

Der Countdown läuft

Schweizer Superlativ: Gotthard-Basistunnel kurz vor Eröffnung

Ein Superlativ ist er, der neue Tunnel durch das Gotthardmassiv. Der längste Eisenbahntunnel der Welt wird vor der Zeit vollendet, und sogar die Kosten sind im Rahmen geblieben. Die Eidgenossen haben ein Megaprojekt perfekt umgesetzt und können stolz darauf sein. Am 1. Juni wird das 57 Kilometer lange Jahrhundertbauwerk eingeweiht. Geladen ist auch viel politische Prominenz, darunter Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU), Frankreichs Staatspräsident Francois Hollande und Italiens Regierungschef Matteo Renzi.

Auch wenn zur Eröffnung der Personenverkehr im Fokus der Öffentlichkeit steht, hat das Bauwerk bedeutende Auswirkungen für den Güterverkehr, für den es ursprünglich konzipiert war. Die Schweizer haben das Prinzip der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene in ihrer Verfassung verankert.

Zwar wird das Ziel von höchstens 650.000 alpenquerenden Lkw pro Jahr nicht erreicht werden, aber der Gütertransport auf der Schiene hatte hier 2015 immerhin einen Anteil von 68 Prozent. Damit stellt die Schweiz Österreich und Frankreich, aber auch andere Länder Europas in puncto Schienengüterverkehr in den Schatten.

Wenn am 11. Dezember der Regelbetrieb im Tunnel startet, müssen keine großen Steigungen mehr überwunden werden, denn der höchste Punkt auf der neuen Gotthard-Achse liegt bei 550 Metern. Die Fahrzeiten verkürzen sich, die Kapazitäten werden größer, auch lange und schwere Güterzüge kommen dann mit einer Lokomotive anstelle einer doppelten oder gar dreifachen Traktion aus.

Eine Ausnahme macht die Strecke über Chiasso bis zur Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels, dessen Inbetriebnahme für das Jahr 2020 vorgesehen ist. Die neue Strecke durch den Gotthard

ist ja Teil eines Systems, zu dem außerdem noch der Lötschberg-Basistunnel gehört, der bereits 2007 eröffnet wurde.

Über die schweizerischen Nord-Süd-Achsen führt einer der wichtigsten europäischen Korridore für den Schienengüterverkehr, der Rhein-Alpen Korridor, mit einem jährlichen Frachtaufkommen von über einer Milliarde Tonnen. Die Transportbranche weiß den neuen Tunnel zu schätzen. „Die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels ist ein epochales Ereignis für die Schweiz“, sagt Hans-Jörg Bertschi, Chef des gleichnamigen Schweizer Logistikunternehmens. Für den kombinierten Verkehr (KV) in Europa sei dies ein großer Durchbruch. „Effizienz, Qualität, Kapazität und Zuverlässigkeit werden sich damit in den nächsten Jahren schrittweise massiv verbessern lassen.“

Zulaufstrecken ausbauen

„Der Tunnel ist der wichtigste, aber nicht der letzte Schritt auf dem Weg zu einer Leistungssteigerung auf dem Nord-Süd-Korridor durch den Gotthard“, heißt es auch vom Schweizer Kombi-Operateur Hupac. Weitere notwendige Maßnahmen seien der Ceneri-Tunnel, der Vier-Meter-Korridor, der Ausbau von Terminal-Kapazitäten sowie die Zuläufe in Deutschland und Italien. Das sieht Ralf-Charley Schultze genauso. Der Präsident der Internationalen Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (UIRR) hält den Tunnel für eine riesige Chance, man dürfe die verbleibenden Herausforderungen nicht aus den Augen verlieren, sagt er gegenüber trans aktuell.

