

„Phase Rot“ und Tropfenzählersystem im Alpentransit

Für europäische Logistikfirmen, insbesondere solche, die verderbliche Güter oder Terminfrachten von und nach Italien führen, ist die Schweizer Nord-Süd-Verkehrsachse das wohl heikelste Nadelöhr überhaupt. Die Verkehrssituation und die dazugehörigen Gesetzgebungen haben sich in den letzten Jahren massiv verändert und prägen alle Logistikunternehmen im alpenüberquerenden Verkehr. Die einschneidendsten Beschränkungen sind die „Phase Rot“, die Dosierungen am Gotthard und am San Bernardino und die zunehmenden, sehr strengen Kontrollen der LKW-Führer auf die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeit-Verordnung. Nur gut organisierte und innovative Unternehmen können unter diesen Umständen den Anforderungen des Marktes noch gerecht werden. Gezwungenermassen werden alternative Transportkonzepte wie der kombinierte Verkehr Bahn-Strasse stark vorangetrieben.

Dosierung und Tropfenzählersystem

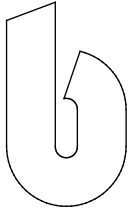
Das prägendste Ereignis, das zu den neuen Gesetzgebungen und mit ihnen zur heutigen Verkehrssituation geführt hat, war wohl die tragische Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel am 24. Oktober 2001, die eine zweimonatige Sperre des Tunnels zur Folge hatte. Nach dessen Wiedereröffnung wurden nacheinander zwei neue Systeme der Verkehrsführung über die Alpen für den Schwerverkehr eingeführt: In einer ersten Phase das Dosiersystem, das ein Kreuzen des Schwerverkehrs im Tunnel verhindert. Dieses „Einbahnsystem“ genügte zwar den Sicherheitsanforderungen, führte aber zu enormen Kapazitätsproblemen und untragbaren Wartezeiten.

Am 1. Oktober 2002 wurde es durch das sogenannte Tropfenzählersystem ersetzt, das bis heute angewendet wird. Das Tropfenzählersystem soll LKW-Auffahrtskollisionen verhindern; gleichzeitig beschränkt es die Anzahl von LKW-Begegnungen im Tunnel, was die Gefahrenmomente erheblich vermindert und entsprechend mehr Sicherheit gewährleistet.

Um den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zwischen den LKW von rund 150 Metern zu garantieren, steuert und dosiert man an den Tunnelportalen die Zufahrt der LKW: Pro Minute werden nur zwei bis drei LKW in die Tunnelröhre gelassen. Zu diesem Dosiersystem gehören verschiedene Warteräume, wobei der letzte Warteraum vor dem Gotthardtunnel den Personenverkehr und die LKW im Binnenverkehr (S) bevorzugt: Schwerverkehr vom und ins Tessin darf durchfahren, was zu einer erheblichen Zeitersparnis führt, während der Transitverkehr in den grösseren Warteräumen oft stunden- wenn nicht tagelang auf die Weiterfahrt warten muss.

Die Einführung des Systems hat die Durchfahrt des Gotthard-Strassentunnels auf maximal 3000 bis 3500 LKW pro Tag beschränkt, nachdem zuvor bis zu 5500 LKW-Fahrten pro Tag gezählt wurden.

