



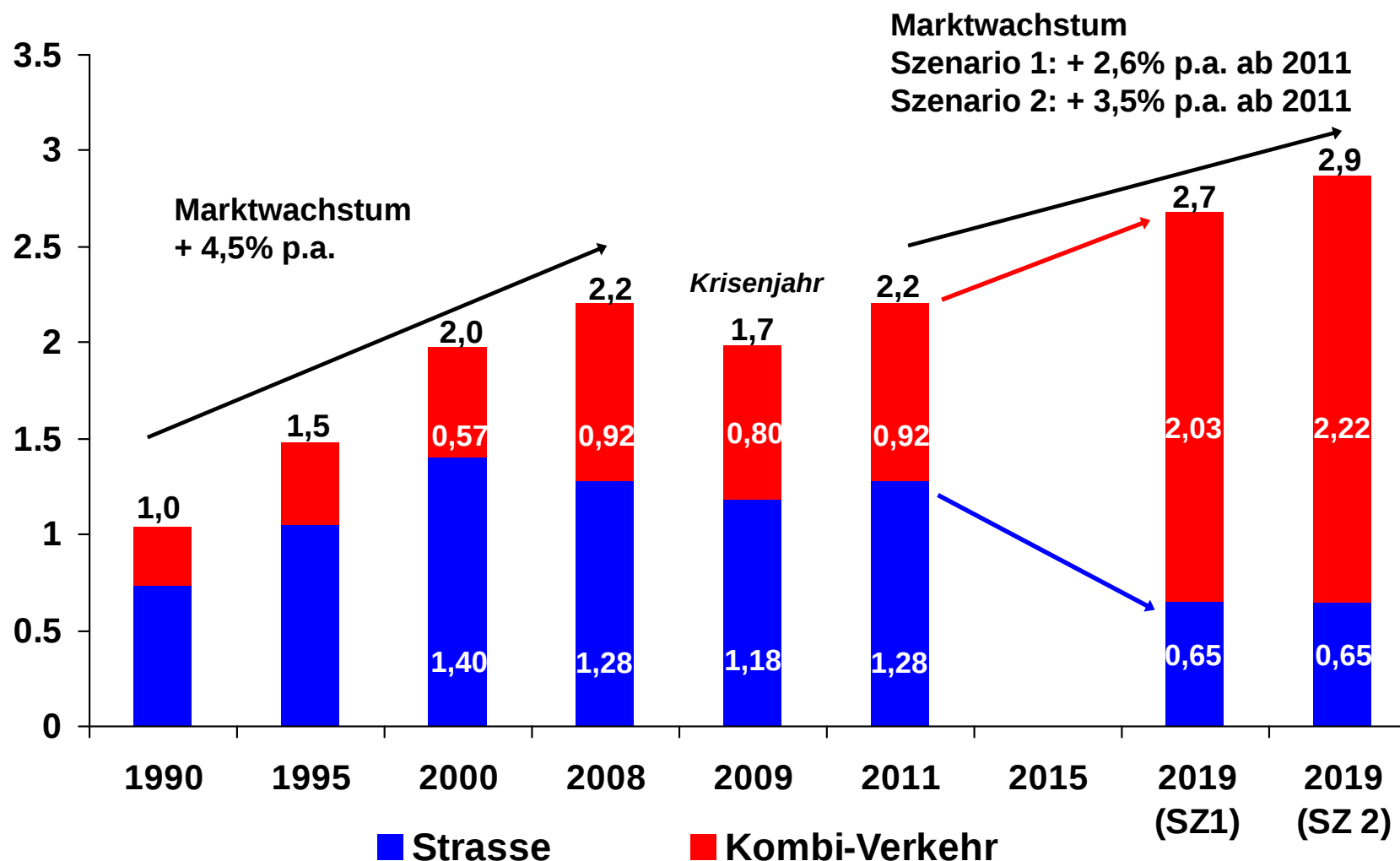
Zwischenschritt für die Verkehrsverlagerung: 4-Meter-Korridor via Gotthard 2017

