

Terminals in Italien setzen auf Neat

Der Maersk-Konzern baut bei Genua einen Containerterminal. Mit der Eröffnung der Neat könnten die Häfen in Italien für die Schweiz wieder an Bedeutung gewinnen. Und die Transportbranche sich einen langen Umweg sparen.

TOBIAS GAFAFER

SAVONA. Geographisch sind die Vorteile offensichtlich: Die Häfen von Savona, Genua und La Spezia in Ligurien sind der Schweiz am nächsten. Dennoch spielen sie für den Schweizer Export und Import mit Containern heute bloss eine Nebenrolle. Der grosse Teil erfolgt über die besser ausgebauten Nordseehäfen – und das, obwohl der Umweg über Gibraltar und Antwerpen, Hamburg oder Rotterdam vier bis fünf Tage länger dauert. Mehr noch: Selbst Italien wickelt einen grossen Teil seines Güterverkehrs aus Übersee über die Nordseehäfen und den Alpstransit durch die Schweiz ab. Die eigenen Häfen sind für grosse Containerschiffe ungenügend – und sie haben wegen der mangelhaften Zuverlässigkeit und Streiks einen schlechten Ruf.

Vom Süden in den Norden

Das soll sich ändern. Eine Tochterfirma von Maersk, der weltweit grössten Containerreederei, baut in Vado Ligure bei Savona einen Terminal. Das künstliche Hafenbecken steht, ab 2017 sollen pro Woche bis zu vier grosse Schiffe gelöscht werden. In einem Hafen, der ohne Restriktionen angefahren werden soll. Dass der Maersk-Konzern hier investiert, hat mehrere Gründe: Die Nordseehäfen sind überlastet, der Verkehr nimmt laufend zu. Hoffnungen setzen die Betreiber zudem auf die Neat und die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016. Ziel ist es, einen neuen Umschlagsplatz in Süd-Nord-Richtung zu etablieren, für die Lombardei, die Schweiz und Süddeutschland.

40 Prozent mit der Bahn

Für italienische Verhältnisse sind die Ziele hochgesteckt: 40 Prozent der Container sollen per Bahn weitertransportiert werden, sagt Maersk-Manager Carlo Merli. Allein die Ladung eines grossen Schiffes füllt rund 200 Güterzüge. Das Problem ist, dass Bahnhöfe und Schienen in Italien häufig nicht für lange Güterzüge ausgelegt sind, wie sie im europäischen Transitverkehr Standard werden sollen. Zwar bauen die Italiener zwischen dem Piemont und Genua für sechs Milliarden Euro eine Neubaustrecke. Sie soll die bestehende, steile Strecke ersetzen. Das in der Schweiz kaum beachtete Projekt ist weitgehend von der EU finanziert und Teil des Korridors Rotterdam-Genua. Doch die Eröffnung ist erst für 2021 geplant, der Bau anspruchsvoll.

So lange kann Maersk nicht warten. Manager Merli will deshalb in hoher Frequenz einen Bahnhuttele zu den Terminals in Norditalien anbieten. Einen Zug also, der die Container zu den



Der intensiv genutzte Containerhafen von La Spezia gilt in Italien als Vorbild.

Bild: pd

Die wichtigsten Containerhäfen für die Schweiz

Bis zu 98 Prozent aller Container für den Im- und Export aus Übersee gelangen heute über Rotterdam und andere Nordseehäfen in die Schweiz. Dank neuer und ausgebauter Häfen und der Neat soll Italien wieder wettbewerbsfähiger werden.



Karte: sgt

Verteilzentren bringt. Teils sind diese von der Schweiz mitfinanziert, um Container, die per Strasse ankommen, im kombinierten Verkehr auf der Schiene weiterzutransportieren. Vorbild für Vado Ligure ist der Terminal von La Spezia, der von der deutsch-italienischen Contship-Gruppe betrieben wird. Im Vergleich zu Rotterdam ist der Platz im Hafen, der zwischen Hügeln und der Stadt eingezwängt ist, beschränkt. Das bedingt, dass er umso intensiver genutzt wird. Das Unternehmen führt in Eigenregie einen dichten Bahnhuttele zu den Terminals in der Lombardei, die Schiene hat einen Marktanteil von 35 Prozent.

Zuverlässigkeit entscheidend

Schweizer Logistiker sehen in den italienischen Häfen zusehends wieder Potenzial – auch wenn diese selbst nach der Eröffnung des Terminals von Maersk noch immer in einer anderen Liga als Rotterdam, Antwerpen und Hamburg spielen werden. Als Vorbild gilt die Migros: Der Grossverteiler wickelt bereits ein Viertel seiner Importe aus Übersee via Italien ab, zurzeit über La Spezia und Genua.

