



Universität St.Gallen

Institut für Systemisches Management
und Public Governance



Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2023

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2023

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

ISBN-Nummer
3906532-35-6
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2023
Institut für Systemisches Management
und Public Governance
der Universität St.Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft
IMP-HSG Institut für Systemisches
Management und Public Governance
der Universität St.Gallen

Verkehrsverlagerung international:

Wie die Schweiz in ausländische Güterbahn-Infrastruktur investiert

Kurt Metz

Abstract

In den Gründerzeiten der Eisenbahn investierten die Nachbarländer in das schweizerische Bahnnetz, während heute die Schweiz Infrastrukturen im Ausland mitfinanziert.

Gestützt auf das geltende Gütertransportgesetz und die -verordnung leistet der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen. Im Ausland ist nur die finanzielle Förderung der Erweiterung und des Neubaus von KV-Umschlagsanlagen möglich.

Zur Förderung der Verlagerungspolitik hingegen beteiligt sich die Schweiz an Schieneninfrastruktur-Ausbauten in Ausland. Bisher profitierten Projekte in Belgien, Deutschland und Italien von Zuschüssen. Neu könnte Frankreich dazustossen: Zurzeit laufen Abklärungen zur Aufwertung des linksrheinischen Güterverkehrskorridors zwischen Basel und Wörth via Strasbourg.

Keywords: Verkehrsverlagerung, Logistikketten, Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV), Mitfinanzierung Terminals, Streckenerneuerungen, Fördersummen, links- und rechtsrheinische Strecken, Luino-Linie, Lötschberg-Simplon-Achse, Bundesamt für Verkehr (BAV), Hupac, Contship Italia, Mercitalia Logistics

1 Einleitung

Bekannt sind die Subventionen der Eidgenossenschaft für den Anschluss der Schweiz an die Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenfernverkehrs im benachbarten Ausland (HGV-A). Weit weniger stehen jene im Scheinwerferlicht, welche die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorab im alpenquerenden Verkehr betreffen. Sie überschreiten seit Inkrafttreten des Gesetzes und der Verordnung im Jahre 2005 die Summe von 300 Millionen Schweizer Franken. Aktuell laufen die Mitfinanzierung von Strecken-

ertüchtigungen und dem Bau von Umschlagterminals des unbegleiteten kombinierten Verkehrs mit Beiträgen von mehr als 200 Millionen Franken. Begehrlichkeiten für den Ausbau der linksrheinischen Strecke auf französischem Boden zwischen Basel – Strasbourg – Lauterbourg – Wörth als Entlastung und Ergänzung des rechtsrheinischen Rhine – Alpine Freight Corridors zwischen Rotterdam und Genua via die Schweiz sind durch parlamentarische Motionen angemeldet und müssen nun durch das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) abgeklärt werden.

Die finanziellen Engagements für den Schienengüterverkehr im Ausland haben bis jetzt die Erwartungen erfüllt oder zum Teil sogar übertroffen. Davon zeugen die Verlagerungserfolge von der Strasse auf die Schiene durch die Schweizer Alpen.

2 Übersicht der realisierten Güterbahn-Projekte

Tabelle 1: Periode 2005-2020

Projekt	Land	Empfänger	Mio. CHF
Umfahrung Como: Monte Olimpino-Tunnel II	Italien	RFI	60
Ertüchtigung der Strecke Cadenazzo-Luino	Italien	RFI	120
Bau und Ausbauten des UKV-Terminals Busto Arsizio-Gallarate	Italien	Termi SpA	100
UKV-Terminal Singen	Deutschland	Termi SA	21
UKV-Terminal Melzo	Italien	Sogemar Spa	9.5
UKV-Terminal Duisburg	Deutschland	DKT	9
UKV-Terminal Antwerpen	Belgien	Termi SA	5
DKT = Duisburg Kombiterminal GmbH			

Quellen: Privatbahn Magazin 6/2022 und BAV

3 Vorstellung der abgeschlossenen Güterbahnprojekte

Seit Inkrafttreten des Gesetzes und der Verordnung im Jahr 2005 sind bis jetzt sieben Projekte im Ausland umgesetzt; drei davon betreffen die Schienen-Infrastruktur und vier die Subventionierung von Terminals für den Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufliegern. Hauptziel ist, diese aus dem Norden bis in die Umschlagterminals westlich und östlich von Mailand zu transportieren. Deshalb finanziert die Schweiz auch Anpassungen von Strecken auf italienischem Gebiet (Eisenbauausbauprogramm Bahninfrastrukturfonds BIF des BAV, Standbericht 2022, S. 71).

