



Jürg D. Lüthard, Zürich



Ti-Press



Imposant: Der im Bau befindliche Terminal der CT AG in Cadenazzo zum Umschlag von Stückgut zwischen Güterwagen und Camions gleich neben dem SBB-Cargo-Terminal

von Gerhard Lob

Cadenazzo wird in der **Logistik** immer stärker zum Hub beim intermodalen Verkehr zwischen der deutschen Schweiz und dem Tessin

# VERLAGERUNG IM BINNENFORMAT

Im Jahr 2020 wurden 72 Prozent des Transportguts per Bahn und 28 Prozent auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit ist die Schweiz Europameister in Bezug auf den Modalsplit beim alpenquerenden Schienengüterverkehr. In Österreich ist das Verhältnis in etwa umgekehrt (zirka 70 Prozent mit Camions), in Frankreich dominiert der Strassengüterverkehr mit rund 90 Prozent noch stärker. Nicht ganz so rosig sieht es beim innerschweizerischen Güterverkehr aus. Da dominiert der Transport auf der Strasse. Nur zirka 37 Prozent aller Güter in der Schweiz werden auf der Schiene transportiert. Das liegt auch an der Kleinräumigkeit des Landes. Denn in der Transportbranche gilt die Faustregel: Unter einer Distanz von 300 Kilometern lohnt sich die Nutzung der Güterbahn nicht. Die Schweiz hat zwischen Norden und Süden nur 220 Kilometer, zwischen Osten und Westen gerade mal 300 Kilometer.

Gleichwohl gibt es grosse Anstrengungen, auch im Binnenverkehr die Nutzung der Bahn für den Gütertransport zu stärken. Dies zeigt sich auf der Nord-Süd-Achse sehr gut am Beispiel Cadenazzo. Die SBB unterhalten dort seit 2012 einen Umschlagterminal, um Container in die deutsche Schweiz und in die Gegenrichtung zu transportieren. In der Konkurrenz zur Strasse kommt dem Transport über die Schiene zugute, dass in der Schweiz ein Nachtfahrverbot für Camions besteht – von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Die Züge können hingegen im Nachtsprung verkehren.

Gleich neben dem SBB-Umschlagterminal in Cadenazzo entsteht zurzeit ein neues Logistikzentrum der Firma Camion Transport AG (CT), deren Kerngeschäft die nationale Stückgutverteilung im dualen Transportsystem Schiene/Strasse ist. Die gewaltige Baustelle ist nicht zu übersehen. Der neue Terminal weist eine Fläche von 32'000 Quadratmetern auf und wird zwei Binnengleise beinhalten. Die Investitionen belaufen sich auf 42 Millionen Franken, wobei sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) an den Kosten der Gleisanschlussanlagen beteiligt. Im

Juli 2016 trat das Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG) in Kraft, das Investitionsbeiträge für den Bau, die Erweiterung oder Erneuerung von Umschlagsanlagen im Kombinierten Verkehr sowie für Anschlussgleise im Inland vorsieht. Im Vergleich erscheint der bestehende Terminal von CT für den Umschlag von Gütern zwischen der Bahn und den Lastwagen (direkt neben dem Bahnhof Cadenazzo) recht klein. Es gibt nur ein Gleis im Inneren und maximal fünf Schiebeanlagen können be- und

entladen werden. Der Betrieb dort wird parallel zum neuen Terminal weitergeführt werden. SBB Cargo ihrerseits unterhält neben dem Terminal in Cadenazzo noch zwei weitere Umschlagplätze: In Lugano-Veduggio und Stabio. "Cadenazzo ist sehr binnenverkehrslastig", sagt Bruno Fischer von der SBB Cargo AG, Leiter des Bereichs Kombiniertes Verkehr und Zoll. Der Verlad in Stabio erweist sich hingegen als günstig für Importtransporte aus Italien. "Gerade die Nachfrage nach Transporten von Stabio in die Westschweiz ist stark gestiegen", hält Fischer fest.