**Medienkonferenz
8.11.2010, Zürich**

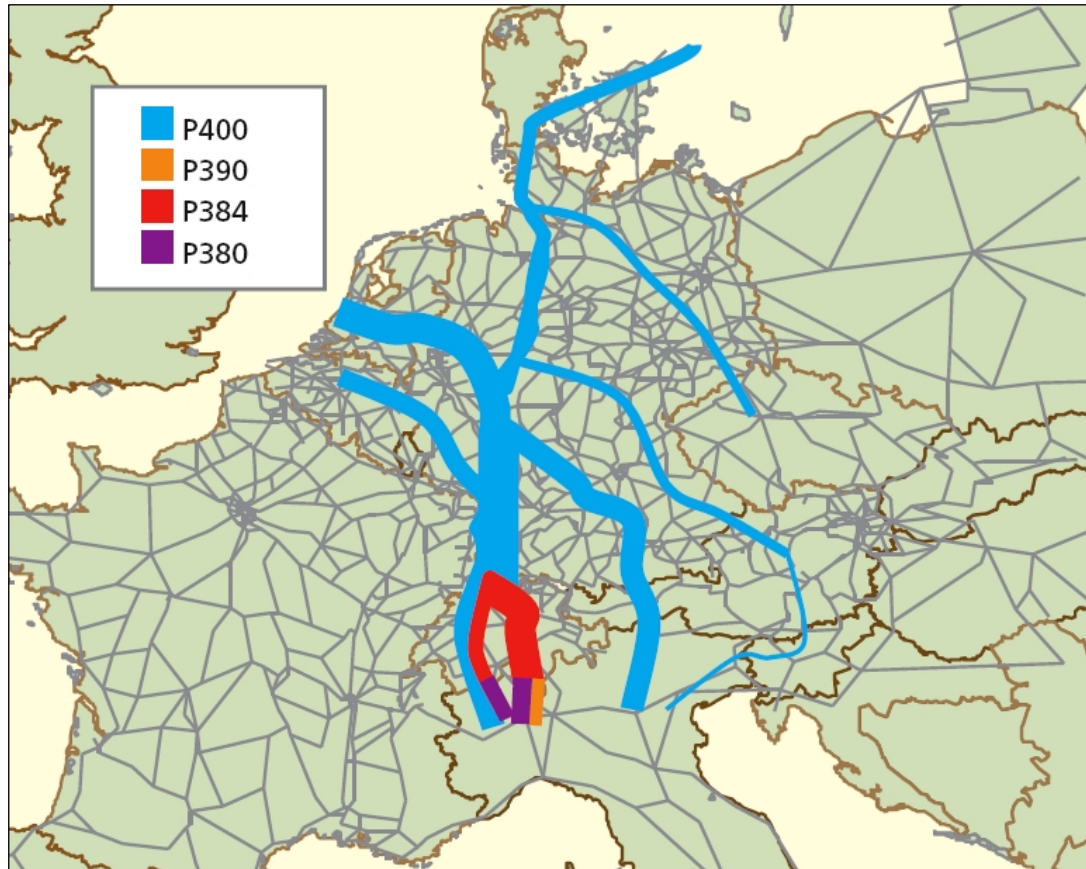
Verlagerungsziel 2019: 1,2 Mio. KV-Sendungen zusätzlich!



Mio. LKW-Fahrten / KV-Sendungen im Alpentransit CH



Hürden für 4-Meter-Sattelaufleger: Tunnelprofile auf den Hauptkorridoren



Sonderanfertigung P386:
Volumenverlust
gegenüber P400, Nischenprodukt

4-Meter-Korridor mit Bahn 2030: zu spät!

Wo können wir wachsen?



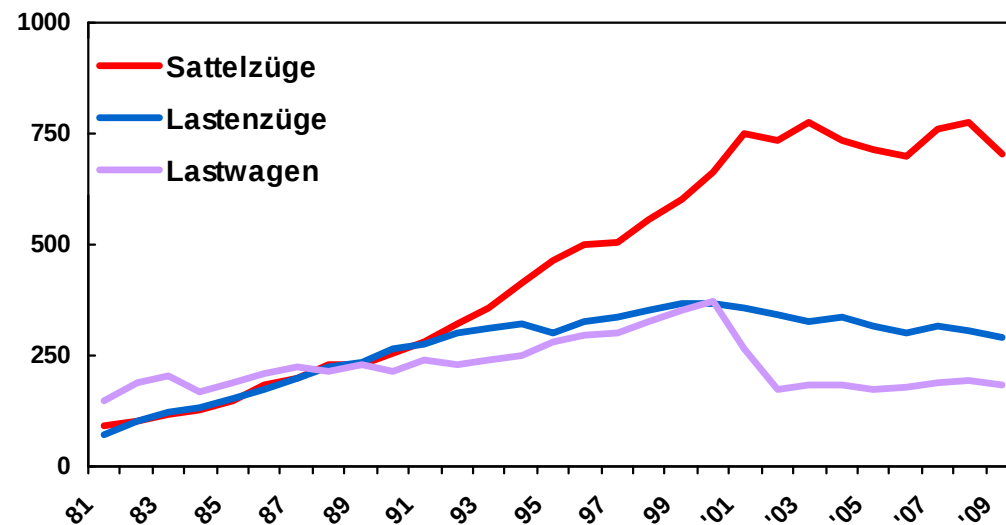
Verlagerungspotential 4-Meter-Trailer

Güterart	Wachstum p.a.	Schiene : Strasse	Infrastrukturanforderung
Schwere Güter	1-2%	 90 : 10	Züge mit 2000 t (Heute: max. 1600 t), Produktion Steigerung!
Volumengüter <i>Europaweiter Standard: Mega Sattelaufleger mit 4m Eckhöhe, 40t Gewicht</i>	4-5%	 30 : 70 Grösstes Verlagerungspotenzial!	Durchgehend 4 Meter Eckhöhe Ausbau der Überhol- gleise auf mindestens 650 m Länge