Auch Railcare, die Güterverkehrstochter von Coop, will ihrem Mutterhaus vorschlagen, vermehrt auf die Südhäfen zu setzen, um CO₂ und Kosten einzusparen. «Die Zuverlässigkeit ist seit der Privatisierung stark gestiegen», sagt Pierre Page von Railcare. Terminals wie La Spezia oder der neue Hafen bei Savona stünden untereinander in Konkurrenz und könnten Schweizer Qualitätsansprüche erfüllen. Eine Bedingung ist, dass der Bahnhuttele von den Häfen in die Terminals funktioniert. Dirk Pfister, stellvertretender Chef der Güterbahn BLS Cargo, rechnet ebenfalls damit, dass der Süd-Nord-Verkehr dank guter Terminals und der Neat stark an Bedeutung gewinnen wird.

Güter- vor Personenverkehr

Das wird auch die Bahn in der Schweiz vor Herausforderungen stellen. Jon Pult, Präsident der Alpeninitiative und Bündner SP-Politiker, ist überzeugt, dass die Neat ihre Wirkung entfalten kann. Die Terminalbetreiber in Norditalien nähmen das Schweizer Verlagerungsziel ernst. «Die Botschaft ist angekommen.» Zentral bleibt für Pult, dass die versprochenen Kapazitäten für den Güterverkehr im Gotthard-Basistunnel zur Verfügung stehen – und nicht Personenzüge Vorfahrt erhalten. Das Beispiel des Lötschberg-Basistunnels zeigt, dass solche Befürchtungen nicht unbegründet sind: Eine Studie kam 2009 zum Schluss, dass der starke Touristen- und Pendlerverkehr ins Wallis den Güterverkehr behindert.

Bundesrat sieht keinen Grund für Grenzkontrollen

BERN. Der Bundesrat sieht weiterhin keinen Anlass, an der Grenze wieder systematische Kontrollen durchzuführen. Die Forderung war aus der SVP-Fraktion laut geworden, weil seit letzter Woche an den Grenzen von Deutschland, Österreich und Slowenien wieder kontrolliert wird. Es handle sich um temporäre Grenzkontrollen, sagte Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga gestern in der Fragestunde des Nationalrats. Die EU-Kommission habe inzwischen bestätigt, dass das Vorgehen Schengenkonform sei. Weder seien die Schengen-Regeln ausgesetzt noch die Grenzen geschlossen worden. Für Schutzsuchende seien die Grenzen der drei Länder nach wie vor offen.

In der Schweiz sind die Voraussetzungen für die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen gemäss der Bundespräsidentin derzeit nicht gegeben. Weder die öffentliche Ordnung noch die innere Sicherheit seien zurzeit ernsthaft bedroht. Das Grenzschutzkorps habe seine Präsenz in den Grenzregionen verstärkt, es gebe zurzeit keinen Anlass für einen Armee-Einsatz. Einen solchen verlangt die SVP mit einer Motion. Letzte Woche hatte die Fraktion eine ausserordentliche Session zum Thema gefordert. Diese findet aber erst in der Wintersession statt. Sommaruga erinnerte daran, dass der Bundesrat eine Lösung für die Flüchtlingskrise nicht auf nationaler Ebene, sondern in der Zusammenarbeit innerhalb von Europa sucht. (sda)

SBB bekommen nicht mehr Geld

BERN. Die SBB müssen auch 2016 ohne Zuschuss des Bundes auskommen, um die Mehrkosten bei der Bahninfrastruktur zu decken. Die Mehrkosten der SBB belaufen sich in der laufenden Periode der Leistungsvereinbarung 2013-2016 auf rund 500 Millionen Franken. Für das Jahr 2016 wollte das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Bundesrat und Parlament ursprünglich eine Erhöhung der Bundesgelder um maximal 130 Millionen Franken unterbreiten.

Doch die Aufstockung kommt nun nicht zustande, wie das UVEK und die SBB gestern mitteilten. Im Bahninfrastrukturfonds stünden im nächsten Jahr weniger Mittel zur Verfügung als erwartet. Weil die SBB nun selber bezahlt, verschlechtert sich ihr Schuldendeckungsgrad. Laut dem Bund hat dies aber weniger einschneidende Folgen. Bereits 2014 und im laufenden Jahr tragen die SBB die Mehrkosten durch Kosteneinsparungen und Gewinnreduktionen. (sda)

Anzeige

7×24

Eigenheim finanzieren

Nr. 1
Online-
Hypothek!

Verbindlich Online-Hypothek abschliessen und von günstigen Konditionen profitieren.

www.hypomat.ch

hypomat.ch[®]
by Glarner Kantonalbank