

«Nun müssen Lehren gezogen werden»

ZÜRICH. Die Gotthard-Bahnlinie ist wieder in Betrieb. Die vierwöchige Sperrung hatte weniger gravierende Folgen als zuerst befürchtet. Dennoch sei die Ausarbeitung von Krisenszenarien im alpenquerenden Schienengüterverkehr notwendig, fordert die Hupac.

PHILIPP HUFSCHMID

«Das ist für uns ein grossartiger Tag», sagt Irmtraut Tonndorf zur Wiedereröffnung der Gotthardlinie. Wegen der Sperrung nach dem Felssturz bei Gurtellen hatte auch die Hupac-Sprecherin mit schwerwiegenden Problemen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr gerechnet. Ihr Arbeitgeber, der auf den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr (UKV) spezialisiert ist, bei dem nur die Ladeinheit ohne Lkw und Fahrer transportiert wird, war besonders betroffen. 50 Güterzüge führt die Hupac üblicherweise durch den Gotthard. «Es war klar, dass nicht das komplette Verkehrsvolumen auf andere Verkehrsachsen verschoben werden konnte», erklärt Tonndorf. Aber alle Akteure des alpenquerenden Güterverkehrs hätten sich bemüht, aus

der schwierigen Situation das Beste zu machen. So habe etwa RALpin, die Betreiberin der Rollenden Landstrasse (Rola), ihr Angebot zugunsten des UKV reduziert. Und zur Entschärfung des Engpasses in Domodossola, der Bahnschnittstelle Schweiz-Italien auf der Simplonlinie, seien zusätzliche Rangierteams im Einsatz gewesen. «Dank dieser Massnahmen konnten wir trotz der gesperrten Gotthardlinie zwischen 60 und 70 Prozent des transalpinen Güterverkehrsangebots via Schweiz aufrechterhalten.» Der finanzielle Schaden für die Hupac könne noch nicht genau beziffert werden, belaufe sich aber sicher auf einige Millionen Franken.

Ob die Sperrung eine dauerhafte Verlagerung der Güter auf die Strasse zur Folge hat, kann laut Irmtraut Tonndorf erst in ein paar Wochen gesagt wer-

den. Sie ist aber zuversichtlich, dass ein grosser Teil der Kunden dem Schienentransport treu geblieben ist. Der schon früh kommunizierte Termin des 2. Juli für die Wiedereröffnung der Gotthardlinie sei ein positives Signal an den Markt gewesen. Eine längere Sperrung ohne konkreten Zeithorizont hätte die Situation massiv verschlechtert. Nun

«Die Bauarbeiten an den alpenquerenden Bahnlinien müssen koordiniert werden»

Irmtraut Tonndorf, Hupac-Sprecherin

müssten die Lehren gezogen werden, fordert Tonndorf. «Notwendig ist die Ausarbeitung von Krisenszenarien im Schienengüterverkehr für den gesamten Alpenbogen.» Zudem müssten die Bauarbeiten an den alpenquerenden Bahnlinien koordiniert werden. «Als die Gotthardlinie gesperrt werden musste,

waren auf der Brenner- und Lötschbergachse Umbauten im Gang. Wenn aber mit der Tauern- und der Mont-Cenis-Linie nur noch zwei von fünf Übergängen normal befahrbar sind, ist das ganze System überlastet.» Wichtig seien deshalb Redundanzen, das heisst Nebenstrecken wie etwa die Lötschberg-Bergstrecke, auf die in Notfällen ausgewichen werden könne. Als sinnvoll erachtet Tonndorf auch die Verbesserung der Interoperabilität im grenzüberschreitenden Bahnverkehr durch eine technische Angleichung der verschiedenen nationalen Bahnsysteme.

