

Huckepack : die Alternative zum Strassen-Schwerverkehr

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1990)**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675902>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

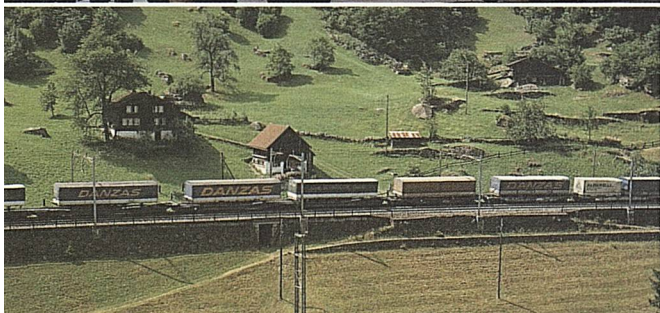
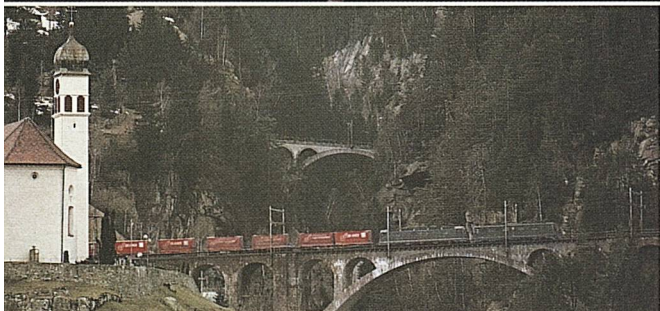
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Antwort der Schweiz auf Korridorwünsche der EG: Wechselpritschen (obere Bilder) und Sattelaufleger werden verladen und durchfahren umwelt-schonend die Alpentäler.



Huckepack: Die Alternative zum Strassen-Schwerverkehr

Rund 150 000 Camions mit Anhänger, Sattelaufleger oder Wechselbehälter sind 1990 auf der Bahn – im Huckepack – durch unser Land gerollt. Fast ein Drittel davon als sogenannte «Rollende Landstrasse», auf welcher der Chauffeur im Zug mitfährt.

Bis 1994 sollen es dreimal so viele Lasten sein, die auf diesem Weg umweltschonend durch die Schweiz transportiert werden: Mit dem Huckepack-Korridor, für den der Bundesrat im Herbst 1989 rund 1,5 Milliarden Franken grundsätzlich beschlossen hat, sollen SBB und BLS den Transit-Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen.

Nach wie vor ist zwar eine neue Alpentransversale die optimale Lösung für den Transitverkehr durch die Schweiz. Doch diese neuen Eisenbahnlinien – mit je einem Basistunnel durch den Gotthard und den Lötschberg – werden erst gegen das Jahr 2010 vollständig fertiggestellt sein. Weil aber in Europa bereits Ende 1992 die (wirtschaftlichen) Grenzen fallen sollen, muss die Schweiz den 40-Tonnen-Lastwagen rasch einen noch leistungsfähigeren Schienenkorridor anbieten. Nur so kann sie die 28-Tonnen-Schranke für den Strassenverkehr aufrechterhalten und die vorhersehbare Lastwagenlawine von den Schweizer Strassen abwenden.

Der Huckepack-Korridor ist eine Transitstrecke. Quelle und Ziel der transportierten Güter liegen in den Wirtschaftszentren Nord- und Südeuropas. Die Übergangslösung hat die Form eines Korridors Basel–Mailand mit zwei Strängen, nämlich über Gotthard und Lötschberg–Simplon.

Auf der Gotthardlinie werden die SBB die Leistungsfähigkeit für den unbegleiteten Verkehr und für die «Rollende Landstrasse» von täglich 15 (1990) auf 44 Züge (1994) erhöhen. Davon profitieren Lastwagen, Sattelaufleger sowie Wechselbehälter mit einer Eckhöhe bis zu 3.80 Metern.