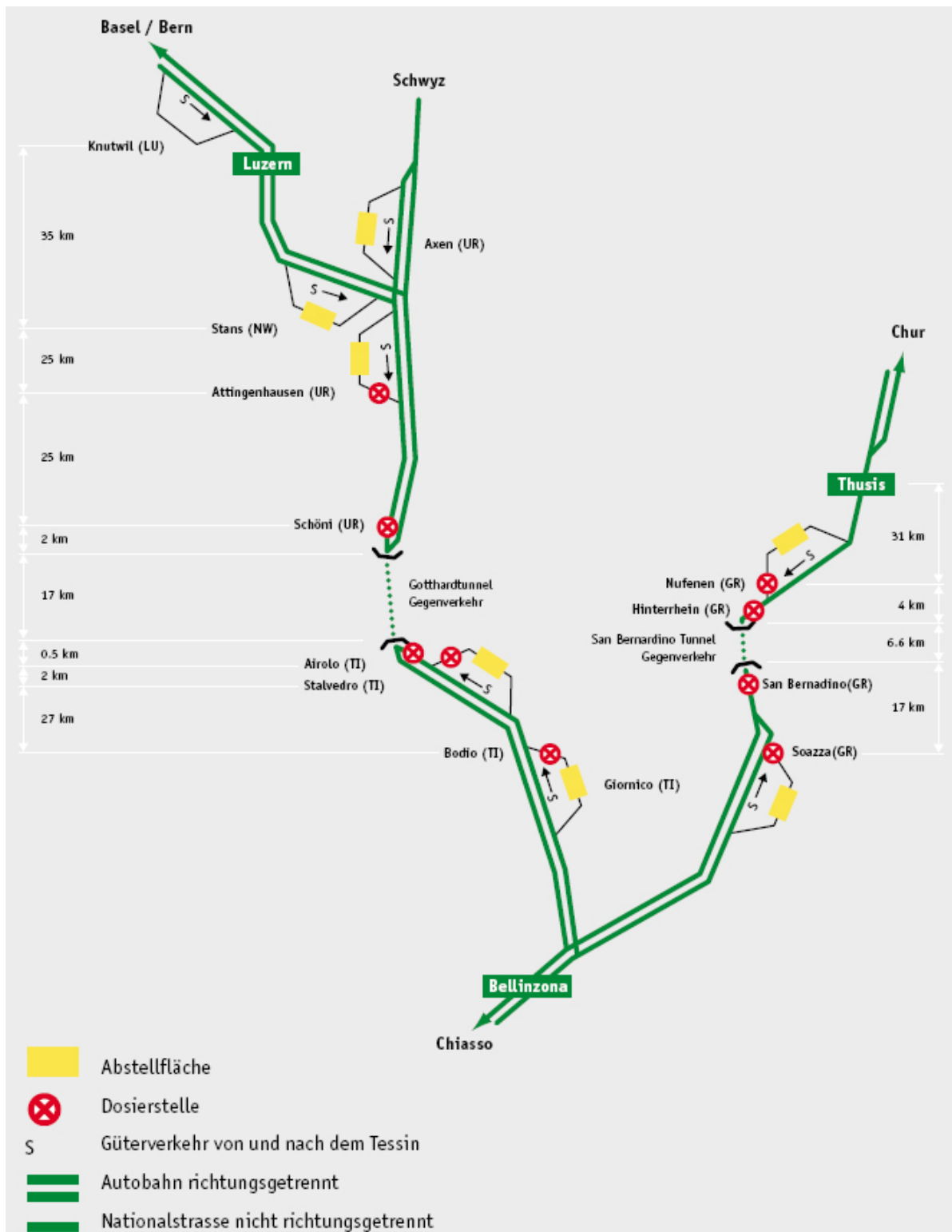
An den sogenannten Dosierstellen werden die LKW angehalten und dann für die Weiterfahrt "dosiert". Dank dieser Umstellung wurde der Verkehr am Gotthard für den Personenverkehr und Binnentransport wieder flüssiger und durch die erhöhten Sicherheitsabstände und geringeren Frequenzen wesentlich sicherer. Sind die Abstellplätze bei den Dosierstellen voll, werden die LKW bei den auf allen Nord-Süd-Zubringern des Schweizer Autobahnnetzes vorgelagerten Abstellplätzen angehalten. Ist das Verkehrsaufkommen so hoch (was bei einer LKW-Frequenz von über 5000 täglich der Fall ist), dass es zu konstanten Staus kommt, werden die LKW schon vor den Zollämtern zurückgehalten.

