

Bern, im Dezember 2012

Newsletter Nr. 11

4-Meter-Schienengüterverkehr-Korridor durch die Alpen

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Mitglieder des Lötschberg-Komitees

Das Lötschberg-Komitee nimmt Stellung zum 4-Meter-Korridor durch die Alpen.

1. Der 4-Meter-Korridor am Gotthard wird unterstützt

Die Vorlage des UVEK ist ein Gesamtkonzept zur Realisierung und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse. Es ist vorgesehen, bis ins Jahr 2020 die Zulaufstrecken zum Gotthardbasistunnel auf ein höheres Lichtraumprofil auszubauen. Diese Massnahme drängt sich auf, nachdem auf dem internationalen Markt im kombinierten Verkehr verstärkt Seecontainer und grosse Sattelaufleger zu transportieren sind. Zudem verlangt auch die Rollende Landstrasse für Lastwagen mit 4m-Eckhöhe einen entsprechenden Korridor. Die Finanzierung soll über FinöV-Fonds erfolgen, später über Bahninfrastrukturfonds (BIF gemäss FABI).

Die Erstellung dieses Korridors ist eine geeignete Massnahme um zusätzliche alpenquerende Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können. Die Schweiz ist dabei mit den Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon Teil des europäischen Korridors 24 zwischen Rotterdam und Genova.

Neben dem Nutzen für den Güterverkehr hat ein solcher Korridor auch für den Personenverkehr Vorteile. Die Profilerweiterung erlaubt auch den Einsatz von Doppelstockwagen und damit eine Kapazitätsausweitung im Fernverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin.

Unter Berücksichtigung der Marktbedürfnisse, des Verlagerungsziels sowie der Kapazitätssteigerung im Fernverkehr wird der Ausbau eines 4m-Korridor am Gotthard vom Lötschberg-Komitee ausdrücklich bejaht.

2. Das Lötschberg-Komitee fordert den verstärkten Einbezug der Lötschberg-Simplon-Achse

Zwischen Basel und der Poebene (Novara) besteht erst seit 2002 ein entsprechender 4m-Korridor über die Achse Lötschberg-Simplon. Um der EU rasch eine Lösung für hoch profilige Güterzüge anbieten zu können sowie aus finanziellen Gründen wurde zum Teil nur ein Geleise für diese Züge bereitgestellt. Damit besteht zwar ein **durchgehender Korridor, aber nur mit geringer Kapazität** (maximal zwei Trassen je Stunde und Richtung) und mit **massiven betrieblichen Erschwernissen** (weite Teile nur eingleisig, wenig Kreuzungsmöglichkeiten, reduzierte Zugslängen mit nur 540m, langsame Weichenfahrten mit Geschwindigkeiten bis zu maximal 10 km/h, zusätzliche Signalisierung mit violetten Signalen usw.). Die langen Kreuzungsaufenthalte führen sogar zu regelmässigen Vandalenakten mit Diebstählen an den Gütern auf den Zügen. Dabei aufgerissene Plachen und Tore bleiben offen, was im Extremfall zu riesigen Schäden führen kann wie beispielsweise dem grossen Brand im Simplontunnel am 9. Juni 2011. Dieser Korridor wird heute zur Hälfte durch die Rollende Autobahn Freiburg - Novara genutzt, zur andern Hälfte durch Kunden mit entsprechender Ladung.

In verschiedenen Abkommen zwischen den Korridor 24-Staaten (NL, D, CH, I) und den Infrastruktur-Unternehmungen (NS/RIB, DB, SBB, BLS, FS/RFI) wurden bereits in den 90-er Jahren vereinbart und nun gemäss Botschaftsentwurf (Seite 16) auch in Arbeitsgruppen neue Massnahmen ausgehandelt, um die Erschwernisse auf der Lötschberg-Simplon-Achse zu beheben.

