

Mehr Geld für die Förderung des Schienengüterverkehrs

Der Nationalrat will für die Förderung des unbegleiteten alpenquerenden Schienengüterverkehrs deutlich mehr Geld ausgeben als der Bundesrat.

Der Bundesrat wollte den derzeit laufenden Zahlungsrahmen von 1,675 Milliarden Franken um 90 Millionen auf 1,765 Milliarden Franken aufstocken und statt bis 2023 bis ins Jahr 2026 laufen lassen. Jeweils 30 Millionen Franken sollten pro zusätzliches Jahr zur Verfügung stehen.

Der Nationalrat beschloss dagegen im Rahmen der Frühlingssession am 10. März 2020 mit 183 zu 7 Stimmen, die Unterstützung bis 2030 laufen zu lassen. Den Zahlungsrahmen wollte er statt um 90 Millionen um insgesamt 385 Millionen Franken aufstocken; das wären je 55 Millionen Franken für sieben zusätzliche Jahre. Die Vorlage geht nun an den Ständerat.

Die grosse Kammer folgte der Mehrheit ihrer Verkehrskommission (KVF). Was bisher getan worden sei, genüge nicht, um das Verlagerungsziel zu erreichen, sagte Kommissionspräsident Kurt Fluri (FDP). Die Folge könne eine Rückverlagerung auf die Strasse sein, warnte er. Dem Bundesrat erscheine die „Maximalvariante der KVF zu weitgehend“, sagte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga.

Mit Blick auf die Zulaufstrecken der Neat beschloss der Rat oppositionslos eine Motion für einen Staatsvertrag betreffend den Ausbau der linksrheinischen Zulaufstrecke über französischen Boden. Der Vorstoss gibt dem Bundesrat den Auftrag, mit Frankreich und Belgien eine Alternativroute für den Güterver-

Rückläufige Beförderungszahlen

Während die Politik den Transit-Schienengüterverkehr massiv fördern will, ging der Binnenverkehr 2019 bei SBB Cargo in allen Segmenten zurück. Bemerkenswert an den neusten Zahlen ist, dass der Rückgang auch den als zukunftssträftig angesehenen sogenannten System-Wagenladungsverkehr (WLV) trifft, den SBB Cargo seit wenigen Jahren separat ausweist. Bisher galt dieser als Wachstumsmarkt.

Zahl der beladenen Wagen im Vergleich

	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
System-WLV	554 507	573 101	-18 594	-3,2
Einzel-WLV	64 871	68 370	-3 499	-5,1
Ganzzüge	214 810	225 107	-10 297	-4,6

Zum Vergleich: 2018 war der Einzel-WLV um 1,4 % zurückgegangen, der System-Wagenladungsverkehr hingegen um 0,7 % gewachsen.

Noch deutlich stärker fiel der Rückgang im vergangenen Jahr aus, wenn man nicht die Mengen, sondern den Umsatz betrachtet: Er lag in beiden WLV-Segmenten bei 6 %. Bei den Ganzzügen fiel die Umsatzminderung hingegen mit -4,3 % ähnlich aus wie der Mengenrückgang. Verbessern konnte SBB Cargo dafür die Pünktlichkeit; sie erreichte fast 92 %.

Mit der zum Jahresende 2019 umgesetzten weiteren Reduktion der WLV-Bedienpunkte dürfte die Entwicklung im laufenden Jahr in eine ähnliche Richtung gehen, auch wenn es laut SBB Cargo gelungen ist, einen sehr grossen Teil der betroffenen Transporte auf der Schiene zu behalten. Noch kaum absehbar ist, welche Folgen die Coronavirus-Krise auf den Geschäftsgang von SBB Cargo haben wird. (mr)

kehr voranzutreiben. Grund für diesen Vorstoss sind die nur schleppenden Fortschritte beim Ausbau der Zulaufstrecke in Deutschland, was die Verlagerung des Güterverkehrs verzögert. Die Motion fordert deshalb, auch den Ausbau der Strecke am rechten Rheinufer mit Nachdruck weiterzuerfolgen.

Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga akzeptierte den Vorstoss. Auch der Bundesrat beobachtet mit einer gewissen Beunruhigung oder auch Verärgerung die Verspätung für die Zulaufstrecken in Deutschland. Sie warnte aber vor falschen Hoffnungen. Für Frankreich sei die linksrheinische Strecke strategisch

nicht vorrangig; es werde darum Überzeugungsarbeit brauchen. Es könne sein, dass die Schweiz auch finanziell zeigen müsse, dass sie enormes Interesse an dieser Strecke habe. Die Motion wurde ebenfalls an den Ständerat weitergereicht.

Transportunternehmer Benjamin Giezendanner (SVP) forderte in der Debatte, die Rollende Landstrasse (RoLa) einzustellen und kündigte einen Vorstoss dazu an. Die RoLa sei mehr als doppelt so teuer wie der unbegleitete Güterverkehr, argumentierte er. Der Bundesrat prüfe dies sehr ernsthaft, antwortete Verkehrsministerin Sommaruga. (sda/md)

Vollständige Erneuerung des Oberbaus der Monte-Generoso-Bahn

Der Monte Generoso ist mit 1701 Metern über Meer der höchste Berg des Tessiner Sottoceneri. Er liegt unmittelbar an der Grenze zu Italien und bietet bei klarem Wetter einen weiten Blick auf die Alpen und in die Poebene. Bereits 1867 entstand bei der heutigen oberen Kreuzungsstation (1221 Meter über Meer) das Hotel Bellavista. Der 1882 eröffnete Gotthardtunnel begünstigte den Tessiner Tourismus stark. So wurde am 4. Juni 1890 die Ferrovia Monte Generoso (MG) eröffnet, die den Bahnhof der Gotthardbahn in Capolago am Luganer See mit dem Gipfel verband. Der Bau der 8,99 km langen und maximal 220 ‰ steilen Bahn benötigte 16 Monate und kostete, Rollmaterial inbegriffen, gut 2 Millionen Franken.

Die MG war die erste einer Reihe von sehr ähnlichen Bahnen. 1892 wurden die Bahnen auf das Brienz-Rothorn und den Rochers-de-Naye eröffnet sowie 1893 die Bahnen auf die Schynige Platte und auf die Wengernalp. Alle haben 80 cm Spurweite. MG, BRB und MGN besitzen Abt-Zahnstangen, SPB und WAB jedoch solche von Riggengbach.

Gottlieb Duttweiler rettete die Zahnradbahn

Bereits 1904 war die Bahn insolvent, ebenso 1914. 1941 drohte der Abbruch. Gottlieb Duttweiler rettete die Bahn mit dem Kauf durch die Migros, der die Bahn noch heute gehört. Nach der Umstellung von Dampf- auf Dieselbetrieb erfolgte 1982 die Elektrifizierung. 2014 stellte ein Gutachten fest, dass, um der Schliessung zu entgehen, der gesamte ursprüngliche Oberbau bis innert zehn Jahren zu ersetzen sei. Die Zahnstangen waren stark abgenutzt, und die mit Walzzeichen „Union D 1889 IX“ [1] versehenen Schienen mit lediglich etwa 20 kg/m liessen nur sehr leichte Fahrzeuge zu.

So wird seit dem Winter 2019 und voraussichtlich noch bis 2023 in jeder Winterpause während insgesamt 20 Monaten der Oberbau schrittweise vollständig ersetzt. Auf den zu erneuernden 8,8 km Strecke fallen 1400 t altes Schienenmaterial an. Als Ersatz sind 2000 t Schienen mit insgesamt 13 500 Schwellen erforderlich. Lieferant des

Oberbaumaterials ist Tensol Rail aus Giornico, der führende Hersteller von Zahnradgleisen. Zudem sind 10 000 m³ Aushubmaterial durch ebenso viel neuen Schotter zu ersetzen. Alle Arbeiten führt die Sersa Group aus Lumino aus. Die Investitionen für die Gesamterneuerung des Oberbaus belaufen sich auf rund 22 Millionen Franken. Die Migros finanziert die Erneuerung über das Kulturprozent.