Fahrzeugkategorien im Alpentransit CH



Schwere Güterfahrzeuge im Alpentransit CH Fahrzeuge pro Jahr

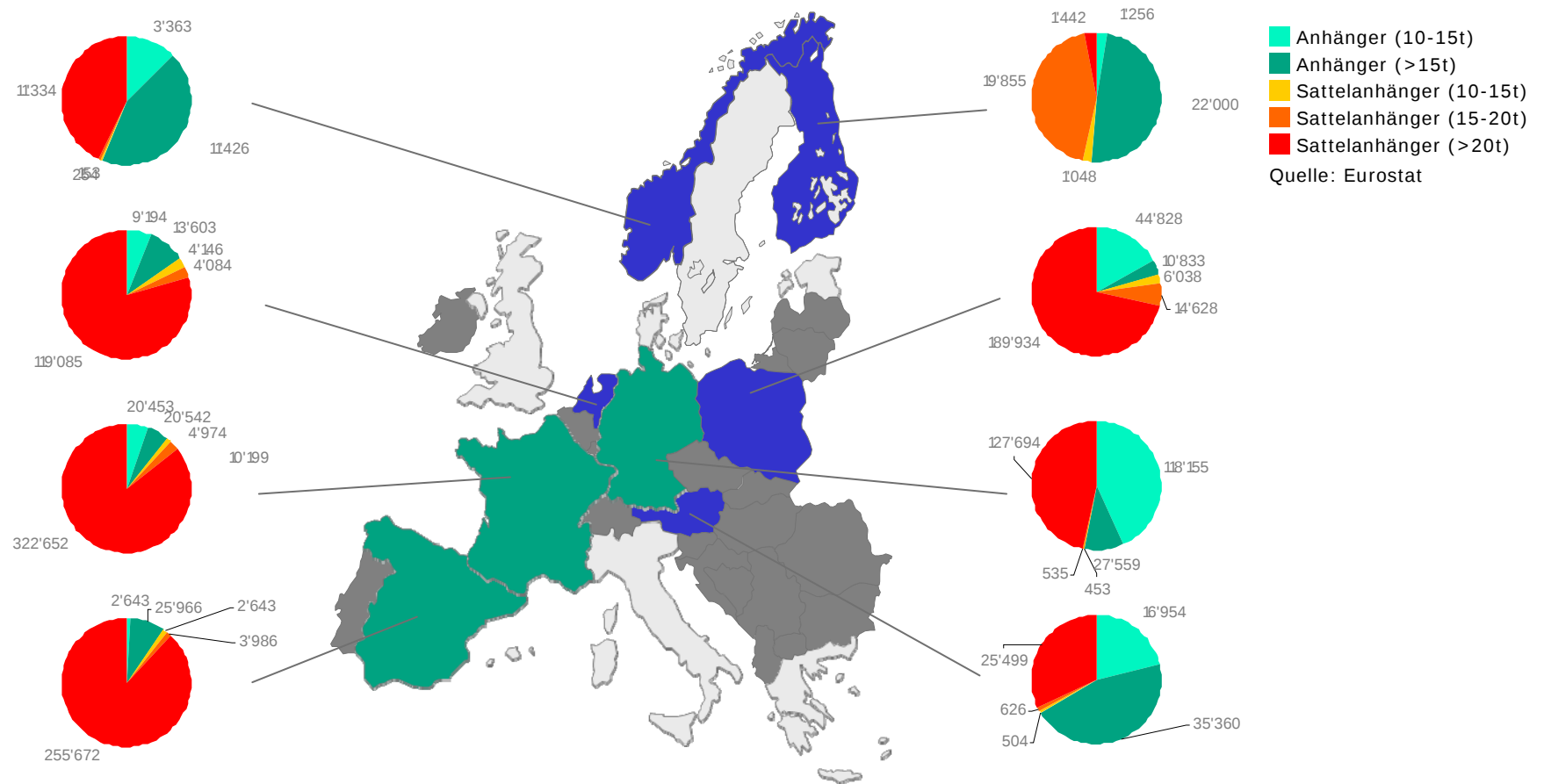


BAV, Güterverkehr durch die
Schweizer Alpen, 2009

Trailer spielen in Europa eine wichtige Rolle...