An verschiedenen Stellen werden im Text folgende Massnahmen erwähnt:

- Massnahmen zur Reduktion des Zugfolgeabstands zwischen Brig und Domodossola.
- Leistungssteigerung in den Bahnhöfen Iselle und Preglia sowie Domodossola durch Anpassung der Weichen an höhere Geschwindigkeiten.
- Ausbau der Zulaufstrecken zum Rangierbahnhof Domodossola.
- Grössere Zuglänge südlich von Domodossola bis 750 m.
- Erhöhung der Kapazität auf der bisherigen Achse Domodossola-Borgomanero- Novara auf 65 Trassen je Tag durch mehr Kreuzungsstellen.
- Aufhebung der Langsamfahrstellen über Weichen in Italien, südlich von Domodossola, zur Erhöhung der Trassenkapazität, zur Stabilisierung des Fahrplans und um grosse Verspätungen zu vermeiden (nicht im Botschaftstext erwähnt, aber ebenso wichtig).
- Profilerweiterung nach Novara auch von Domodossola über Stresa-Arona-Oleggio, was einen Circuit-Verkehr ermöglicht: Hinfahrt via Borgomanero, Rückfahrt via Arona.
- Profilerweiterung (Domodossola)-Arona-Gallerate, um die grossen Terminals nördlich von Milano zu erreichen (ist gemäss Seite 19 ausdrücklich nicht vorgesehen, wäre aber ebenso wichtig).

Die Botschaft (Seite 34) führt ausdrücklich auf, dass die Vorfinanzierung für alle NEAT-Zulaufstrecken in Italien gelte, also nicht nur für die Gotthardachse, sondern auch für die Achse Lötschberg-Simplon. Artikel 12 a im Entwurf des Bundesgesetzes ist denn auch „achsenneutral“ formuliert.

Forderung des Lötschberg-Komitees:

- o **Die oben aufgeführten Massnahmen auf den Lötschberg-Simplon-Achse sind in die neuen Abkommen mit Italien (wiederholend und detailliert) aufzunehmen, rasch voranzutreiben und zu realisieren.**
- o **Art. 12 a betreffend Vorfinanzierung ist wie im Entwurf zu belassen bzw. in jedem Fall so zu formulieren, dass die Vorfinanzierung zwingend auch die Massnahmen auf der Lötschberg-Simplon-Achse beinhalten.**

3. Terminalkapazitäten in Norditalien

Ferner wird in der Botschaft erwähnt, dass die Massnahmen in einer Absichtserklärung festgehalten werden sollen. Es wird dabei die Frage aufgeworfen (Seite 35), ob allenfalls südlich der Alpen in Grenznähe als Rückfallebene Umschlagkapazitäten bereitgestellt werden könnten. Die Idee ist nicht nur für die Gotthardachse wichtig, sondern ebenso sehr für die Lötschberg-Simplon-Achse.

Forderung des Lötschberg-Komitees:

- o **Die Terminalkapazitäten im Raum Domodossola sind zwingend in die Absichtserklärung Schweiz – Italien aufzunehmen.**

Die Anliegen des Lötschberg-Komitees ermöglichen, das Verlagerungsziel weiter zu fördern und neue Transportformen anzubieten.

Lötschberg-Komitee



Dr. Mathias Tromp, Geschäftsführer

Wir über uns

Dem Lötschberg-Komitee gehören rund 350 Mitglieder an, darunter die acht Kantone AG, BE, BL, BS, FR, NE, SO, VS, verschiedene Städte und Gemeinden, Parlamentarier aus Bund und Kantonen sowie weitere natürliche und juristische Personen aus Politik, Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Raumplanung usw. Der Verein wird präsiert durch Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer (BE) und Herr Staatsrat Jacques Melly (VS).

Verein zur Entwicklung der Lötschberg-Achse

Association pour le développement de l'axe du Lötschberg

Kramgasse 2 | Postfach 5464 | CH-3001 Bern | T+41 (0)31 388 60 30 | info@loetschberg-komitee.ch | www.loetschberg-komitee.