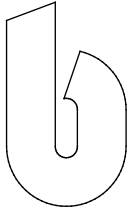


BUONVICINI AG

INFOLETTER

Abstellflächen und Dosierstellen





„Phase Rot“ wird eingeführt

Als flankierende Massnahme zum Dosierungssystem wurde am 4. März 2002 die „Phase Rot“¹ eingeführt:

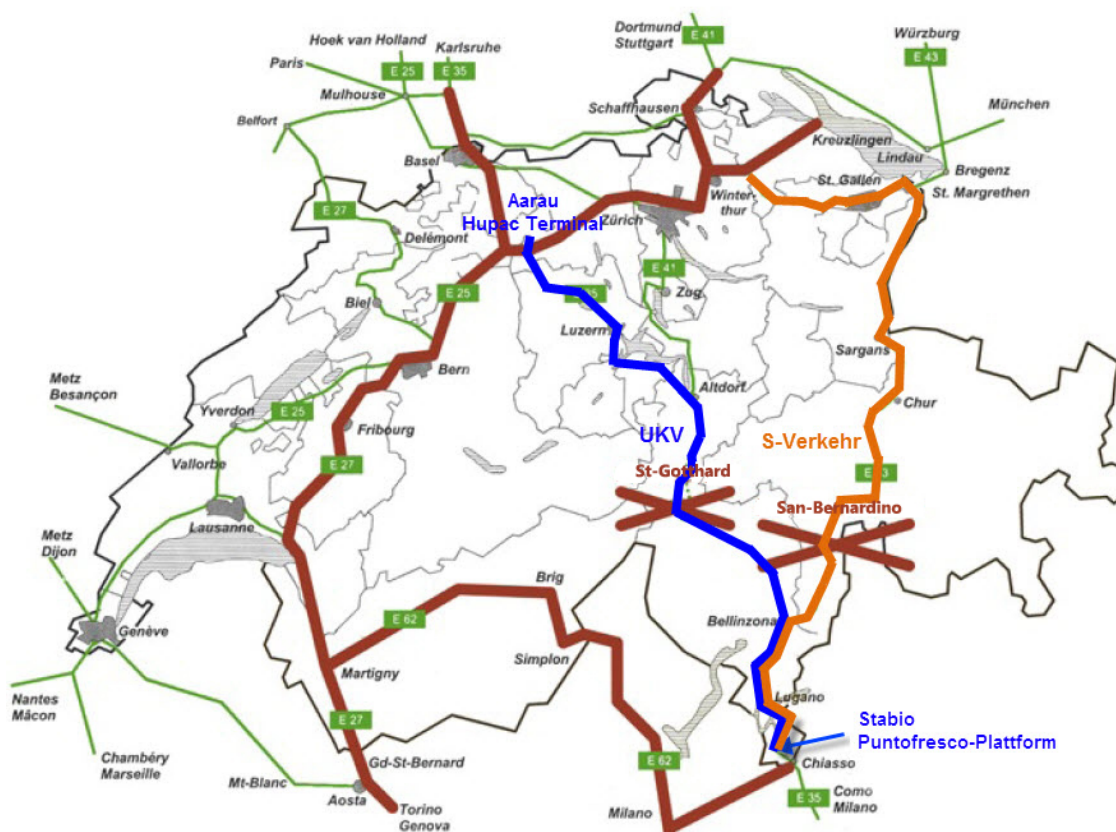
Auf Weisung der Kantonspolizei Uri bzw. Tessin verbieten die Zollbehörden den im Norden und Süden einfahrenden Chauffeuren für eine bestimmte Zeitdauer die Rampen und Tunnelstrecken am Gotthard und San Bernardino zu befahren.

Da der LKW-Verkehr nicht über die Passstrassen der relevanten Alpenpässe geführt werden kann, meint „Phase Rot“ für den Strassengüterverkehr im Transit und von der Grenze eine Zwangspause. LKW werden dann in einem der den Tunnelportalen vorgelagerten Warteräume vor der Grenze so lange angehalten, bis der Grund für das Verhängen der „Phase Rot“ behoben ist; die Einreise in die Schweiz ist für in- und ausländische LKW dann nicht möglich. Auch Schweizer Camions mit Gütern aus dem Ausland, welche die Alpen überqueren müssen, werden blockiert. Es werden nur Güter für die Abladeorte zugelassen, die die Alpen nicht überqueren müssen.

