



Der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz besteht hauptsächlich aus den Quell- und Zielmärkten Italien und Deutschland sowie die Hafenverkehre ab/zu der Nordsee. Mit dem gezielten Ausbau der italienischen Häfen an der ligurischen Küste, im Bild das 2019 eröffnete halbautomatische Tiefsee-Terminal Savonna-Vado Ligure, werden sich die Güterströme allmählich neu ausprägen.

Schweiz

Transit Auswirkungen Ausbau Mittelmeerhäfen

Der Ausbau ligurischer Mittelmeerhäfen beinhaltet sowohl Chancen wie auch Risiken für den alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz. Eine im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) erstellte Studie betrachtet den räumlichen Bezug der bedeutsamsten italienischen Containerhäfen Genua, Savona, Vado Ligure und La Spezia, die ihre Kapazitäten bis 2030 verdoppeln.

Getrieben durch den Containerverkehr der Neuen Seidenstraße sowie Verbindungen zu Indien und Singapur sind zwei Trends für den alpenquerenden Güterverkehr von Bedeutung:

- Nord-Süd-Verkehr: Die heutigen, Italien betreffenden, Container-Verkehre ab den Nordseehäfen werden vermehrt durch die ligurischen Häfen abgewickelt. Somit wird weniger über die schweizerische Transit-Achse abgewickelt.
- Süd-Nord-Verkehr: Der „Hinterland-Verkehr“ nach der Schweiz und Deutschland wird teilweise neu ab den ligurischen Häfen abgewickelt. Dies bedeutet ein Zugewinn an Volumen.

Beide Trends gewinnen an Bedeutung durch den, gegenüber den Nordseehäfen, um fünf Tage verkürzten Schiffs-fahrtwege mit entsprechenden CO₂-Einsparungen sowie den Ausbau-

ten der italienischen Hafen- und Bahn-anlagen.

Ligurien baut aus

Die 2016 durch die Hafenreform in Italien organisatorisch zusammen geführten Häfen Genua, Savona und Vado Ligure zur Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (West-Ligurische Hafenverwaltung) wurden und werden stetig ausgebaut. Deren Präsident Paolo Emilio Signorini, mit Hintergrund aus leitenden Tätigkeiten bei der italienischen Zentralbank und dem Wirtschafts- und Finanzministerium, setzt vor allem auf den Ausbau der Containerverkehre. Das 2019 eröffnete Vado Ligure Gateway ist ein halbautomatisches Terminal und ist mit einer Tiefe von 17,25 Metern in der Lage, die Ultra Large Container Ships (ULCS) der neuesten Generation ohne Einschränkungen aufzunehmen. In Genua

steht der Ausbau des Teils Voltri mit neuer Mole und vertiefter Ausbaggerung zur ULCS-Abfertigung ebenfalls vor einem Quantensprung. Die Leistungen von La Spezia, der Hafenverwaltung des östlichen Ligurischen Meeres zugehörnd, wird ebenfalls ausgebaut. So werden die heutigen ligurischen rund 4,5 Millionen TEU bis 2030 auf 9 Millionen gesteigert. Damit wird die Region die Größe und Bedeutung von Hamburg erreichen. Ebenso erfahren die Bahnanlagen in den Häfen durch längere Verladegleise und Erweiterungen der Anlagen Leistungssteigerungen. Damit soll der Bahnanteil von heute 15 bis 30 Prozent auf über 40 Prozent gesteigert werden.

Retroporti

Da in Küstennähe kaum Container-Umschlagsflächen verfügbar sind, werden im Rahmen des strategischen Projekts Retroporti der Lombardei und Piemont in der Po-Ebene weitere „Hinterland“-Logistik-Plattformen gebaut. Neben neun bestehenden und in Erweiterung stehenden Terminals sind weitere sechs Anlagen geplant und teils im Bau. Dies zum Teil auch mit finanziel-

FOTO: APM, GRAFIK: BAV

ler Beteiligung der Schweiz. So für die Umschlagsanlagen in Piacenza für 300.000 TEU, die ab 2023 betriebsbereit sein wird, sowie auf dem ehemaligen Rangierbahnhof bei Milano-Segrate für 500.000 TEU ab 2024.

4 Meter-Korridor

Mit der Eröffnung 2024 des 4 Meter-Korridors durch die neue Flachbahn Terzo Valico dei Giovi werden die Häfen Savonna, Vado Ligure und Genua an den Rhein-Alpenkorridor des Trans-europäischen Verkehrsnetzes im Raum Mailand angeschlossen. Im September 2020 fanden die Hauptdurchschläge der zwei Tunnel, des 27 Kilometer langen Valico-Tunnel und dem 7 Kilometer langen Serravalle-Tunnel, statt.

Auswirkungen auf die Schweiz

Der deutlich größte Teil des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ist Transitverkehr: 2019 wurden 84,3 Prozent der Güter durch die Schweizer Alpen im Transit befördert. Der Binnenverkehr macht demgegenüber nur 10,9 Prozent aus. Auffallend ist, dass im Transitverkehr eine deutlich größere Menge im Nord-Süd-Verkehr mit 13,4 Millionen Tonnen transportiert wird, als in umgekehrter Richtung (10,0 Millionen Tonnen). Der Anteil des Transitverkehrs ist beim alpenquerenden Schienengüterverkehr deutlich höher als beim alpenquerenden Strassengüterverkehr und lag im Jahr 2019 bei 88,3 Prozent.

