

Von Kurt Metz

Der Anteil der Schiene am gesamten Gütertransport durch die Schweizer Alpen hat im Jahr 2021 mit knapp 75 Prozent den höchsten Wert seit 30 Jahren erreicht. Zu den Gründen dafür gehören die Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit dem Ceneri-Basistunnel, die Inbetriebnahme des durchgehenden 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse sowie weitere Schritte zugunsten der Verkehrsverlagerung. Damit gibt sich die Schweiz aber noch nicht zufrieden: Investition auf der Lötschberg-Simplon-Achse, Mittel für verkürzte Zugfolgezeiten und damit erhöhte Kapazitäten sowie die Finanzierung des Ausbaus von Terminalanlagen in Norditalien stehen bevor. Besonders die Verbindungen in den Süden werden gestärkt.

Bahnstrecke nach Mailand ausbauen

Im Herbst 2020 verpflichtete sich Italien, den südlichen Zulauf zur Lötschberg-Simplon-Achse für die Beförderung von Sattelauflegern mit 4 Meter Eckhöhe bis ins Jahr 2028 durchgehend bis nach Mailand und in die westlich davon gelegenen Terminals von Novara auszubauen. Die Modalitäten wurden im Verlauf des letzten Winters vom Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV und der italienischen Infrastrukturbetreiberin RFI in einer gemeinsamen Vereinbarung festgelegt.

Die von der Schweiz zugesagten Mittel in der Höhe von 148 Millionen Schweizer Franken (etwa 143,7 Millionen Euro) werden dabei entsprechend dem Baufortschritt an die RFI ausbezahlt. Ein detaillierter Terminplan für die Ausführung der Arbeiten sowie klare Regeln für gegenseitige Verpflichtungen, die Zusammenarbeit bei der Projektaufsicht und beim Vergabeverfahren sind festgelegt. Die Schweiz überprüft laufend die Verwendung der Gelder und kann die Zahlungen aussetzen, falls Italien seinen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte.

Gute Erfahrungen haben die beiden Länder bereits beim Ausbau der Luino-Linie entlang des Lago Maggiore von Bellinzona nach Luino als Verbindung zu den Terminals nördlich von Mailand gemacht: Die Ertüchtigung der Strecke für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) wurde durch die RFI plangemäss und im vereinbarten Kostenrahmen von 120 Millionen Franken abgeschlossen, und die Linie ist seit Ende 2020 erfolgreich in Betrieb.

Fortschritte bei den Terminals

Funktionierende Zulaufstrecken sind das eine, genügend Umschlagkapazitäten das andere. Damit beide mehr oder weniger parallel entstehen, sind in Milano Smistamento - dem ehemaligen Rangierbahnhof - und



Häfen wie der von Genua werden zunehmend zur Alternative zu Antwerpen, Rotterdam oder Hamburg.

Im Süden geht es voran

Schweizer Transportunternehmen und die Regierung arbeiten daran, die Bahnverbindungen nach Italien zu verbessern.

Piacenza zwei Großterminals im Bau. Sie werden gemeinsam von der italienischen Mercitalia Logistics und der schweizerischen Hupac erstellt und gehen im Jahr 2025 in Betrieb.

Für das Terminal Novara CIM plant Hupac eine bedeutende Kapazitätserweiterung durch die Inbetriebnahme von Portalkränen. Eine Effizienzsteigerung sollen die Mitte April 2022 vom Bundesrat freigegebenen Mittel für die Bahnfunkenversorgung zwischen Melide und Mendrisio bringen: Die dadurch verkürzte Zugfolgezeit zwischen Vezia im Norden von Lugano und Capolago im Süden stärkt die Zubringerstrecke der NEAT im Tessin.

Südhäfen werden attraktiver

Ein Paradigmenwechsel zeichnet sich seit einiger Zeit für Transporte aus dem Fernen und Mittleren Osten durch den Suezkanal und das Mittelmeer mit Zielen in Italien und dem zentralen Europa ab. Der Ausbau der Adria-Häfen Ravenna und Triest sowie der Häfen am Ligurischen Meer - allen voran La Spezia, Genua, Savona und Vado Ligure - werden zu echten Umschlagalternativen zu den Ports im Norden Kontinentaleuropas. Der deutlich kürzere Seeweg ohne die Fahrt um die Spitze von Gibraltar, die dadurch verkürzte Fahrzeit auf See und die kürzeren Landdistanzen zu den Märkten Norditaliens, der Schweiz, Südwestfrankreichs und Süddeutschlands machen die Südhäfen attraktiver.