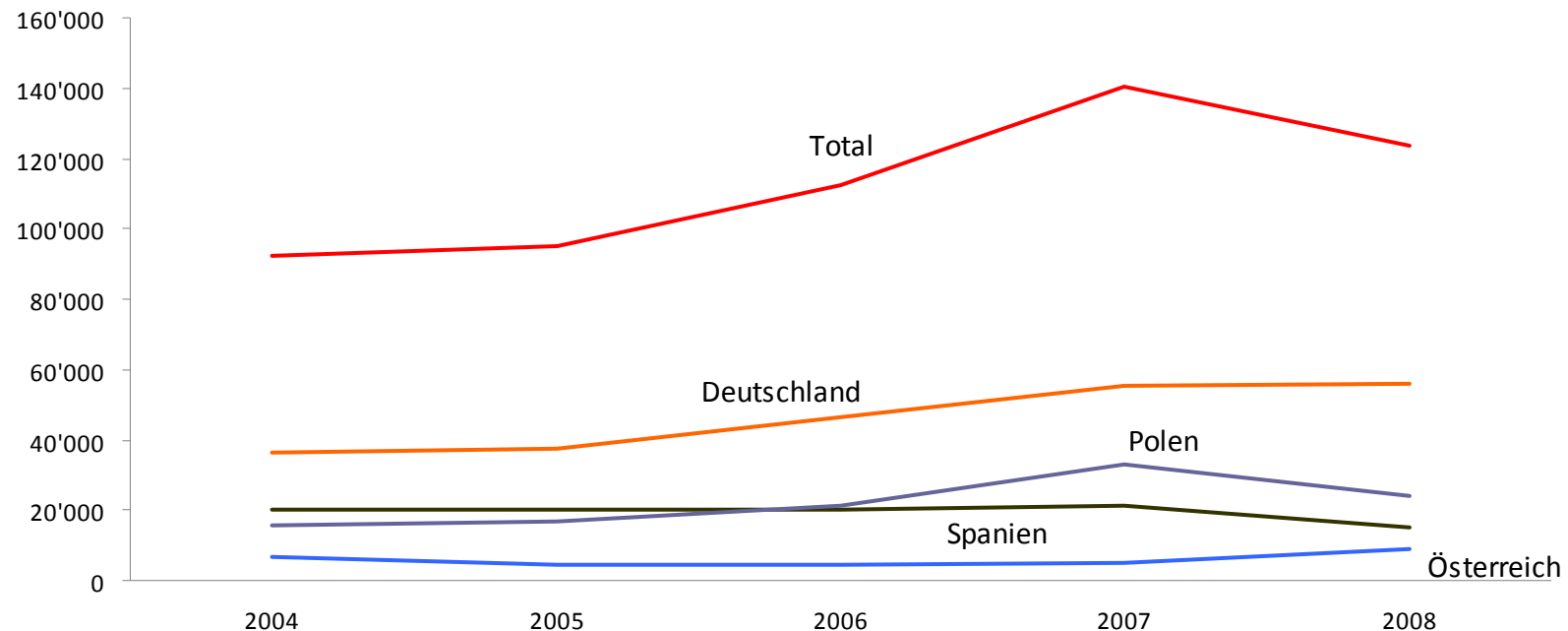
→ Verteilung der Sattelanhänger in ausgewählten Ländern 2008 [in tsd.]



... die in den vergangenen Jahren stetig gewachsen ist



➔ Neuzulassungen Trailer in Europa 2004-2008 [in #]

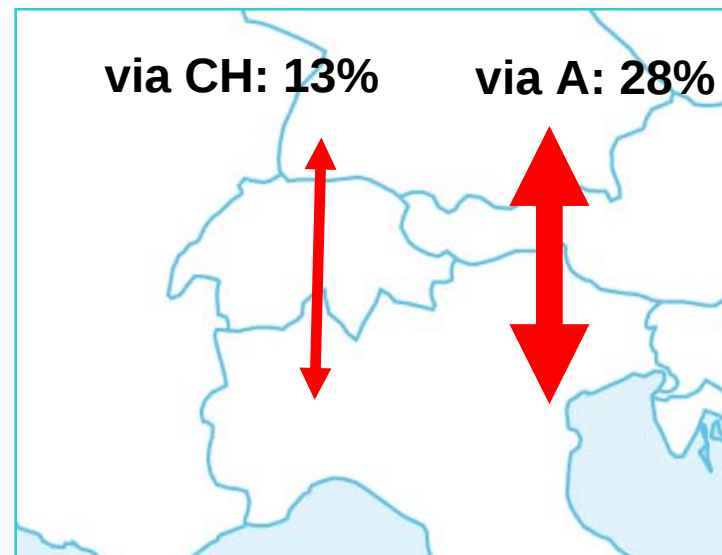


Anmerkung: Total beinhaltet die Länder DE, AT, ES, PL, FI, LT, LI, NO, SE, EE



Sattelaufleger im UKV

UKV kontinental via Schweiz		UKV via Brenner	
2008	Anteil Sattelaufleger: 13%	2000	4-Meter-Korridor
bis 2030	Anteil Sattelaufleger mit 4-Meter-Korridor: 25-35%	2000-2008	UKV + 400% Sattelaufleger + 600%
		2008	Anteil Sattelaufleger: 28%



Rollmaterial: maximal niedergelegt.