## Mittelmeer rückt näher an die Schweiz

Weitgehend unbeobachtet von der Schweizer Öffentlichkeit wird in Italien an der Umsetzung des grössten Infrastrukturprojekts des Landes gearbeitet, des so genannten "Terzo valico" (Dritte Übergang). Gemeint ist damit eine neue Bahnverbindung zwischen der Poebene (bei Tortona) und Genua. Auf dieser Linie sollen dereinst Hochgeschwindigkeitszüge und Güterzüge zwischen dem Piemont und Ligurien verkehren. Sie wird somit auch zu einer südlichen Zulaufstrecke zu den Alpentransversalen (Lötschberg und Gotthard). Mit 53 Kilometern Länge, davon 38 Kilometer in Tunnels (der längste Tunnel misst 27 Kilometer), weist die Hauptlinie des Projekts gewaltige Dimensionen auf. Dazu kommen 12 Kilometer an Verzweigungen, welche den Anschluss der Häfen von

Genua (Nodo di Genova) an die neue Zugverbindung garantieren – ein baulich äusserst kompliziertes Unterfangen in der stark besiedelten Küstengegend. Bei einem Augenschein Ende Juni war der Ausbruch zu 82,5 Prozent fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf 7,5 Milliarden Euro. Es besteht die Hoffnung, dass mit dieser Linie der Warentransport von den diversen Umschlaghäfen im Raum Genua via Bahn deutlich erhöht wird. Genua versucht als Mittelmeer-Standort, im Gütertransport mit dem Spareffekt zu punkten. Schiffe aus Asien, die etwa in Genua ihre Container löschen, können sich fünf Reisetage sparen, wenn sie nicht bis zu den Nordseehäfen fahren müssen. gl

## Europäische Güterverkehrskorridore



— Rhein-Alpen-Korridor  
— Mittelmeer-Korridor

Die gelben Linien zeigen die Anschlüsse des Rhein-Alpen-Korridors (Rotterdam/Antwerpen - Genua) in Richtung Brig (Lötschberg) und Chiasso (Ceneri/Gotthard). Der Terzo Valico wird den Raum Genua mit Tortona verbinden und weiter nach Milano (Rogoredo) führen. Um neue Volumen aufnehmen zu können, wird die Stammstrecke auch zwischen Mailand und Tortona ausgebaut und ertüchtigt. Der Mittelmeer-Korridor führt von Spanien über Lyon nach Turin/Mailand und weiter nach Slowenien bis ins ungarische Budapest (grün). Die EU hat für Europa ein knappes Dutzend Güterverkehrskorridore definiert, welche auf eine grenzüberschreitende Harmonisierung der Vorschriften ausgelegt sind. Für die Schweiz von zentraler Bedeutung ist der Korridor Rhein-Alpen (via Lötschberg-Simplon und Gotthard-Ceneri). Dazu kommt untergeordnet der Korridor Nordsee-Mittelmeer zwischen Antwerpen und Lyon beziehungsweise Basel (nicht auf dieser Grafik zu sehen).

Quelle: RFI

## Harsche Kritik an "Bahn 2050"

Der Bundesrat hat am vergangenen 22. Juni unter dem Titel "Bahn 2050" seine Langzeitperspektive für künftige Bahnausbauten vorgelegt. Stand bisher die Beseitigung von Engpässen und ein verdichteter Takt im Fokus der Strategie, sind es nun die kurzen und mittleren Distanzen.

Dieser Ansatz stösst dem Tessiner Verein "Pro Gottardo ferroviaria d'Europa" (Pro Gottardo – eine europäische Eisenbahn) äusserst sauer auf. Denn damit werde vorläufig auf eine Vollendung der Neuen Alpentransversalen (Neat) verzichtet beziehungsweise diese auf die Zeit nach 2050 verschoben. Es sei inakzeptabel, dass die Neat südlich von Lugano auf absehbare Zeit nicht realisiert werde, genauso wie die Strecke zwischen Biasca und dem Ceneri-Basistunnel (Umfahrung Bellinzona), heisst es in einer Stellungnahme. Dem Projekt fehle eine internationale Perspektive. Die Vernehmlassung zu "Bahn 2050" läuft bis 14. Oktober dieses Jahres.

Tatsächlich verkehren die Züge auf den genannten Abschnitten auf der alten Gotthard-Linie, Güterzüge brettern etwa bei Arbedo/Bellinzona/Giubiasco sowie in Lugano/Paradiso mitten durch dicht bebaute Wohngebiete. Das Komitee spricht davon, dass der Wille des Volkes nicht berücksichtigt werde, das sich 1992 in einer Volksabstimmung für die Neat ausgesprochen habe, als Flachbahn zwischen der nördlichen und südlichen Landesgrenze. Der emeritierte Professor und Verkehrsexperte Remigio Ratti, eine treibende Kraft beim Verein "Pro Gottardo", hält es für unsäglich, dass einerseits mit dem Gotthard- und Ceneri-basistunnel Hochgeschwindigkeitsstrecken geschaffen wurden, doch andererseits die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge zwischen Lugano und Mailand aber nach wie vor 45 km/h beträgt. Das Komitee "Pro Gottardo ferroviaria d'Europa" ist seit 2016 aktiv und hat damals 12'000 Unterschriften zur Vollendung von AlpTransit gesammelt. gl