3.1 Monte Olimpino Tunnel II

Am 18. Juni 1990 ging der Tunnel Monte Olimpino 2 in Betrieb. Dieser ist 7209 Meter lang und liegt zwischen der schweizerisch-italienischen Grenze bei Chiasso (CH) und dem Haltepunkt Cucciago (I). Er dient als Güterumfahrung von Como. Jährlich passieren ihn über 18'000 Güterzüge. Im November 2009 wurde er für zehn Monate einer Sanierung unterzogen, nachdem durch verschiedene Lecks in der Tunneldecke Wasser eingedrungen war (Quelle: Wikipedia). Die Eidgenossenschaft beteiligte sich an den Wiederherstellungsarbeiten mit einem Betrag von 60 Millionen Schweizer Franken.

3.2 Ertüchtigung der Strecke Cadenazzo – Luino

Die Bahnlinie Cadenazzo (CH) – Luino (I) ist eine einspurige Eisenbahnstrecke im Eigentum von SBB Infrastruktur und der italienischen Infrastrukturbehörde RFI mit einer Länge von 31,25 Kilometer. Sie wird von der SBB betrieben. Die Linie ist die wichtigste Zufahrt von der NEAT Gotthard zum Grossterminal der Schweizer Kombiverkehrsgesellschaft Hupac – der Marktführerin in Europa im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) – in Busto Arsizio-Gallarate. Über sie werden auch der Terminal von Novara sowie die Genueser Häfen erreicht.

Im Abkommen vom 28. Januar 2014 mit Italien verpflichtete sich die Schweiz, die im schweizerischen Interesse liegenden baulichen Massnahmen auf der Luino-Linie (Perimeter Ranzo – Sesto Calende – Gallarate/Novara) mit einem Kostendach von 120 Millionen Euro zu finanzieren. Italien erklärte sich dafür bereit, die Finanzierung des Ausbaus der Strecke Chiasso – Mailand von rund 40 Millionen Euro über ein Dekret sicherzustellen.

Auf der Grundlage dieses bilateralen Abkommens hat das BAV am 16. September 2014 mit der RFI eine Vereinbarung zur konkreten Umsetzung der italienischen Massnahmen bis 2020 abgeschlossen. Darin wurden die technischen Anforderungen an den Bau des 4-Meter-Korridors zwischen der Schweiz und Novara/Busto Arsizio (I) sowie die Vorgaben zur Projektaufsicht festgelegt. Ausserdem definierte die Vereinbarung die Verantwortlichkeiten der RFI bei der Ausführung der Arbeiten sowie bei der Bauvergabe.

Die Bauarbeiten begannen am 11. Juni 2017. Bis Ende 2019 wurden eine Doppelspurinsel bei Contone/Quartino erstellt. Sie erlaubt das Verkürzen der Zugfolgezeiten. Der 4m-Korridor ist auf der Luino-Linie seit Mitte Dezember 2020 in Betrieb. Die Hauptarbeiten konnten termingerecht abgeschlossen werden. (Quelle: Eisenbahnausbauprogramm, Bahninfrastrukturfonds BIF, Standbericht 2022, BAV).

Die Strecke ist heute gut ausgelastet und wird von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) benützt: SBB Cargo International, BLS Cargo, DB Cargo und TX Logistik. Eine Weiterausbau der bestehenden

Infrastruktur würde sich aus topografischen und geologischen Gründen als schwierig erweisen. Es besteht eine Studie zur Kapazitätssteigerung der Strecke (siehe Kapitel 9) nach Italien.

Abbildung 2: UKV Züge gezogen von BLS Cargo und SBB Cargo International warten im Bahnhof von Luino auf die Weiterfahrt nach Italien.