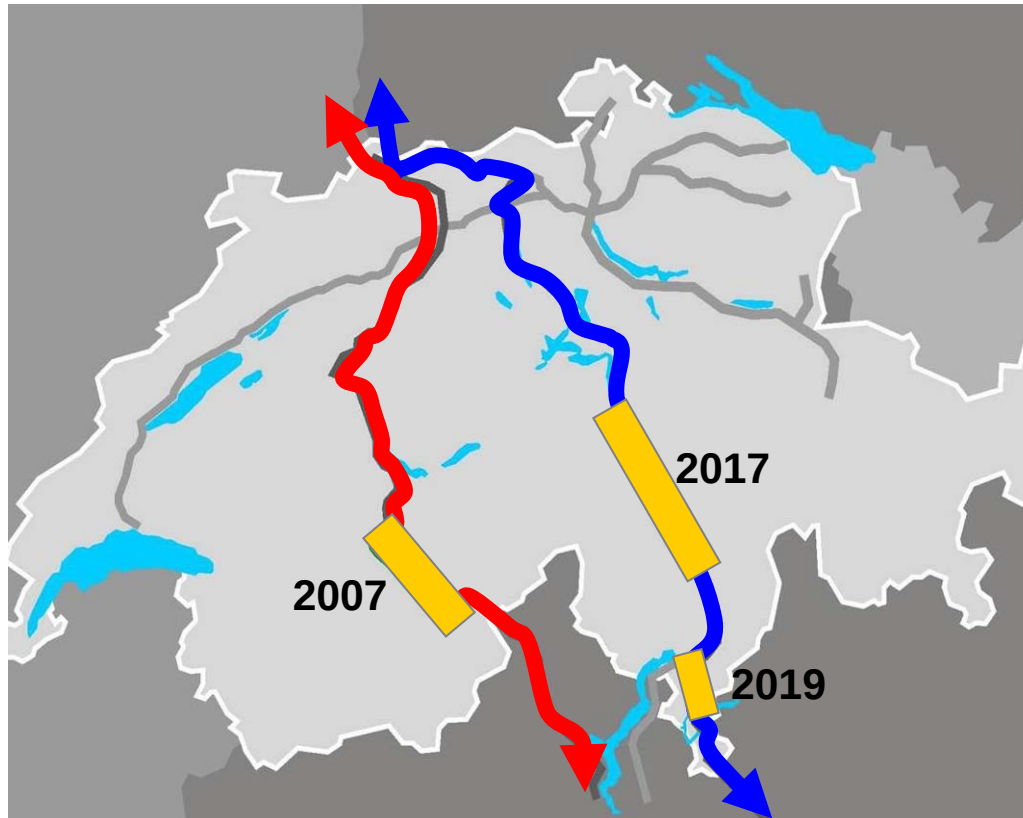
Bahntechnische Vorgabe:

**Abstand Wagen von
Schienenoberkante
mindestens 27 cm**

Rollmaterial Hupac:

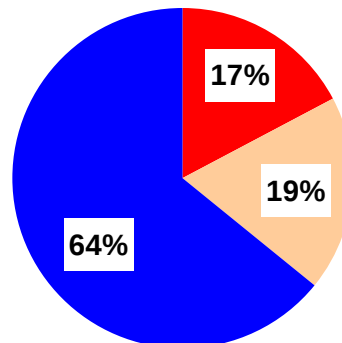
Bis auf 27 cm abgesenkt

4-m-Korridor Löttschberg: zu 90% ausgelastet!



280 Gütertrassen:

- Gotthard: P/C 380-50
- Löttschberg: P/C 400-80 (4 m Profil)
- Löttschberg: P/C 364-45



- Kein marktfähiges Angebot via Schweiz
- Wichtig: Streckenredundanz im Alpenbogen

Forderung:

- Ausbau der Zulaufstrecken für 4 Meter Eckhöhe parallel zum Bau des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels
- Fertigstellung bis Inbetriebnahme NEAT Gotthard in 2017

Der Sattelanhänger ist universell...