Streckenprofile der Schienengüterkorridore



Forderung Lötschberg-Komitee: PC80 statt PC50 zwischen Premosello–Arona–Sesto C.–Oleggio–Vignale und Arona–Oleggio (grün statt gelb)

- PC99
- PC80*
- PC60
- PC50
- PC45

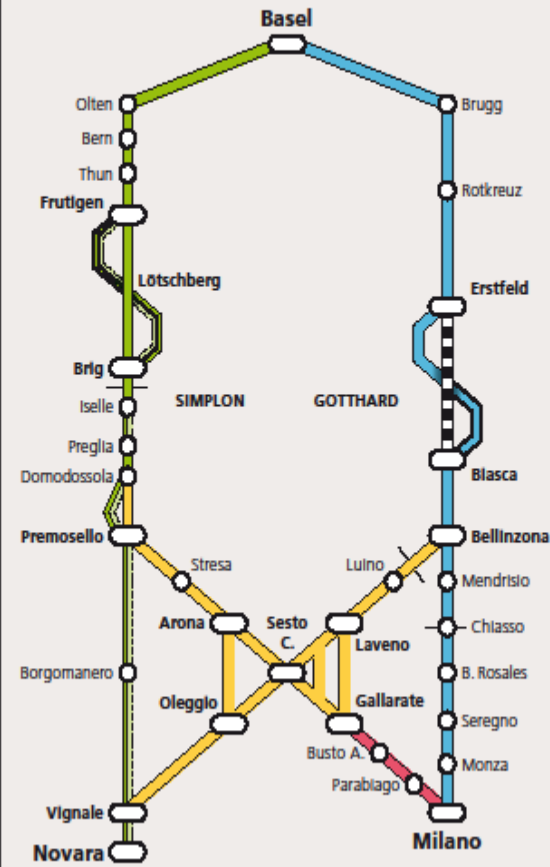
* Profil für den Transport von grossen Containern, Sattelaufhängern und Lastwagen mit 4m Eckhöhe

Landesgrenze

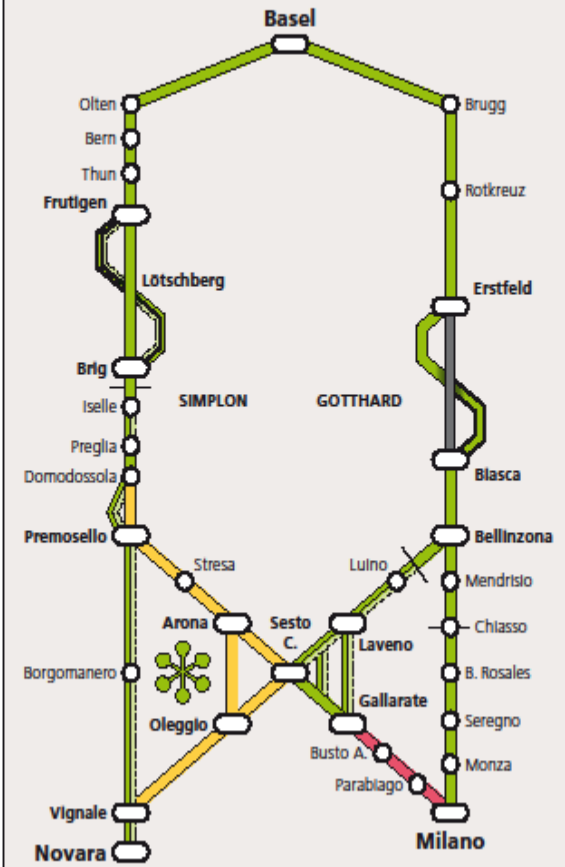
Einspurstrecke für hochprofilige Verkehre

Quelle
UVEK, ergänzt durch
Lötschberg-Komitee / Tromp
21.11.2012

Aktuelle Situation



Situation 2020 gem. Botschaft Bundesrat



Verein zur Entwicklung der Lötschberg-Achse

Association pour le développement de l'axe du Lötschberg

Kramgasse 2 | Postfach 5464 | CH-3001 Bern | T+41 (0)31 388 60 30 | info@loetschberg-komitee.ch | www.loetschberg-komitee