Geringe Verkehrszunahme

Auf den Strassenverkehr hatte die Sperrung der Gotthardlinie geringe Auswirkungen. Laut Thomas Rohrbach, Sprecher des Bundesamts für Strassen (Astra), hat der alpenquerende Schwerverkehr seit dem Felssturz am 6. Juni um rund fünf Prozent zugenommen. Täglich seien in etwa 200 zusätzliche Lkw über die vier Strassenübergänge Grosser St. Bernhard, Simplon, Gotthard und San Bernardino ge-

fahren. Dies habe weder Staus noch andere Probleme verursacht. Die Verkürzung der nächtlichen Unterhaltsarbeiten im Strassentunnel, die es Lkw erlaubte, statt bis 20 Uhr bis 22.15 Uhr durch den Gotthard zu fahren, sei aber dennoch nötig gewesen, weil gewisse Kapazitäten fehlten. Aufgrund der verkürzten Arbeitszeiten könnten die Unterhaltsarbeiten erst heute Nacht – mit zweitägiger Verspätung – abgeschlossen werden, erklärt Rohrbach.

Kaum in Anspruch genommen wurde die am 20. Juni erlassene temporäre Ausnahmeregelung für Strassentransporte gewisser gefährlicher Güter, insbesondere verflüssigter Gase wie Sauerstoff. «Gestern ist erstmals ein Konvoi von maximal zehn Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern durch den Gotthard-Strassentunnel gefahren», sagt Rohrbach. Ein zweiter Konvoi fahre heute in die andere Richtung. Offenbar seien die befürchteten Versorgungsengpässe im Tessin und in Uri ausgeblieben. Geholfen haben dürfte, dass die Rola-Betreiberin RALpin Gefahrguttransporte bevorzugt behandelt hat.



Güterzüge machen sich in Erstfeld bereit für die Fahrt in Richtung Süden: Der erste Güterzug war von den SBB für gestern Abend um 22 Uhr terminiert worden. Der Personenverkehr soll ab heute wieder planmässig rollen. Bild: key

Bundesrat erwägt Tunnelgebühr

Der Bundesrat denkt über eine Tunnelgebühr für den Gotthard nach – mit oder ohne zweite Röhre. Es gebe zudem noch weitere teure Infrastrukturprojekte, bei denen eine Maut vorstellbar sei, um sie zu finanzieren, sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard am Wochenende. Dazu gehörten zum Beispiel die Brücke über den Genfersee, die Traversée du Lac, so Leuthard in einem Interview mit der Zeitung «Sonntag». «Eine Maut könnte ein erster Schritt Richtung Mobility Pricing sein, eine verursachergerechtere Beteiligung an den Mobilitätskosten, die wir ja ebenfalls prüfen.»

Mit oder ohne zweite Gotthardröhre: Die Strassenkasse des Bundes hat ab 2016 nicht mehr genug Geld. Leuthards Ausweg: «Wir müssen diskutieren, ob wir die Mineralölabgaben nicht wenigstens an die Teuerung anpassen sollen.» Das sei legitim, denn andernorts würden die Preise auch regelmässig an die Teuerung angepasst, auch die Löhne. «Nur bei den Mineralölabgaben haben wir eine Ausnahme.» (sda)

Zweite Röhre dank privater Partner?

BERN. Wird die zweite Röhre am Gotthard mit privaten Partnern gebaut, wäre dies wohl der Durchbruch einer Idee, mit der man sich in der Schweiz noch schwertut. Was ist Public Private Partnership (PPP) überhaupt?

MICHAEL BRUNNER

Soll am Gotthard eine zweite Autobahnröhre gebaut werden? Diese Grundsatzfrage wird heftig diskutiert. Beinahe so kontrovers ist die Zusatzfrage: Wenn ja, soll dies im Rahmen einer Public Private Partnership (PPP) geschehen? Treibende Kraft hinter der PPP-Idee ist einerseits seit Längerem der Verein PPP Schweiz, in dem verschiedene Verwaltungsstellen und private Unternehmen zusammengeschlossen sind. Andererseits der mächtige Wirtschaftsverband Economiesuisse, der das Anliegen aufgenommen hat.

Doch was ist PPP überhaupt? Wie der Name schon sagt, handelt es sich um eine Partnerschaft zwischen Staat und Privaten. Im klassischen Fall geht es darum, ein Bauprojekt zu realisieren.