- | | |
|---|---|
| 1 | Viele grosse Verlader bestehen bei Ausschreibungen auf den Einsatz von Megatrailern, um entsprechende Effizienzgewinne zu realisieren (z.B. Mercedes) |
| 2 | Der Sattelanhänger kann tiefer gebaut werden als der Gliederzug und bietet damit mehr Laderaum für voluminöse Güter |
| 3 | Voluminöse Güter haben das höchste Wachstum im Güterverkehr, weil immer häufiger zentral konsolidiert wird, um die hohen Kosten der Anlieferung zu senken |
| 4 | Langgüter >7,5m können ebenfalls nur auf Sattelanhängern verladen werden |
| 5 | Langgüter wachsen ebenfalls, weil damit Prozesskosten bei Produktion und Installation eingespart werden können |
| 6 | Handel, weiße Ware, Möbel, Electronics, Reifen, verderbliche + temperaturgeführte Güter, alle diese Wachstumsgüter nutzen den Sattelanhänger |
| 7 | Der Sattelanhänger hat größere „Rampenaffinität – Rangieren, unbegleitetes Abstellen, Durchladen, Klimatisieren, all das geht bedeutend schneller |

... und günstiger im Einkauf!

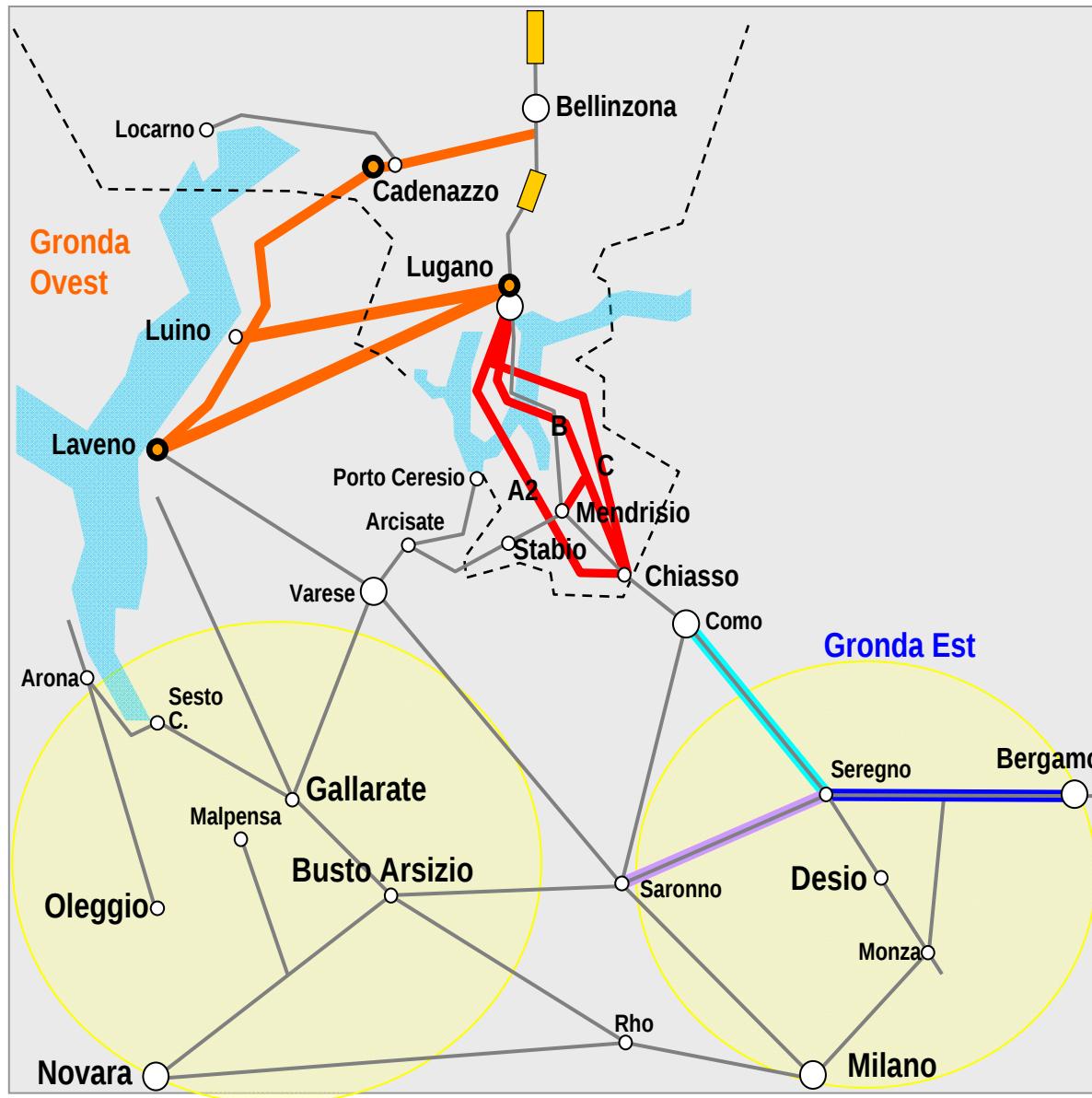
Der Sattelanhänger ist einfach zu fahren...



