

Oben: Vom Duisburg Kombiterminal (DKT) wickelt die Schweizer Hupac zahlreiche Chemietransporte für die Schweizer Firma Bertschi ab. Unten: Der östlich von Mailand gelegene Rail Hub Milano (RHM) in Melzo der Contship Italia Group ist ein Scharnier zwischen den Hochseehäfen in Norditalien und Terminals in Kontinentaleuropa.



# Bahn-Außenpolitik mit dem Scheckbuch

In den Gründerzeiten der Eisenbahn engagierten sich ausländische Geldgeber in der **Schweiz**. Heute investiert die Schweiz im Ausland.



Von Kurt Metz

Damit ihre nationale Güterverkehrspolitik wirken kann, ist die Schweiz darauf angewiesen, dass ihre Bahninfrastruktur in ein dazu passendes europäisches Netz eingebettet ist. Deshalb engagieren sich die Schweizer verkehrspolitisch auch jenseits der Landesgrenzen. Gestützt auf das Gütertransportgesetz von 2005 leistet die Eidgenossenschaft Investitionsbeiträge für den Bau und die Erweiterung von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr (KV) im Ausland. Zudem beteiligt sie sich am Aufbau von Bahnkorridoren, die Transporte mit 4 Metern Eckhöhe erlauben. Voraussetzung dafür ist, dass die Projekte der Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr dienen.

Bis heute sind sieben Projekte umgesetzt; drei davon betreffen die

Schieneinfrastruktur und vier die Subventionierung von KV-Terminals. Dafür wurden umgerechnet etwa 328 Millionen Euro gezahlt. Aktuell werden Streckenerüchtigungen und der Bau von Umschlagterminals mit rund 291 Millionen Euro mitfinanziert.

## Fertige Projekte in Italien...

Container aus den Nordseehäfen, den Benelux-Staaten und Deutschland mit Bestimmung Italien sollen die Umschlagterminals im Großraum von Mailand auf der Schiene erreichen. Deshalb finanziert die Schweiz schon seit langem Anpassungen von Strecken in Italien. So ging am 18. Juni 1990 der **Tunnel Monte Olimpino 2** an der schweizerisch-italienischen Grenze bei Chiasso in Betrieb. Er dient als Güterumfahrung der Stadt Como. Jährlich passieren ihn über 18.000 Güterzüge.

Die **Bahnlinie Cadenazzo (CH)-Luino (I)** ist eine einspurige Eisen-

bahnstrecke im Eigentum von SBB-Infrastruktur und der RFI. Die Linie ist die wichtigste Zufahrt von der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) durch den Gotthard zum Großterminal des Schweizer KV-Unternehmens Hupac im italienischen Busto Arsizio-Gallarate.

Über die Luino-Linie werden auch die Terminals von Novara und der Genueser Häfen erreicht. Anfang 2014 verpflichtete sich die Schweiz, den Ausbau mit bis zu 120 Millionen Euro zu finanzieren. Italien erklärte sich dazu bereit, Gelder zum Ausbau der Strecke Chiasso-Mailand von rund 40 Millionen Euro aufzubringen. Bis Ende 2019 wurde eine Doppelspurinsel bei Contone/Quartino erstellt, und der 4-Meter-Korridor ist auf der Luino-Linie seit Mitte Dezember 2020 termin- und budgetgerecht in Betrieb.

Das **Terminal der Hupac von Busto Arsizio-Gallarate** für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV)

befindet sich rund 20 Kilometer nördlich von Mailand und ist 150 Kilometer von den Genueser Häfen entfernt. Destinationen sind sowohl Orte in Italien als auch in der Schweiz, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Dänemark.

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. RHM gehört zur Hamburger Eurokai-Gruppe.

...**Deutschland und Belgien**  
Das **Terminal Singen** wurde 1996 gebaut. Es dient zunächst der Versorgung von Baden-Württemberg. Züge fahren aber auch durch die Schweiz nach Italien und an Orte in Deutschland, etwa nach Duisburg. Das Terminal wird von der TSG Terminal Singen GmbH betrieben, die zur Hälfte im Eigentum der Schweizer Hupac ist.

Das **Duisburg Kombiterminal (DKT)** ist ein Gateway zwischen den europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Hauptverkehrsachsen. UKV-Zugangebote führen nach Busto Arsizio-Gallarate und von Rotterdam/Antwerpen nach Schwarzheide in Brandenburg sowie weiter nach Polen, Ungarn und Russland. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Chemietransporte im Auftrag der Schweizer Firma Bertschi, durchgeführt von der Hupac.

Das **Terminal Antwerpen** 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.

