

17. Vier-Meter-Korridor: Das bremst die Verlagerung auf die Schiene

Der Vier-Meter-Korridor auf der Gotthardachse hat den Bahntransport von grossen Lastwagenanhängern ermöglicht. Doch nicht alle Anhänger sind fit für die Schiene.

Der Güterverkehr soll von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Deshalb plant und baut der Bund seit den 1990er-Jahren die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat). Um die Verlagerungswirkung der Neat-Achse zu verstärken und die Lastwagenfahrten durch die Alpen zu reduzieren, wurde auch die Gotthardstrecke ausgebaut – für eine Milliarde Schweizer Franken. Seit vier Monaten können bis zu vier Meter hohe Lastwagenanhänger auf Züge verladen und durch den sogenannten Vier-Meter-Korridor transportiert werden.



Doch die Kapazitäten des Korridors werden erst teilweise genutzt. Aktuell befahren ihn rund 150 Güterzüge pro Tag – ausgelegt ist er für doppelt so viele. Ein Grund, wieso der Korridor weit unter seiner Kapazität bleibt: Erst gut ein Zehntel der Lastwagenanhänger, sogenannte Sattelaufleger oder Trailer, sind so konstruiert, dass sie sich überhaupt per Kran auf die Bahn verladen lassen.

Nicht Kranbares kranbar machen

Da die Kranfähigkeit von Anhängern für das Verlagerungsziel entscheidend ist, ist laut Hupac-Gruppe, dem grössten Schweizer Anbieter für kombinierten Transport, die Politik gefragt. «Was wir jetzt noch brauchen, ist der Wille der Industrie und der Politik, alle Trailer kranbar zu machen. Und dann auch zu sagen, nicht kranbare Trailer fahren halt nicht mehr durch die Schweiz», sagt Konzernchef Michail Stahlhut.

Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen. Andere Länder wie Deutschland unterstützten die Konvertierung von Flotten in kranbare Sattelaufleger. Das Bundesamt für Verkehr sagt auf Anfrage, das Anliegen der Hupac würde geprüft.