Direktverbindungen bestehen beispielsweise schon heute von Oceanogate, dem Bahnunternehmen von Contship Italia, ab La Spezia über Melzo nach Frenkendorf bei Basel. Hupac - bisher nur im Norden durch die Tochterunternehmen ERS im maritimen Hinterlandverkehr ab Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg tätig - verbindet nun den Hafen von Triest mit dem norditalienischen Hub Busto Arsizio und speist Überseecontainer in ihr UKV-Netz in alle Himmelsrichtungen ein. Die Anbindung der Südhäfen ist beim europäischen UKV-Marktleader für die beiden nächsten Jahre geplant und in Vorbereitung, wie bei der Bilanzmedienkonferenz Anfang Mai bekanntgegeben wurde.

Flachbahn in Sicht

Eine wesentliche Veränderung in der transalpinen Verkehrslandschaft Süd- und Mitteleuropas wird die vollständig neu gebaute Bahnstrecke des Terzo Va-

lico dei Giovi zwischen Genua - Novi Ligure und Tortona südwestlich von Mailand mit sich bringen. Dann ist der europäische Rail Freight Corridor Rhine - Alpine (RFCI) von Rotterdam bis Genua durchgehend eine Flachbahn mit Maximalsteigung von 12,5 Promille, ausgebaut für Züge von 740 Meter Länge und einem Gesamtgewicht von 2.000 Tonnen, die dort 100 Kilometer pro Stunde schnell fahren können

und von nur einer vierachsigen elektrischen Lokomotive gezogen werden müssen. Terzo Valico steht den Alpendurchstichen in der Schweiz in nur wenig nach: 53 Kilometer lang, davon 37 Kilometer in Tunneln, 13 Kilometer Zufahrtstrecken, geschätzte Baukosten bei Baubeginn vor rund zehn Jahren: 6,9 Milliarden Euro. In Betrieb wird das komplexe Bauwerk im Jahre 2025 gehen. (fh)

Für rund drehende Räder

Am 11. März 2022 wurde in Chiasso der erste Spatenstich für die neue Güterwagenhalle der SBB Cargo Werkstätten gemacht. Dort wird ein viertes Gleis neu gebaut mit einer integrierten Unterflur-Radsatzdrehmaschine. Diese wird sowohl für die eigenen Wagen genutzt als auch für Drittaufträge. Denn auf der Nord-Süd-Achse gibt es zurzeit nur in Basel und in Zentralitalien Werkstätten mit einer vergleichbaren Infrastruktur. In Chiasso lassen sich Radsätze von Lokomotiven, Triebzügen und Güterwagen reprofiliert. Die Inbetriebnahme der Anlage ist für Anfang 2023 vorgesehen.

Transport mit der Bahn wird gefördert

Zusätzlich zu den milliardenschweren Infrastrukturausbauten der NEAT versucht die Schweizer Regierung mit anderen Mitteln, mehr Güterverkehr auf die Bahn zu verlagern. Inzwischen greifen die vom Verkehrsministerium (Verkehrsdepartement) vorbereiteten und vom Parlament im Jahr 2020 beschlossenen „ergänzenden Maßnahmen“. Dazu gehören die Senkung der Trassenpreise und das Gewähren von Sonderpreisen für lange Güterzüge. Um Planungssicherheit zu schaffen, werden die Zuschüsse für Transporteure des Kombinierten Verkehrs bis ins Jahr 2030 gewährt.

ANZEIGE

intermodal4good
 connected, smart, emission-free

We move

- 1.1 million road consignments
- 21 million tonnes of goods

We save

- 1.5 million tonnes CO₂
- 17 billion megajoules

We shape the future of intermodal transport

HUPAC | **ERS Railways** | **INTERMODAL EXPRESS**

www.hupac.com

Impressum

Autoren dieser Ausgabe Kurt Metz,
 Frank Hütten
Verantwortlicher Redakteur
 Frank Hütten
Grafik Max Klein,
 Andreas Voltmer (Ltg.)
Kontakt huetten@dvz.de

DVV Media Group GmbH
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Tel.: +49 40 237 14-100

Geschäftsführer Martin Weber
Verlagsleiter Oliver Detje
Anzeigenleiter Florian Böhm
 Tel.: +49 40 237 14-129
Leser- und Abonentenservice
 Tel.: +49 40 237 14-240
 Fax: +49 40 237 14-333
 leaserservice@dvz.de

Druck Dierichs Druck + Media GmbH & Co.
 KG, Kassel; Gerichtsstand ist Hamburg.