Der private PPP-Partner übernimmt typischerweise danach auch den Betrieb für rund 25 Jahre, und überlässt die Infrastruktur schliesslich dem Staat. Ziel ist eine Win-win-Situation, bei der Staat (und damit Steuerzahler) sowie privates Unternehmen profitieren. Damit das funktioniert, müssen Private Leistungen wirtschaftlicher erbringen können als der Staat.

Erstes Projekt in Burgdorf

PPP wurde vor etwa 15 Jahren in Grossbritannien entwickelt und ist heute gerade in Deutschland weit verbreitet. In der Schweiz hingegen wurde bisher nur ein einziges PPP-Projekt im engeren Sinne realisiert: In Burgdorf BE entstanden ein Verwaltungszentrum, ein Werkhof sowie ein Gefängnis mit 110 Haftplätzen. Seit Kurzem wird das fertiggestellte Projekt teilweise von Privaten betrieben. Die Erfahrungen seien positiv, sagt Heinz Gut, Geschäftsführer von PPP Schweiz. In verschiedenen Kantonen seien zudem PPP-Projekte aufgelegt. Nicht so allerdings in Zürich, nachdem die Idee im Zusammenhang mit dem Kongresshaus nicht erfolgreich war. Für Gut liegt die Erklärung dafür auf der Hand: «Oft sind

leere Staatskassen der Grund für PPP.» Die Schweiz und Zürich ganz besonders hätten genügend Geld. «Dazu kommt, dass die Zürcher Verwaltung sehr professionell ist. Da muss ein Privater sehr gut sein, um eine Aufgabe besser bewältigen zu können.»

Trotzdem ist für Gut klar, dass am Gotthard ein PPP-Projekt gewagt werden sollte. «Wir verlangen, dass der Bund zumindest seriös prüft, ob PPP nicht die bessere Lösung wäre.» PPP Schweiz kam in einer eigenen Studie zu einem positiven Ergebnis. Zudem gilt laut Gut die Faustregel, wonach ein Projekt, je grösser und komplexer es ist, desto eher für PPP geeignet sei.

PPP nicht gleich Maut

Nicht zwingend ist laut Gut, dass ein PPP-Projekt am Gotthard mit einer Maut verbunden wäre. Denkbar sei auch, dass der Staat die privaten Betreiber entschädige oder in Abweichung von der reinen Lehre gar selber den Betrieb übernehme. So engagiert PPP Schweiz für die Idee kämpft, am Gotthard dürfte sie es schwierig haben: Verkehrsministerin Doris Leuthard hatte sich in dieser Zeitung bereits im Februar gegen ein PPP-Projekt am Gotthard

ausgesprochen. Und selbst wirtschaftsliberale Politiker wie der Winterthurer FDP-Nationalrat Markus Hutter äuserten sich zuletzt skeptisch. Hauptargument: Der Bau durch Private komme teurer, weil der Bund billiger Geld beschaffen kann. Gut lässt das nur teilweise gelten. Man müsse diesen Nachteil mit anderen Vorteilen verrechnen. Hutter glaubt trotzdem, dass ein Bau über 15 Jahre zu komplexe Verträge zwischen Privaten und Staat erfordern würde. «Man soll das prüfen, zentrale Frage am Gotthard ist PPP aber nicht.»

PPP-Freunde bei Berner SP

Umgekehrt hat PPP dort Freunde, wo man sie nicht unbedingt erwarten würde: in der Berner SP. Regierungsrätin Barbara Egger hat sich über die Erfahrungen in Burgdorf positiv geäussert. SP-Ständerat Hans Stöckli sitzt gar im Vorstand von PPP Schweiz. Er betont allerdings, dass er noch als Bieler Stadtpräsident und wegen konkreter PPP-Projekte in Biel in den Vorstand nachrückte. «Ich bin eher zurückhaltend bei der Anwendung von PPP.» Und gegen den Ausbau des Gotthard-Strassentunnels sei er sowieso – ob als PPP- oder konventionelles Projekt.