Foto: Gerhard Lob

3.3 UKV-Terminal Busto Arsizio-Gallarate

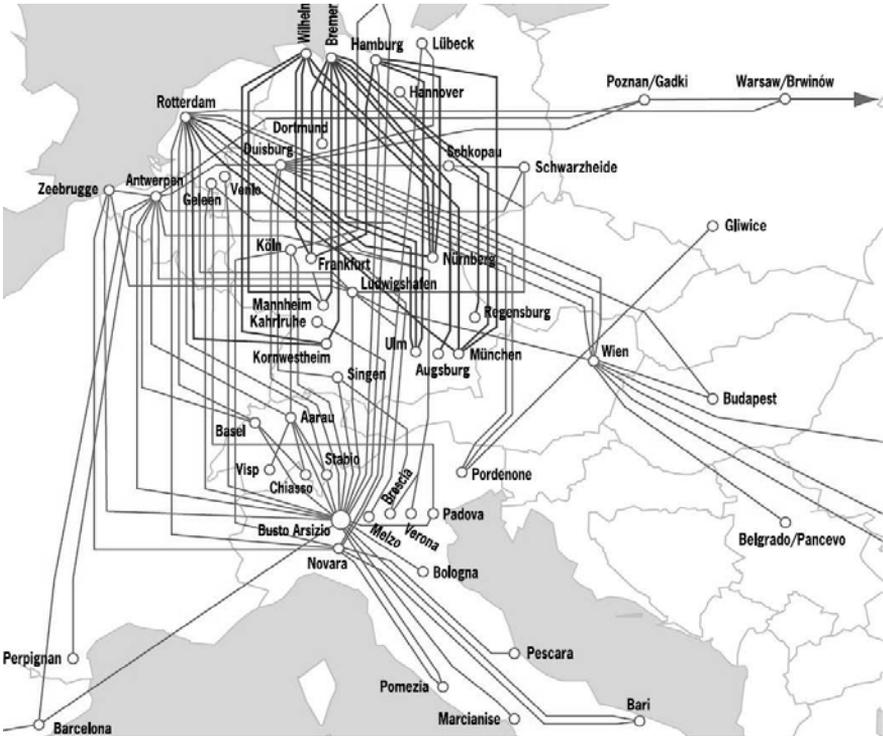
Der UKV-Terminal von Busto Arsizio-Gallarate liegt rund 20 Kilometer nördlich von Mailand und ist 150 Kilometer von den Genueser Häfen entfernt. Seine Lage eignet sich für Verbindungen nach/von Norden über die sich im Ausbau befindliche Simplon-Lötschberg Achse (siehe Kapitel 5.2 auf Seite 51), über die ertüchtigte Luino-Linie und nach Chiasso mit der Weiterführung auf der NEAT-Gotthardachse. Der Terminal ist im Eigentum der Hupac SpA.

Abbildung 3: Hupac Terminal Busto Arsizio-Gallarate

Foto: Hupac

Die Eidgenossenschaft hat sich im Rahmen von mehreren Ausbaubauten bisher mit einer Summe von rund 100 Millionen Franken engagiert. Der Terminal verfügt über total 35 Gleise mit Längen von 520 bis 760 Meter. 13 davon sind von Portalkränen für den Umlad überspannt. Die Kapazität beträgt 33 Züge pro Tag und Richtung. Destinationen sind sowohl inneritalienisch wie transalpin in die Schweiz (Aarau), nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Dänemark. Zur Leistungssteigerung der Anlage werden im Jahr 2023 neue, effizientere Portalkräne angeschafft. Das Potenzial von Busto Arsizio Gallarate wird damit ausgeschöpft sein. Um den erwarteten Mengenzuwachs zu bewältigen, baut Hupac zusammen mit dem italienischen Partner Mercitalia den neuen UKV-Terminal von Milano Smistamento (siehe 5.2) und erweitert den kürzlich gekauften Terminal von Novara.

Abbildung 4: Ausschnitt aus dem 2023-Netzwerk der Hupac mit den von der Schweiz co-finanzierten Terminals von Antwerpen, Busto Arsizio-Gallarate, Duisburg, Piacenza und Singen. Blau eingezeichnet sind die Seehafen – Hinterlandverkehre, rot die kontinentalen UKV-Verbindungen.



