23.6.2011 - Positionspapier

KV-Korridor NEAT 2020:
Mit bescheidenen Mitteln maximalen Nutzen erzielen

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 und des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2019 sollen den Güterverkehr leistungsfähiger machen und die Verkehrsverlagerung beflügeln. Die Frage der Zulaufstrecken ist jedoch noch unbeantwortet. Die heutigen Linien weisen zahlreiche Einschränkungen auf, welche die Leistungsfähigkeit des gesamten Korridors beeinflussen. Wegen der knappen Finanzen ist mit dem Bau neuer Infrastrukturen auf absehbare Zeit nicht zu rechnen.

NEAT-Flachbahn: kleine, bezahlbare Ausbauschritte

Hupac vertritt daher eine pragmatische, stufenweise Anpassung der bestehenden Infrastruktur, damit die Vorteile der Flachbahn schon zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels genutzt werden können. Die bestehenden Zufahrtslinien können mit geringen Mitteln schrittweise ausgebaut und ertüchtigt werden. Voraussetzung sind ein länderübergreifendes Korridorkonzept auf der gesamten Achse Rotterdam-Genua und eine wirksame internationale Koordination.

Produktivität des Schienengüterverkehrs erhöhen

Möglichst lange, schwere Züge nutzen die Systemvorteile der Schiene am besten. Die Produktivität der Schiene muss auch darum erhöht werden, um die Degression der Betriebsbeiträge zu kompensieren. Dies erfordert Infrastrukturanpassungen der 130-jährigen Gotthard-Transversale gemäss der heutigen europäischen Richtlinien.

4-Meter-Profil für die Verlagerung der modernen Sattelauflieger

In den letzten 20 Jahren hat sich der Anteil der Sattelschlepper im Strassentransit durch die Schweiz verdoppelt und beträgt heute 60% aller Fahrzeuge. Um dieses wichtige Segment zu verlagern, muss die Transitstrecke auf das Bahnprofil P400 erhöht werden

KV-Korridor via Gotthard und Simplon - die erforderlichen Massnahmen

- Zuglängen 750 m, Zuggewichte 2000 t: Voraussetzung für Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene
- 4-Meter-Profil P400 gemäss internationalem UIC-Standard für Hauptverkehrsstrecken: Voraussetzung für die Verlagerung des wichtigen Segments der Volumentransporte
- Piattaforma Luino und Simplon Phase II: auf Zuglängen bis 750 Meter ausweiten; termingerecht umsetzen
- Priorität für den KV-Korridor via Luino und Domodossola, der die bestehenden Terminals Busto Arsizio und Novara bedient und über 60% des KV-Transits bewältigt
- Terminals östlich von Mailand für die Neubaustrecke Seregno-Bergamo mit Kapazität von 30 Zugspaaren täglich
- Keine Finanzierung des KV-Korridors auf Kosten der Betriebsbeiträge: Gefahr der Rückverlagerung auf die Strasse!