## Weitere Vorhaben

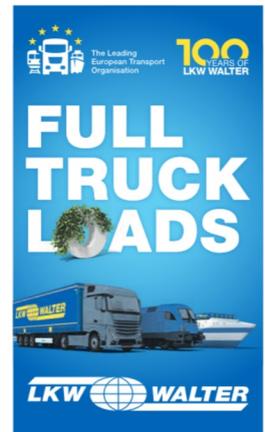
Auf den schweizerischen Abschnitten der Löttschberg-Simplon-Achse können Transporte mit 4 Metern Eckhöhe schon länger fahren; mit einem Ausbau in Italien ergibt sich eine Aufwertung der gesamten Strecken. Die Schweizer Regierung (Bundesrat) beschloss im Juli 2020, die verbleibenden Mittel des 4-Meter-Korridor-Kredits von knapp 152 Millionen Euro für den **Ausbau der Simplon-Linie** in Italien einzusetzen. Italien steuert die restlichen 103 Millionen Euro bei und verpflichtete sich, die Projekte bis 2028 zu realisieren.

Durch den Ausbau wird es möglich sein, bis zu vier Güterzüge pro Stunde und Richtung mit Ladungen von 4 Metern Eckhöhe bis in die großen Umladeterminals im Raum Mailand/Novara verkehren zu lassen. Die ersten Bauarbeiten auf dem Abschnitt Arona-Stresa haben inzwischen begonnen.

Das neue **Terminal von Milano Smitastano**, dem ehemaligen Rangierbahnhof der norditalienischen Metropole, ist als Gateway-Großterminal geplant. Es soll dem Aufbau des Seehafen-Hinterlandverkehrs aus den italienischen Häfen in die Schweiz und nach Süddeutschland dienen und die Terminals westlich von Mailand (Novara, Oleggio, Busto Arsizio-Gallarate) entlasten. Hierfür hat die Schweiz umgerechnet 68 Millionen Euro zugesagt.

Das **Terminal Piacenza** liegt rund 50 Kilometer südlich von Mailand und wird zurzeit ausgebaut. Täglich werden bis zu acht Zugpaare emp-

ANGEKÜNDIGT



fangen und abgefertigt. Ihre Ziele liegen innerhalb Italiens, in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Polen und Rumänien. Die Eidgenossenschaft fördert den Terminalausbau mit etwa 27,7 Millionen Euro.

Mit der Fertigstellung einer Umschlaganlage von Cargobeamer für den Kombinierten Verkehr im norditalienischen **Domodossola** werden voraussichtlich um den Jahreswechsel 2025/2026 bedeutende Kapazitäten entlang der Löttschberg-Simplon-Achse für den Umschlag auch von nicht kranbaren Sattelauflegern im alpenquerenden Verkehr geschaffen. Die Gesamtkosten betragen umgerechnet knapp 69 Millionen Euro, wovon die Schweiz knapp 40 Millionen Euro übernimmt.

## Das Fazit

Das Schweizer Vorgehen ist pragmatisch: Geld wird erst ausbezahlt, wenn ein Projekt fertiggestellt ist oder zuvor vereinbarte Etappenziele erreicht sind. Wenn bestimmte Umschlagmengen nicht erreicht werden, können Mittel zurückgefordert werden. Der dadurch entstehende Druck auf die Mittelempfänger erweist sich als effizient.

Schwierig abzuschätzen ist, inwieweit die Schweizer Unterstützung im Ausland wirkt. Ein neutraler Maßstab ist der Erfolg der Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr. Der Rückgang der Fahrten von Lkw durch die Schweizer Alpen von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf 863.000 im Jahr 2020 ist zum Teil auch das Resultat der Schweizer Investitionen im Ausland. (fh)

MEINUNG SEITE 2

## Linksrheinische Pläne

Das Schweizer Parlament hat die Regierung im Jahr 2020 beauftragt, einen Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien abzuschließen, um die linksrheinische NEAT-Zulauftrecke (Metz-Basel auf dem europäischen Rail Freight Korridor Nordsee-Mittelmeer) ebenfalls auf das 4-Meter-Profil auszubauen. Im Rahmen des französisch-schweizerischen Lenkungs Ausschusses hat die Schweiz Frankreich daher vorgeschlagen, eine Absichtserklärung auf Ministeriebene zum Ausbau des Güterverkehrs auf dem linken Rheinufer abzugeben. Die Unterzeichnung der Absichtserklärung ist noch im Jahr 2024 vorgesehen. Die SBB haben in Vorbereitung darauf das Vorprojekt für die Profilanpassung der beiden Basler Tunnel Kannenfeld und Schützenmatt im ersten Quartal 2022 fertiggestellt. Das Bundesamt für Verkehr hat die weitere Projektierung in Auftrag gegeben. Damit kann die Realisierung der in der Schweiz notwendigen Ausbauten vorangetrieben werden.

Persönliche Ausgabe, Herr Metz, Hellbühl, Kd.Nr.: 990751516, Abo-Nr.: 512986. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.