Grafik: Hupac

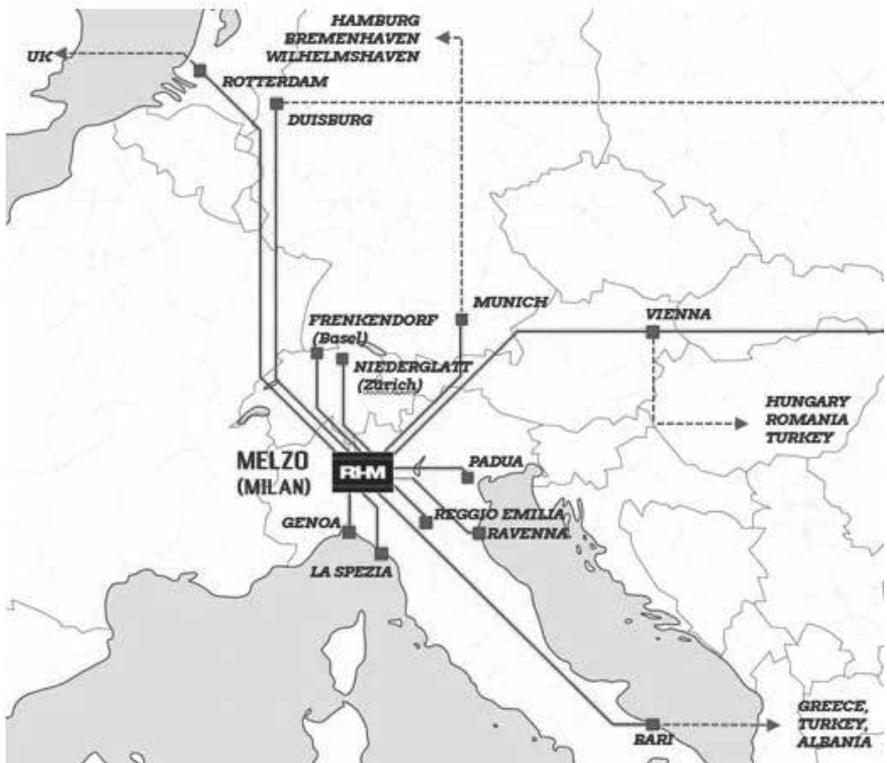
3.4 UKV-Terminal Singen

Der Terminal Singen nördlich von Schaffhausen wurde bereits 1996 erstellt. Er dient vorab der Versorgung von Baden-Württemberg. Er verfügt über vier Verladegleise von je 650 Meter Länge. die Umschläge werden sowohl mit einem Portalkran wie Frontladern bewerkstelligt. Die Kapazität beträgt acht Zugpaare pro Tag. Ziele sind Italien via die Schweiz und Innerdeutsch, wobei die Anbindung an Duisburg hauptsächlich für den Anschluss der Seehafenverkehre aus den Nordseehäfen auf der Schiene und dem Wasser genutzt wird. Der Terminal wird von der TSG Terminal Singen GmbH betrieben, die zur Hälfte im Eigentum der Hupac ist. Das finanzielle Engagement des Bundes für den Bau betrug 21 Millionen Schweizer Franken.

3.5 UKV Terminal Melzo

Der östlich von Mailand gelegene Rail Hub Milano (RHM) in Melzo der Contship Italia Group ist ein Scharnier zwischen den Hochseehäfen in Norditalien und den Terminals in Kontinentaleuropa für den Umschlag von intermodalen Ladungen. Es stehen sieben Gleise mit Längen von 500-750 Meter zum Verlad zur Verfügung. Jährlich werden 5-6'000 Züge abgefertigt. RHM gehört zur Hamburger Eurokai-Gruppe der Familie Eckelmann. Diese verfügt mit Oceanogate über eine eigne Eisenbahnverkehrsunternehmung, welche die UKV-Züge Richtung Norden bis an die Schweizer Grenze in Chiasso führt.

Abbildung 5: Bahn-Netzwerk aus dem Terminal Melzo



Grafik: RHM/Contship Italia

3.6 DKT Duisburg Kombiterminal

Das Terminal dient vorab als Gateway zwischen den Nord-Süd und Ost-West Hauptverkehrsachsen. Erste UKV-Zugsangebote verliefen von Duisburg nach

Busto Arsizio-Gallarate und von Rotterdam/Antwerpen nach Schwarzheide (D) sowie weiter nach Polen, Ungarn und Russland. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Chemietransporte im Auftrag der Schweizer Firma Bertschi durchgeführt von der Hupac. Die Eidgenossenschaft beteiligte sich mit 9 Millionen Franken an dessen Bau.

3.7 UKV Terminal Antwerpen

Das Terminal Antwerpen liegt im Perimeter des Hafens von Antwerpen und steht seit 2010 im Betrieb. Es verfügt über fünf Gleise von je 620 Meter Länge und fertigt täglich bis zu zehn Zugpaare mit Destinationen in Italien und der Schweiz ab. Es ist nahezu vollständig (99,94 Prozent) im Eigentum der Hupac. Die Eidgenossenschaft unterstützte seinen Bau mit 5 Millionen Schweizer Franken.

4 Übersicht der laufenden Güterbahnprojekte bis 2028

Tabelle 1: Drei Investitionen im Ausland stehen an

4-Meter Profil Südzulauf Simplon-Linie bis 2028	Italien	RFI	148
UKV-Terminal Milano Smistamento Eröffnung 2025	Italien	TerAlp	69
UKV-Terminal Piacenza Eröffnung 2024	Italien	Centro intermodale	27
RFI: Fete Ferroviaria Italiana (Bahn-Infrastrukturbehörde)			
Stand: 3. Juli 2023			