Die Lötschberg–Simplon-Linie dagegen soll – mit täglich 14 Zügen – für die Beförderung von Lastwagen mit vier Metern Eckhöhe – die in der Europäischen Gemeinschaft (EG) zugelassene Abmessung – hergerichtet werden. Der Kredit von 1,15 Milliarden Franken für die Strecke über den Gotthard wurde bereits freigegeben, und der Ausbau schreitet voran. Der Lötschbergstrang hingegen ist ein noch offenes Angebot der Schweiz an die EG. Er wird dann verwirklicht, wenn die EG auf ihre Forderung nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor durch unser Land verzichtet. Wenn der Korridor bis 1994 realisiert ist, werden pro Jahr rund 470 000 Huckepack-Sendungen, also Lastwagen, Sattelaufleger oder Wechselbehälter, auf der Bahn durch die Schweiz rollen können, d.h. jährlich über 10 Millionen Tonnen Güter oder doppelt so viel wie 1990.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird jedoch nicht in erster Linie die Anzahl der Huckepack-Züge erhöht, vielmehr werden die Züge doppelt so lang geführt, nämlich bis zu 700 Metern. Züge von solcher Länge erfordern aber Anpassungen nicht nur im Betrieb, sondern auch an den Bahnanlagen und im Wagenmaterial. Die Stromversorgung muss ebenfalls ausgebaut werden.

Zahlreiche Stationen auf der Strecke Basel–Chiasso brauchen moderne Sicherungsanlagen, längere

*Der Chauffeur darf mitfahren:
Lastwagen im begleiteten Huckle-
packverkehr auf der Durchfahrt
bei Giornico an der Gotthard-
Südrampe.*



Überholungsgleise, zusätzliche Gleisverbindungen sowie schienfreie Zugänge für die Bahnkunden.

Bei all diesen Bauvorhaben wird – im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens – auch den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen. Die SBB gehen bei ihrer Planung davon aus, dass die Bauarbeiten nicht durch Einsprachen verzögert und die Plangenehmigungsverfahren zügig vorangetrieben werden, damit die gesetzten Termine eingehalten werden können. Dabei gilt es auch zu berücksichtigen, dass Bauen an der Bahn heisst: Bauen an einer dichtbelasteten Linie, deren Betrieb während dieser Zeit weiterhin reibungslos funktionieren muss. Längere Züge bedeu-

ten aber auch mehr Gewicht: Bis zu 1800 Tonnen, die über die Rampen des Gotthards zu führen sind. Das heisst, dass die Hucklepack-Züge im Flachland in der Regel zwei, am Berg sogar eine dritte Lokomotive benötigen. Die zweite Maschine an der Spitze und die dritte in der Mitte des Zuges sollen durch einen einzigen Führer ferngesteuert werden.

Insgesamt rechnet man mit einem Bedarf von ca. 90 zusätzlichen Lokomotiven für den Hucklepack-Verkehr. Der Kauf von 75 dieser Lokomotiven für die Gotthardstrecke – mit einem Kredit in der Grössenordnung von gut 500 Millionen Franken am 27. Juni 1990 vom Verwaltungsrat SBB beschlossen – ist der grösste Auftrag, den die SBB je an die Industrie vergeben haben.

Die Fertigung der 75 Lokomotiven ist bereits angelaufen. Die Bahnen betreiben den Hucklepack-Korridor nicht allein, sie arbeiten mit Partnern (Verkehrsgesellschaft HUPAC) zusammen. Die HUPAC ist denn auch in die Planung und Realisierung miteinbezogen: Sie beschafft das Wagenmaterial für den Hucklepack-Verkehr und besorgt das Marketing. Und weil Anfang und Ende des Korridors weitgehend ausserhalb der Schweizer Grenzen liegen, ist auch die Kooperation mit den ausländischen Bahnen und ihren Partnern unerlässlich. Die europaweite Zusammenarbeit wird denn auch auf Minister- und Bahnebene zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien koordiniert.