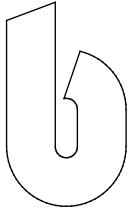
So muss das Zollamt Chiasso LKW mit Abladeort im Tessin – wie etwa LKW mit Früchten und Gemüse, die als Abladeort Stabio vorweisen – zulassen.

Als Umfahrungsmöglichkeiten während der „Phase Rot“ werden zum Beispiel die Route durch den Grossen Sankt Bernhard Tunnel oder Simplon vorgeschlagen, was besonders im Winter kein Thema ist. Für ausländische Frachtführer, die an Termine gebunden sind, ist die Gotthard- resp. San Bernardino-Achse dadurch zu einem nicht kalkulierbaren Risiko geworden, so dass häufig teureren und längeren Routen wie Brenner oder Mont Blanc Vorzug gegeben wird.

Alternative Routen für den internationalen Transitverkehr bei Phase Rot



¹ 14.03.2002 Erstmals „Phase Rot“ im Kanton Tessin



BUONVICINI AG

INFOLETTER

Die „Phase Rot“ wird heute regelmässig (lieber einmal zuviel als einmal zuwenig!) aktiviert: Noch bevor die Warteräume für schwere Fahrzeuge belegt sind, wird der Verkehr auf der ausländischen Seite in beide Richtungen bereits aufgehalten. Auf diese Weise werden LKW-Staus auf den Transitautobahnen, insbesondere der A2, vermieden.

Italien hat mit Stauräumen in Como auf dieses Problem reagiert, zusätzlich werden die Fahrer bereits ab Bologna auf den Autobahnen auf Informationstafeln vor Schweizer LKW-Fahrverboten gewarnt.

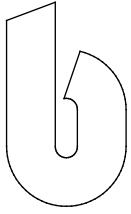
Unter anderem führen folgende Verkehrsbehinderungen zu einer „Phase Rot“:

- Feiertage in einem Nachbarland
- Witterung (Unwetter, Schnee)
- Streiks
- Allgemeine Überbelastung der Achsen, Ferienverkehr
- Unfälle in den Tunnels oder auf den Achsen

Ausnahme S- Verkehr

Sämtliche Logistikbetriebe, die den Binnenverkehr abwickeln, sind von dieser Regelung befreit. Der Transit bis zur und von der grenznahen Plattform ist jederzeit möglich, wenn die Güter komplett abgeladen und nicht mit ausländischen LKW über die Alpen transportiert werden. Während der „Phase Rot“ dürfen nur LKW mit Schweizer Kennzeichen und nachgewiesenem Binnenverkehrs-Transportgut die Alpen auf diesen Routen überqueren, was durch das Wegbleiben der ausländischen LKW leichter und ohne Staus möglich ist. Sie erkennen den S-Verkehr an der S-Tafel, die an den LKW befestigt werden muss.





BUONVICINI AG

INFOLETTER



Für den Standort in Stabio gilt also:

- Alle Sendungen sind vom Fahrverbot ausgeschlossen.
- Ab der Plattform in Stabio, nachdem das Produkt noch qualitätsgeprüft, verpackt, veredelt und kontrolliert wird, fährt ein Importprodukt als Binnenfracht weiter und ist somit gesetztes konform.
- Die Buonicini AG kommt mit Ihren Gütern in den Genuss des sogenannten „S-Verkehrs“, d.h. alpenüberquerender, nicht grenzüberschreitender Transport mit direktem Nutzen für die Schweiz (da die Produkte an der Puntofresco-Plattform in Stabio abgefertigt und kommissioniert verteilt werden)

Durch optimale Standorte können die Einschränkungen also zu 100 Prozent aufgefangen und sehr hohe Liefergarantien und Sicherheiten beibehalten werden. Da die Buonicini AG zudem den UKV konsequent aufgebaut hat (siehe Infoletter Nr.3), sieht sie den roten Phasen gelassen entgegen, auch wenn klar ist, dass grüne Ampeln für alle immer die optimalste Ausgangslage sind.

Herzliche Grüsse
Cari Saluti
BUONVICINI AG