Quellen: BAV und Privatbahn Magazin

5 Vorstellung der laufenden Projekte und deren Erwartungen

5.1 Südzulauf Simplon-Linie

Auf den schweizerischen Abschnitten der Lötschberg-Simplon-Achse können Transporte mit 4 Metern Eckhöhe schon länger durchgeführt werden; mit einem Ausbau in Italien ergibt sich eine Aufwertung der gesamten Strecken. Der Bundesrat beschloss deshalb im Juli 2020, die gesamten für Massnahmen in Italien verbleibenden Mittel des 4-Meter-Korridor-Kredits von 148 Millionen Schweizer Franken für den Ausbau der Simplon-Linie einzusetzen. Italien steuert die restlichen 103 Millionen Euro bei und verpflichtet sich, die Massnahmen bis 2028 zu realisieren. Die Auszahlungen aus dem BIF erfolgen erst nach Abschluss

definierter Etappen. Diese stellen den zügigen Ausbau und die sachgerechte Verwendung der Mittel sicher.

Am 3. September 2020 wurde ein bilaterales Abkommen mit dem Ziel einer gemeinsamen Entwicklung der Lötschberg-Simplon-Linie unterzeichnet. Mit den Ausbaumassnahmen wird es möglich sein, bis zu vier Güterzüge pro Stunde und Richtung mit Ladungen von 4 Metern Eckhöhe bis in die grossen Umladeterminale im Raum Mailand/Novara verkehren zu lassen. 2021 wurde die Planung aufgenommen und eine Vereinbarung mit der RFI abgeschlossen.

Mitte 2022 nahm die für die Steuerung des Vorhabens zuständige «Bilaterale Kommission Schweiz-Italien» ihre Tätigkeiten auf. Die Planungsarbeiten erfolgten bis Mitte 2023. Aktuell beginnt die Projektierungsphase. Ab 2024 sind erste Bauarbeiten auf dem Abschnitt Arona – Stresa vorgesehen (Quelle: Eisenbahnausbauprogramm, BIF, Standbericht 2022, S. 75/76, S. 82).

Die Bedeutung des Südzulaufs zur NEAT wird 2025 durch die Eröffnung der Flachbahn des Terzo Valico dei Giovi von den Ligurischen Häfen durch den Apennin nach Tortona und darüber hinaus nach Turin und in den Raum Mailand zunehmen. Damit kommt die Ertüchtigung der Simplon-Lötschberg-Achse für den durchgehenden Betrieb mit 4-Meter-Zügen gerade rechtzeitig. Sie kann auch dazu beitragen, die Problematik im Rheintal mit der arg verspäteten Fertigstellung der Ausbauten zwischen Mannheim und Basel zu entschärfen. Erwartet wird daher ein Wachstum von Hochsee-Containern aus dem Fernen Osten in den Genueser Häfen zu Lasten jener an der Nordsee.

5.2 UKV-Terminal Milano Smistamento

Das neue Terminal von Milano Smistamento, dem ehemaligen Rangierbahnhof der norditalienischen Metropole, ist als Gateway-Grossterminal geplant. Er soll: Dem Aufbau der Seehafen-Hinterland-Verkehrs aus den italienischen Häfen in die Schweiz und nach Süddeutschland dienen.

Verkehre von östlich von Mailand nach Nord und Süd sowie als Entlastung der Terminals westlich von Mailand (Novara, Oleggio, Busto Arsizio-Gallarate) verlagern.

Das Profil dieses Grossterminals sieht wie folgt aus:

- 10 Umschlaggleise von je 740 Meter Länge
- 2 Kranmodule und 6 Portalkräne
- 22 Zugspare pro Tag
- 390'000 Ladeeinheiten pro Jahr (entspricht etwa 150'000 LKW-Sendungen)

Abbildung 8: Der neue Grossterminal in Milano entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs.



Quelle: Hupac

Die Gesamtinvestitionen für das Joint Venture von Hupac und Mercitalia Logistics werden auf 110 Millionen Euro veranschlagt. Die vom Bundesamt für Verkehr maximal gesprochene Fördersumme beträgt 66,3 Millionen Schweizer Franken. Sie ist an verschiedene Bedingungen geknüpft. Unter anderem muss der Terminal beim Umschlag während zehn Jahren bestimmte Mindestmengen erreichen. Die Inbetriebnahme der 1. Phase ist für 2026 vorgesehen – also mehr oder weniger gleichzeitig mit die Eröffnung der Flachbahn «Terzo Valico dei Giovi» von den Genueser Häfen über Tortona nach Mailand.

