Infrastrukturbetreibers anbinden, entschädigungslos in dessen Eigentum übergehen. Der Infrastrukturbetreiber übernimmt damit auch die Finanzierung und den Unterhalt dieser Infrastruktur, es sei denn, ein Anschliesser will die Infrastruktur behalten (und dafür die finanzielle Verantwortung übernehmen).

Neu kann der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene fördern. Ebenso neu ist, dass der Bund sich an kantonalen Bestellungen von Gütertransporten beteiligen kann, wobei die Finanzhilfe des Bundes die Höhe des Kantonsbeitrags nicht übersteigen darf. Zusätzlich kann der Bund Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

Zu Finanzierungsthemen sprach auch Wolf-Dieter Deuschle, Sektionschef Planung der Abteilung Infrastruktur des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Nach dem GüTG kann der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie von Anschlussgleisen leisten. Die Höhe der Investitionsbeiträge beträgt maximal 60 % der Gesamtkosten; bei Projekten mit nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sind 80 % möglich, bei Hafenanlagen für den Güterumschlag im KV 50 %. Bis 2019 stehen für solche Beihilfen 250 Millionen Franken zur Verfügung. Der diskriminierungsfreie Zugang muss gewährleistet sein.

Deuschle stellte weiter das Ausbaukonzept 2030 vor, das für alle Gütertransportachsen fixe, stündliche Trassen vorsieht. Auf bestimmten Strecken sollen stündliche Express-Güterzugstrassen angeboten werden.

Fridolin Landolt, VR-Delegierter der Indermühle Holding AG, ging in seinem Referat auf den Stellenwert der Güterverkehrs- und Lageraktivitäten im allgemeinen ein. Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen zunehmend einen effizienten Güterverkehr, die politischen Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigten Güterverkehrsanlagen generell. Logistikflächen seien in Agglomerationen nicht mehr finanzierbar.

Beat Gutzwiller, Leiter Qualität, Sicherheit & Umwelt bei SBB Cargo, ging auf den Eisenbahnunfall von Daillens am 25. April 2015 ein, wo etwa 25 Tonnen Schwefelsäure und 3000 Liter Natronlauge ausgelaufen waren. Nun wird die vermehrte Ausrüstung von Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren erneut aktuell. Bei den Chlortransporten gibt es eine gegenläufige Entwicklung: Man versucht bei der Routenwahl den grösseren Agglomerationen auszuweichen, was aber immer schwieriger wird, weil die Siedlungen entlang der Bahnstrecken stark wachsen. Allein die Post, deren Sortierzentrum in Daillens tagelang vom Bahnverkehr abgeschnitten war, verzeichnete wegen des Unfalls einen betrieblichen Mehraufwand von 600 000 Franken, wie die anschließende Diskussion zeigte.

Weiter ging aus der Diskussion hervor, dass SBB Cargo 2014 mit 127 verschiedenen Wagenhaltern zu tun hatte, wobei zehn Halter zusammen mehr als 80 % der Wagen stellten. Insgesamt verkehrten in der Schweiz 32 468 verschiedene Güterwagen. 70 % aller Transporte verkehrten ab oder nach dem Ausland. Jeder Wagen durchfährt durchschnittlich alle 45 Kilometer eine Überwachungsanlage; dabei werden je nach Anlage Radlastverhältnis und Lichttraumprofil überprüft, Heissläufer geortet, Brände oder ausgetretene Gefahrstoffe detektiert. (lüt)