1	Das Rangieren an die Rampe ist wesentlich einfacher als mit dem Gliederzug
2	Der Wendekreis ist enger
3	Die Seitenwindempfindlichkeit ist deutlich reduziert
4	Gelernte Kraftfahrer werden gerade auf langen Strecken zunehmend zum Engpass
5	Ungelernte Fahrer mit Lkw-Führerschein können rascher und günstiger angelernt werden
6	Der Fahrer kann sich ohne Lademittel flexibler bewegen (SZM als Fortbewegungsmittel bei Pausen und an Wochenenden auf intern. Strecken)
7	Trucker/Partikuliäre finden Jobs mit reduziertem Investment – nur SZM

... während Zugmaschine (Trucker) und Lademittel (Spediteur/Industrie/Handel) leichter zu trennen sind

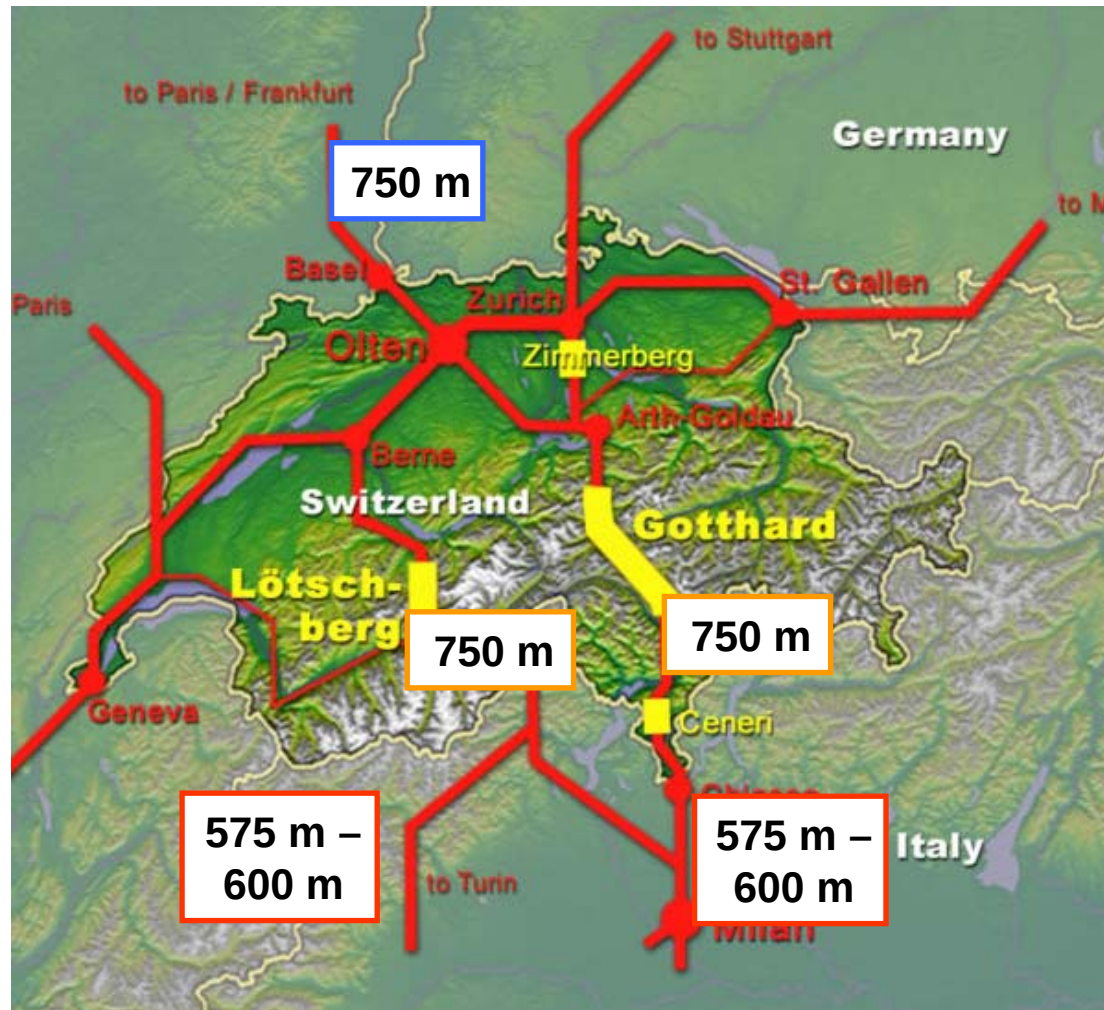
Südanschlüsse: Pragmatische Lösung für 2017-2040!