Verfügungsnahmerin und Eigentümerin der KV-Umschlagsanlage Milano Smistamento ist die TerAlp (Terminal Alpransit Srl). Daran beteiligt ist zu 42 Prozent die Hupac und zu 58 Prozent die Mercitalia Logistics. Die Zahlungen

gehen an die Eigentümerin der Anlage, die TerAlp. Die TerAlp wird eine Betreiberfirma gründen, an der Hupac SA und Mercitalia Logistics SpA. E zu 50 Prozent beteiligt sind.

5.3 UKV-Terminal Piacenza

Piacenza liegt rund 50 Kilometer südlich von Mailand. Auf drei Gleisen von je 600 Meter und eines von 500 Meter Länge werden täglich bis zu acht Zugpaare empfangen und abgefertigt. Ihre Ziele liegen innerhalb Italiens, in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Polen und Rumänien. Betreiber ist die Terminal Piacenza Intermodale Srl, eine Tochtergesellschaft der Hupac.

Für die sich im Ausbau befindliche Anlage steuert die Eidgenossenschaft in den nächsten Jahren 27 Millionen Schweizer Franken bei.

Verfügungsnahmerin und Eigentümerin der KV-Umschlagsanlage in Piacenza ist die Centro Intermodale SpA. Die Zahlungen gehen an dieses Unternehmen. Am Centro Intermodale beteiligt sind Hupac mit 58 Prozent und Mercitalia Logistics mit 42 Prozent. Betreiberin wird die Terminal Piacenza Intermodale Srl sein, die zu 100 Prozent der Centro Intermodale SpA gehört. Inbetriebnahme der Anlage ist im Jahr 2024 vorgesehen.

6 Fazit der Bestrebungen

Das Vorgehen ist pragmatisch: Geld wird erst ausbezahlt, wenn das Projekt fertiggestellt oder zuvor vereinbarte Etappen erreicht sind. Der dadurch entstehende Druck auf die Empfänger der Mittel hat sich bis heute als effizient erwiesen.

Durch die Förderung sowohl von UKV-Terminals im Ausland wie die Ausbauten der Zulaufstrecken in die Schweiz zeigt wie vermehrt in Logistikketten gedacht, geplant und gebaut werden muss.

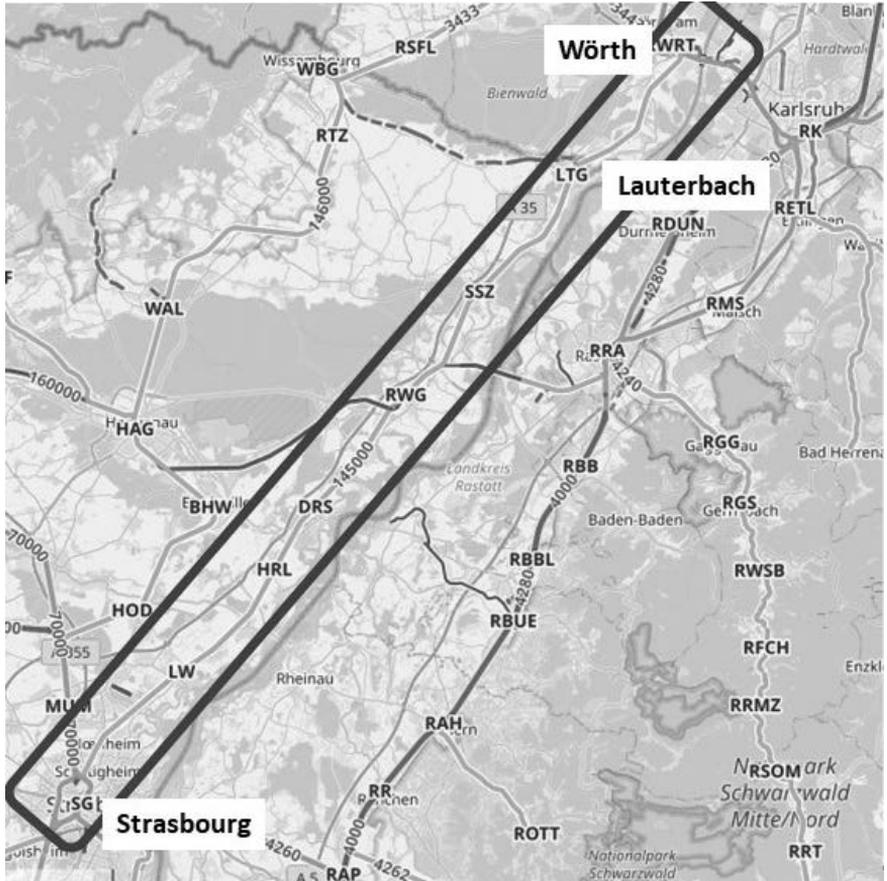
7 Vorstösse für den linksrheinischen Ausbau Basel – Wörth

Das Parlament hat den Bundesrat im Jahr 2020 beauftragt, einen Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien abzuschliessen, um die linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke (Metz – Basel auf dem Rail Freight Korridor 2 Nordsee – Mittelmeer) ebenfalls auszubauen (Motion 20.3003 «Staatsvertrag für linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke»). Um den durchgehenden Korridor mit dem für Sattelaufleger mit 4 Metern Eckhöhe notwendigen Profil zu realisieren, wird auf Schweizer Seite der Abschnitt St. Johann – Basel RB auf das grössere Lichtraumprofil (EBV 3) zu erweitern sein.

