

## ARTIKEL Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur

## Viel Verkehr im Alpenland

Die Schweiz hat durch ihre Funktion als Wirtschaftsstandort und Transitland eine grosse Verkehrslast zu tragen. Gute Ideen sind gefragt.

VON WIEBKE TOEBELMANN

Die Schweiz ist zwar für ihre imposanten Berge und die atemberaubende Natur bekannt. Aber sie ist auch ein Verkehrsland – und zwar kein unbedeutendes. „Schuld“ daran ist sicherlich ihre zentrale Lage in Europa. Als Transitland für den europäischen Nord-Südverkehr ist die Eidgenossenschaft sehr wichtig, und aus dem Grund hat sie auch über viele Jahrzehnte in den Ausbau von Strassen- und Schienennetz investiert.

**Güterverkehr bricht Rekorde**

2001 wurde die Schwerverkehrsabgabe LVA für alle schweizerischen und ausländischen Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen eingeführt mit dem Ziel, von den Einnahmen das Schienennetz zu erweitern und so

die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Eisenbahn voranzutreiben. 2011 hat der Güterverkehr allerdings gerade wieder alle Rekorde gebrochen – und das auch im Schwerverkehr auf der Strasse. Insgesamt wurden 40,1 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen transportiert. Dabei ist jedoch auch ein leichter Anstieg auf der Schiene zu verzeichnen.

Der Ausbau der Infrastruktur ist Gegenstand vieler Diskussionen. Denn er kostet eine Menge Geld. Damit der Standard gehalten werden kann, schätzen Experten des Nationalfonds, dass die Schweiz in den kommenden 20 Jahren etwa 6'000 Milliarden Franken in die Sanierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stecken muss, davon werden zwei Drittel in den

Erhalt fliessen, das restliche Drittel in Erneuerungen. Immerhin 1'700 Kilometer Strasse gilt es zu sanieren, insbesondere in der Westschweiz und im Tessin, wo der Substanzerhalt zu wünschen übrig lässt. Gemeindestrassen – drei Viertel des gesamten Strassennetzes – müssen auch vielerorts generalüberholt werden.

**Modell „Mobility Pricing“**

Eine Lösung könnte das sogenannte „Mobility Pricing“ sein, welches zurzeit für politischen Zündstoff sorgt. Dabei handelt es sich um eine flächendeckende, leistungsabhängige Verkehrsabgabe. Das heisst, dass diejenigen, die auf Strasse und Schiene stark genutzte Verkehrswege befahren, dafür auch tiefer in die Tasche greifen sollen. Viele sehen dieses Modell als nachhaltige

Lösung an, um den steigenden Kosten entgegenzutreten. Für die Strasse könnte das beispielsweise heissen, dass es dort, wo Verkehrsteilnehmer am schnellsten ans Ziel kommen, auch mehr kostet. Für die Schiene könnten Billettpreise flexibler gestaltet werden.

Eine Gefahr, die in einer Verschlechterung der Infrastruktur liegt, ist der Verlust der Standortqualität der Schweiz. Gute, effiziente Anbindungen sind eben extrem wichtig für den Wettbewerbsvorteil, den das Alpenland auf keinen Fall einbüßen will. ■



## INTERVIEW Rollende Autobahn

## Infrastruktur bremst Verkehrsverlagerung

**» Ist die Schweizer Verlagerungspolitik gescheitert?**

Die hohen quantitativen Ziele sind in der Tat nicht erreicht worden. Es wäre jedoch verfehlt, von einem Scheitern der Verlagerungspolitik zu sprechen. Wir haben es geschafft, die Güterströme auf der Straße stabil zu halten, trotz steigendem Verkehrsaufkommen insgesamt. Heute werden deutlich über 60 Prozent des Güterverkehrsvolumens im Transit durch die Schweizer Alpen umweltfreundlich auf der Schiene transportiert. Und das ist sicher ein gro-

ßer Erfolg. Aber: Mit den heutigen Infrastrukturen ist ein massiver Anstieg des verlagerten Volumens nicht realistisch.

**» Stichworte Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und 4-Meter-Korridor. Sind das nicht zukünftige Treiber, die weiteres Wachstum für die Rollende Autobahn (Rola) generieren?**

Wir haben heute in der Schweiz bereits einen 4-Meter-Korridor über die Lötschberg-Simplon-Strecke. Da fahren wir 90.000 LKW im Jahr. Am Gotthard sind wir profilmässig knapp dran. Mit speziellem Rollmaterial schaffen wir es, Sattelzüge mit Eckhöhen bis zu 3,95 m zu befördern. Was wir zukünftig brauchen, sind zusätzliche Trassenkapazitäten, auch für Zugslängen bis 750 m in Italien und ein „echter“ 4-Meter-Korridor am Gotthard.

**» Der Lötschberg ist am Limit?**

Die Kapazität auf der Lötschberg-Simplon-Strecke ist heute ausgeschöpft, Sie bringen dort keine zusätzlichen Züge durch. Das zeigt, wie wichtig es ist, den Gotthard 4-Meter-tauglich zu machen, sowohl für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) wie für die Rola. Ohne diese Infrastruktur inklusive 4-Meter-taugliche Vor- und Nachlaufstrecken, ist ein weiteres Wachstum nicht möglich. Und nebenbei: Der 4-Meter-Korridor hätte neben dem Güterverkehr auch für den Personenverkehr einen positiven Effekt: nämlich den Einsatz von Doppelstockzügen.