Das Bundesamt für Verkehr hat diese Fragestellung in einer Studie durch INFRA AG, Zürich, auf der Datenbasis 2019 analysieren lassen. Die aktuell zu beobachtenden Investitionen in die Mittelmeerhäfen und die Neue Seidenstraße können einen direkten Einfluss auf die italienischen Import- und Exportströme haben: Gemäß der Abschätzung der Studie ist anzunehmen, dass mit einer deutlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit etwa 4,5 Millionen Tonnen der heute alpenquerend transportierten Waren für den italienischen Import und Export Italiens zukünftig über die Mittelmeerhäfen abgewickelt werden könnten. Dies entspricht einem

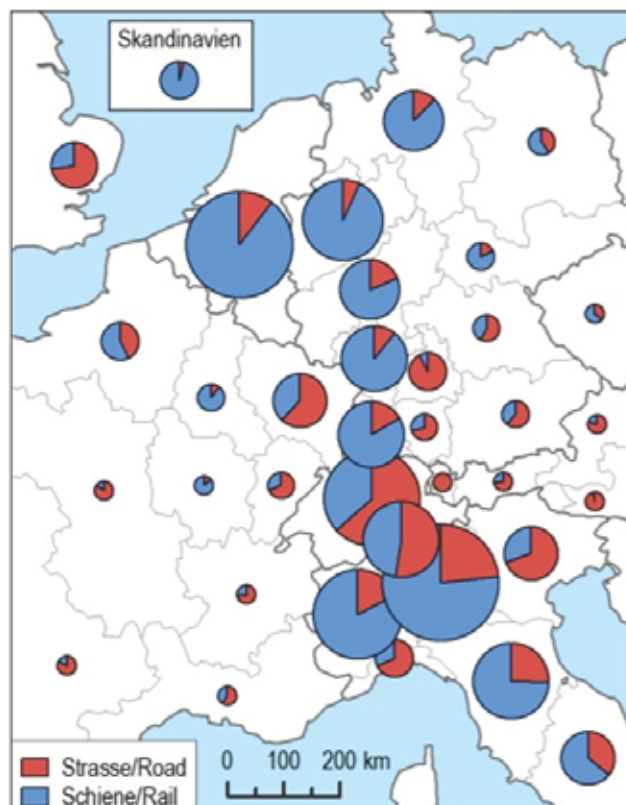
Anteil von etwa 17 Prozent des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz. Jedoch ist dieses Aufkommen großzügig bemessen, da unterstellt wird, dass interkontinentale Güterströme für Italien vollständig direkt in den italienischen Mittelmeerhäfen umgeschlagen werden. Umgekehrt hat eine mit dem Ausbau verbundene Leistungssteigerung der Mittelmeerhäfen auch unmittelbar Auswirkungen auf einen bedeutenden Anteil der interkontinentalen Import- und Exportströme nördlich der Alpen. So kann erwartet werden, dass Importe und Exporte für/ ab Mitteleuropa, vor allem Deutschland und der Schweiz, über die Mittelmeerhäfen geführt würden. Diese Güter würden zukünftig nicht mehr über die Nordseehäfen umgeschlagen, sondern benutzten neu Hinterlandanbindungen über die Schweizer Güterverkehrsachsen zu den Mittelmeerhäfen. Geschätzt könnte dies im Mindestfall ein Aufkommen von zusätzlich etwa 2,8 Millionen Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz generieren. Dies entspricht rund 11 Prozent bei der Bahn. Die Gegenüberstellung der beiden Entwicklungen zeigt, dass diese mit Blick auf das zukünftige, über die Schweiz transportierte Aufkommen eine entgegengesetzte Wirkungsrichtung besitzen: Ein Abzug von Mengen im alpenquerenden Schienengüterverkehr ab/von Italien ist gepaart mit dem Zuzug neuer Mengen mit Quelle und Ziel in der Schweiz und in Deutschland. Über die rein theoretische Abschätzung

möglicher Warenstromveränderungen hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese Veränderungen mit einer umfassenden Änderung der bestehenden, eingespielten Logistikketten einhergehen müssen. Alleine der Ausbau der Mittelmeerhäfen bewirkt noch keine Umlegung von Transportströmen. Der Bundesrat wird daher im nächsten Verlagerungsbericht die sich aus dem Ausbau der Mittelmeerhäfen ergebenden Fragestellungen nochmals vertieft prüfen und wird eine Aktualisierung der Langfristperspektiven für den alpenquerenden Güterverkehr vornehmen.

Fazit

Insgesamt kann somit erwartet werden, dass sich die mit dem Ausbau der Mittelmeerhäfen verbundenen Mengenentwicklungen mehr oder weniger ausgleichen oder nur mit geringeren Verschiebungen für die NEAT verbunden sind. Das heutige Tonnagen-Ungleichgewicht in den Richtungen könnte sich tendenziell angleichen.

Peider Trippi



Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz: Aufkommen und Modal Split nach Quell-/Zielregion 2019.