Im Rahmen des französisch-schweizerischen Lenkungsausschusses hat die Schweiz Frankreich daher vorgeschlagen, eine Absichtserklärung auf Ministerienebene zum Ausbau des Güterverkehrs auf dem linken Rheinufer zu formalisieren. Diese Absichtserklärung sollte bis Ende 2023 verwirklicht werden. Die SBB haben in Vorbereitung darauf das Vorprojekt für die Profilanpassung der beiden Basler Tunnel Kannenfeld und Schützenmatt im ersten Quartal 2022 fertiggestellt. Das BAV hat die weitere Projektierung in Auftrag gegeben. Damit kann die Realisierung der in der Schweiz notwendigen Ausbauten zeitgerecht vorangetrieben werden.

Die Hupac hat eine Studie erstellen lassen, die einen Betrag von CHF 500 Millionen für die Ertüchtigung abschätzt und eine Realisierung bis 2030 für möglich hält.

Abbildung 9: Die linksrheinische Strecke Strasbourg – Lauterbach – Wörth, olivgrün die linksrheinische Strecke 145000, rot die rechtsrheinische Linie 4000 (Karlsruhe – Basel)



Quelle: OpenRailwayMap/bearbeitet durch Peider Trippi

Das Projekt wird von Fachleuten kontrovers kommentiert. So schreibt Peider Trippi (www.trippi-services.ch) im Privatbahn Magazin Nr. 4/2023: «Die politischen Aktivitäten der Schweiz lassen weitgehend die regionalpolitischen Aspekte im Elsass aus und vor. Die 71 Kilometer lange Strecke von Wörth nach Strasbourg führt entlang oder durch 17 (!) Ortschaften, wobei die Bahnhöfe teils im Ortszentrum liegen. Durchschnittlich alle 1,2 Kilometer befindet sich ein Bahnübergang. Die Forderung der Güter EVU, dabei den Nachtbetrieb einzuführen, dürfte den Unmut der betroffenen Bevölkerung auf sich ziehen.

Unweigerlich zeigen sich hier Parallelen zur Betuwe-Linie (Diskussionsbeginn 2007, Fertigstellung 2026). Im Weiteren sind die Infrastruktur-Zuständigkeiten heute unklar: Gemäss dem neuen LOM-Gesetz (loi d'orientation sur les mobilités), Artikel 172, ist die Region Grand Est für die SPNV-Regionallinie zuständig. Die Zuständigkeit für Gütertransittrassen liegt aber bei der nationalen SNCF Réseau.» Ähnliche Bedenken äusserte anlässlich der Hupac Jahrespressekonferenz vom 5. Mai 2023 in Zürich der unabhängige Berater im Schienengüterverkehr George Raymond (www.railweb.ch). Er fuhr die Strecke ab und stellte ebenfalls grosse Hindernisse für deren Ertüchtigung fest: *“But efficient use of the SLW (Strasbourg – Lauterbourg – Wörth) for rail freight would above all require a sustained political effort to convince the people living along the line to accept the noise of freight trains, including at night, the loss of some crossings, and the erection of noise barriers. This political support must come from France because the SLW runs along the country’s eastern edge. Here lies the problem. Electrifying and refurbishing of the SLW is of some interest to France’s Grand Est region (and to the Karlsruhe-Wörth area in Germany) to the extent it would let the SLW offer better passenger services, but the SLW is of no interest to France as a freight route. This probably means a long negotiation with France to determine what (lion’s) share of the cost of the SLW upgrade is to be borne by the EU and Switzerland.”*

In einer privaten Replik ist der Dispositions- und Analysespezialist der BLS, Federico Rossi, jedoch der Ansicht, dass die technischen Hindernisse überwunden werden können und der linksrheinische Ausbau so oder so über lange Sicht gesehen zwingend ist (Mailaustausch vom 7. Mai 2023).