Ein beträchtlicher Teil ist Handarbeit

Die Erneuerungsarbeiten sind extrem aufwendig, denn ein beträchtlicher Teil davon muss von Hand bewerkstelligt werden. Die Erschliessung der Strecke kann nur mit der Bahn selbst erfolgen. Da die MG lediglich über betagte Diesellokomotiven verfügte, entschloss sie sich zur Miete der Hm 2/2 9 der Brienz-Rothorn-Bahn (BRB), die über eine Leistung von 485 kW verfügt und 14 km/h erreicht.

Während der Winterpause 2019/2020 konnten nur 2,2 km Trasse erneuert werden. In

Oben: Bei der Talfahrt der als D1 bezeichneten Hm 2/3 1 muss der Minibagger dem Zug auf unkonventionelle Art ausweichen. Links sind die bereits erneuerten Steinschlagauffangnetze noch sichtbar. Die Bankette und Entwässerungsrinnen sind bereits erneuert (Foto: J. Lüthard).

Mitte: Oberhalb von San Nicolao fährt am 25. Februar 2020 der Sersa-Zweiweg-Raupenbagger als Schienenfahrzeug bergauf. Der vordere und hintere hydraulisch absenkbare Zahnradantrieb ermöglicht das sichere Befahren der Strecke im Schritttempo (Foto: J. Lüthard).

Unten: An der unteren Kreuzungsstation San Nicolao (701 Meter über Meer) wartet am 25. Februar 2020 links ein Extrazug für Baustellenbesucher mit dem B 12 und der Hm 9 der BRB. Rechts ist der abgestellte B 11 für den Arbeitertransport zu sehen, der auch als Aufenthalts- und Essraum dient (Foto: J. Lüthard).

Abschnitten von jeweils 300 bis 400 m wurde das gesamte neue Oberbaumaterial in Einzelteilen und einbaugerecht verteilt und neben dem Bahnkörper deponiert. Von der Bergstation ausgehend, schnitt man etwa vier Meter lange Gleisjoche autogen heraus und verschob sie mit einem Bagger neben das Trasse. Um möglichst wenig Schotter hinab und erneut wieder hinauf transportieren zu müssen, wurde eine kleine mobile Schotterreinigungsanlage eingesetzt. Nach der Erneuerung des Schotterbetts folgte die Verlegung der Schwellen sowie die Montage der Zahnstangen und der Schienen. Zum Schluss wurden die alten Gleisjoche abtransportiert. Nach dem Stopfen der Gleise folgten 290 Alu-Thermit-Schweissungen.

Mit dem im April 2017 eröffneten Bauwerk „Fiore di Pietra“ des Architekten Mario Botta und der Gesamterneuerung des Oberbaus investiert die Migros innert weniger Jahre rund 50 Millionen Franken in die MG. Die Bahn erhofft sich aus der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels einen zusätzlichen Impuls für den Ausflugstourismus, denn der Monte Generoso wird damit für die Deutschschweiz ein Tagesausflugsziel. (lüt)

[1] Die „Union, AG für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie“, auch bekannt als „Dortmunder Union“ oder „Union D“, war ein Bergbaukonzern mit Sitz in Dortmund. Er wurde 1872 gegründet und ging 1910 in der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG auf. Diese wiederum wurde 1926 im Rahmen einer grossen Fusion verschiedener Stahlkonzerne Teil der Vereinigten Stahlwerke AG.



**Kein Heft mehr verpassen?
Mit einem Abonnement
erhalten Sie die
Schweizer Eisenbahn-Revue
bequem und erst noch
um 15 Prozent günstiger
ins Haus geliefert.**

**Nutzen Sie unsere
Online-Bestellfunktion auf
www.minirex.ch**