- 2013 Saronno Seregno
- 2016 Seregno-Bergamo
- 2017 Gotthard-Basistunnel
- 2017 Kapazitätserhöhung Como-Seregno
- 2019 Ceneri-Basistunnel
- 2030 Bahn 2030
- ~ 2040 Lugano-Chiasso
- ~ 2040 Bellinzona-Luino-Novara

***Terminalengpass
östlich von Mailand!***

Lange Züge = Produktive Züge!



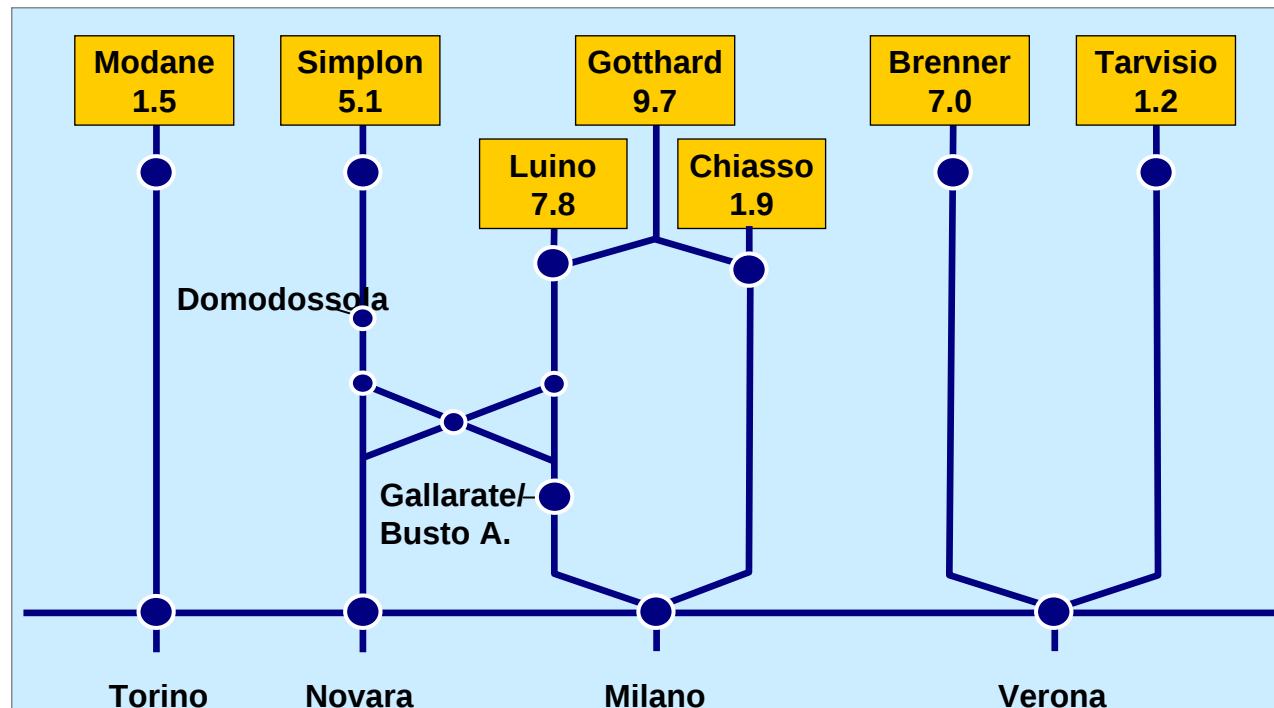
**Gigaliner im Test:
50% Produktivitätsgewinn
für die Strasse!**

Infrastrukturoffensive für die Schiene!



UKV an der italienischen Grenze

Zahlen 2008
in Mio. Nettotonnen



Quelle: Bundesamt für Verkehr - BAV

“Piattaforma Luino”



→ Abkommen CH-I vom 13. März 2001

→ Massnahmen:

	Trassen	Zuglänge	Fertigstellung
Phase 1 - Soll	75	600 m	Bis 2005
Phase 1 – Ist	64	600 m bei 80% der Trassen	2010
Phase 2	95	650 m	Bis 2017

→ Ausbauarbeiten der Phase 1 sofort fertig stellen!

→ Massnahmen für die Phase 2 planen und Finanzierung in Italien sicherstellen!

Forderungen für den Gotthard-Korridor 2017



- **Durchgehendes 4-Meter-Profil**
- **Ausbau der Luino Achse: Piattaforma Luino I und II**
- **Terminalkapazität östlich von Mailand**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