8 Luino-Linie: Kapazitätssteigerung und Verkehrsumlagerung

Isabelle Stebler hat in ihrer ETHZ Masterarbeit von 2021 «Vorstudie für einen allfälligen Ausbau der Luino-Linie für den Güterverkehr – technische Machbarkeit und SWOT-Analyse» eine mögliche Kapazitätssteigerung des schweizerischen Streckenabschnittes entlang des Lago Maggiore mittels zwei neuer Tunneln und einem kurzen, offenen Doppelspurabschnitt untersucht. Damit würde das Führen von täglich bis zu 200 Zügen des UKV von Cadenazzo zu den Terminals im nordwestlichen Raum von Mailand ermöglicht. Die Bestvariante sieht eine zweiteilige Tunnelkette mit dem nördlichen, 7.6 km langen Tunnel «Vira» und dem südlichen, 3.5 km langen Tunnel «Ranzo» vor. Zwischen den beiden Tunneln wird eine rund 750 m lange, offene Strecke mithilfe eines Hanganschnittes auf Doppelspur erweitert. Für die entwickelte Bestvariante konnten sowohl die bauliche als auch die betriebliche Machbarkeit nachgewiesen werden. Die Ausbildung der Tunnelbauten als reine Güterverkehrstunnel, die ähnliche Geologie wie am Ceneri-Basistunnel sowie die Aufwertung des Lebensraumes im Projektgebiet stellen wichtige Chancen und Stärken des Projektes dar.

Hans-Peter Vetsch, Geschäftsführer des Gotthard-Komitees schreibt dazu: «Es wäre dringend notwendig die Fortsetzung ab der Schweiz/italienischen Grenze bis zu den Terminals in Busto und Novara zu prüfen, um zu sehen, welche Ausbauten auf der italienischen Seite zur Kapazitätssteigerung von heute ca. 80 – 90 Zügen auf ca. 200 Züge benötigt würden. Dabei könnten auch allfällige Etappierungsschritte aufgezeigt resp. untersucht werden. Die Auslösung dieser Arbeiten müsste durch das BAV auf Bundesebene mit den Partnern Staat, RFI und Region erfolgen.

Abbildung 10: «Luino-Linie» entlang dem Lago Maggiore als zu verstärkendes Bindeglied zwischen NEAT-Gotthard und den Terminals nordwestlich von Mailand



Quelle: Wikipedia Creative Commons (unverändert)

Dieser Ausbau könnte auf der stark belegten Strecke Chiasso – Milano dringend benötigte neue Kapazitäten für den regionalen und internationalen Personenverkehr schaffen und den sehr teuren Neubau einer neuen Linie von Lugano nach Milano auf lange Zeit erübrigen.» (Input vom 30. Juni 2023)

9 Einschätzung

Es ist schwer abzuschätzen, inwieweit im Ausland die Schweizer Unterstützung zur Lösung von Logistikherausforderungen durch die Co-Finanzierung von Infrastrukturen wertgeschätzt wird. Ein neutraler Massstab ist der Erfolg der Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr hin zur Schiene. Der Rückgang der Fahrten alpenquerender schwerer Strassenfahrzeuge von 1,4 Mio. im Jahr 2000 auf noch 863'000 im Jahr 2020 ist mitunter auch das Resultat der Schweizer Investitionen im Ausland. Dass dieser Trend im Jahr 2022 eine Delle erlitt, ist in einer Reihe von Faktoren – «Post Corona Blues», fehlendes transnationales Baustellenmanagement, ... - begründet, die nicht im Einflussbereich der Logistikbranche, Operateure und Traktionäre liegen.

Literaturverzeichnis

- Raymond George, An activist in European rail freight, 25 May 2023, Report in <https://www.railweb.ch/en/blog/>
- Stebler I., Vorstudie für einen allfälligen Ausbau der Luino-Linie für den Güterverkehr – Technische Machbarkeit und SWOT-Analyse; Masterarbeit der ETH-Zürich, D-BAUG, Zürich, 05.07.2021
- Trippi Peider, Portrait der geforderten Streckenerüchtigung Wörth – Lauterbourg – Strasbourg. Eine kritische Betrachtung zur möglichen Umsetzung, Linke-DIN, September 2022
- Mo. 20.3003 Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20203003>
- Mo. 22.3000 «Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg» <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=59089>
- Inputs des Bundesamts für Verkehr (BAV) und Webseiten der erwähnten Unternehmen sowie ihrer Terminals.

Der Beitrag wurde mit einem «journalistischen Tageshonorar» des Recherchefonds der Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs unterstützt.

Der Autor dankt Jürg D. Lüthard und Peider Trippi für kritisches Gegenlesen und konstruktive Inputs.