**» Wie kann die Rola helfen, den Verlagerungsprozess in der Schweiz aktiver zu unterstützen?**

Die Rola leistet mit rund 100.000 verlagerten Lastwagen im Jahr

heute einen stabilen Beitrag zum Verlagerungsziel. Gleichzeitig hat RALpin mit dem Bund vereinbart, das bisherige Angebot bis ins Jahr 2018 nicht substanziell auszubauen. Die Rola muss im Kontext des gesamten kombinierten Verkehrs (KV) gesehen werden: Unter uns bezeichnen wir die Rola auch als „Einstiegsdroge“ in die Welt des kombinierten Verkehrs. Nahezu jeder auf der Strasse verkehrende Lastwagen kann ohne finanzielle Vorleistung und ohne Veränderung der Organisation unkompliziert auf die Rola verlagert werden, ganz unabhängig davon, ob ein Sattelaufleger kranbar ist oder nicht.

**» Als Kunden fokussieren Sie folglich den normalen Gütertransport auf der Straße?**

Richtig. Wir sehen unseren Markt in den knapp eine Million Last-

wagen pro Jahr, die im Transit durch die Schweiz die Alpen queren. Wenn wir Verkehre von der Strasse auf die Rola holen und diese in einem weiteren Schritt zum UKV gelangen, ist dies ebenfalls ein Zeichen einer funktionierenden Verkehrsverlagerung. ■



René Dancet, CEO RALpin AG

## GASTBEITRAG Brief- und Paketlogistik

## Hightech für 15 Millionen Briefe am Tag

Für die Zukunft gerüstet: Die Schweizerische Post hat ihre Briefverarbeitung rundum erneuert. Ihre Brief- und Paketzentren zählen zu den modernsten Europas.

Kein Mensch schreibt mehr Briefe, heute wird alles per E-Mail erledigt? Von wegen: Die Schweizerische Post verarbeitet im Durchschnitt rund 15 Millionen Briefe täglich! Daher war die 2009 abgeschlossene Modernisierung der Briefverarbeitung mit dem Projekt „REMA“ (Reengineering Mailprocessing) ein bedeutender Schritt. Weil die Platzverhältnisse in den zuvor 18 Zentren unzureichend waren und die Technologie sich auf sehr unterschiedlichem Stand befand, wurde das ehrgeizige Projekt im Jahr 2001 angeschoben. Für etwa 1,4 Milliarden Franken baute die Schweizerische Post drei hochautomatisierte Briefzentren in Zürich-Mülligen, Eclépens und Härkingen sowie sechs Logistikzentren und

zwei Zentren für Retourenverarbeitung und Videocodierung. Mit 13 Kilometern Förderstrecken, 17 Sortiersystemen und einer Fläche von 60'000 Quadratmetern ist das Briefzentrum Zürich-Mülligen eine der grössten Logistikanlagen Europas: Hier werden täglich bis zu sieben Millionen Briefe sortiert.

**Technik auf dem neuesten Stand**

Das Herzstück der Paketlogistik bilden die drei Paketzentren Härkingen, Frauenfeld und Daillens. Jedes in der Schweiz versendete Paket durchläuft mindestens eines der drei Zentren, pro Jahr werden hier mehr als 100 Millionen Pakete sortiert. Technisch befinden sich die Paketzentren auf dem neuesten Stand: Die ausgeklügelte Sortiertechnik ermöglicht es, dass die



Pakete in einem einzigen Durchgang vollautomatisch bis auf die gewünschte Botentour sortiert werden. Zudem können Pakete bald per Handy-Textnachricht avisiert und in Zukunft auch unterwegs umgeleitet werden. Dank der Ausstattung der Paketbehälter mit RFID-Tags (Radio Frequency Identification) und dem Scanning der Sen-

dungen können sämtliche Transporteinheiten verfolgt, Fahrten reduziert und die Prozesse insgesamt optimiert werden. „Die Schweizerische Post will auch bei der technischen Entwicklung ihre Leaderposition behaupten“, sagt Ueli Lüdi, Leiter Distribution und Mitglied der Geschäftsleitung PostLogistics. „Unsere Erfolgsquote spricht für

sich: Gegen 98 Prozent der versandten Pakete erreichen pünktlich den Empfänger.“

**Solar-Strom vom Dach**

Bei der technischen Entwicklung spielt auch Energieeffizienz eine immer grössere Rolle: Auf dem Dach des Briefzentrums Zürich-Mülligen wird derzeit eine 8'000 Quadratmeter grosse Fotovoltaik-Anlage montiert. Sie soll jährlich rund 1'300 Megawattstunden Strom erzeugen, was einem Energiebedarf von 370 Haushaltungen entspricht. Eine weitere Anlage wird im kommenden Jahr auf dem Paketzentrum Frauenfeld entstehen. So steuern die Zentren einen Teil des eigenen Bedarfs für den energieintensiven Betrieb bei. ■

Autor: Schweizerische Post