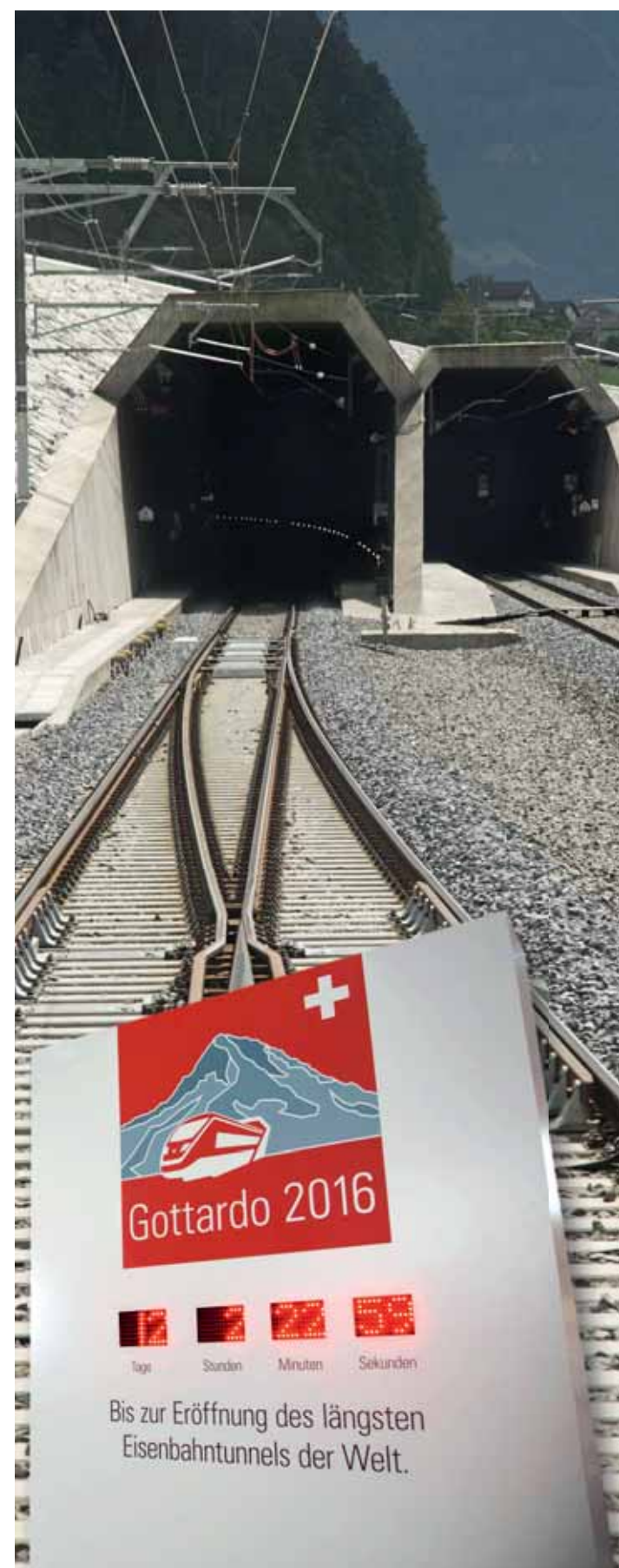
Das wird generell so gesehen. „Für sich alleine genommen bringt der Ausbau des Gotthard-Tunnels nur wenig“, sagt Jürgen Matzken, Intermodal Supply Manager bei der Internationalen Fachspedi-

tion Hoyer. Erst wenn die vor- und nachgelagerten Trassen auf einem gleichwertigen hohen Stand seien, werde sich langfristig ein positiver Effekt einstellen. Der Gotthard-Tunnel sei ein feines Vorzeigeprojekt. „Aber was ist mit all den anderen mangelhaften Punkten der Bahninfrastruktur, wann gibt es hier konkrete nachhaltige und zukunftsweisende Investitionen anstatt immer nur Notfallreparaturen?“, fragt er.

Der Tunnel werde seine volle Wirkung mit dem Ausbau des Vier-Meter-Korridors bis 2020 entfalten, ist Michail Stahlhut, Vorstand von SBB Cargo International, überzeugt. Dann könnten verstärkt Sattelaufleger mit vier Meter Eckhöhe verladen werden, verlagerbar seien wohl 200.000 bis 400.000 Trailer. „Etwa 10 bis 20 Prozent der aktuellen Straßentonnage kann auf die Schiene wechseln“, sagt Stahlhut. Das entspreche jährlich 15.000 Zügen. Aber bereits bei der gleichen Anzahl von Zügen könnten allein durch die Zuglänge 30 Prozent mehr Güter auf die Schiene gebracht werden. Baue man in Deutschland die Überholungsgleise auf 750 Meter aus, könne man die Zuglängen ausweiten, ohne große neue Gleise zu bauen.

Bei aller gebotenen Skepsis erwartet man bei Hoyer deutlich weniger Streckenstörungen, zum Beispiel durch Steinschläge oder Erdbeben. Intermodal-Mann Matzken rechnet auch mit einer wesentlich höheren Zuverlässigkeit der Zugsysteme auch in Spitzenauslastungszeiten. Und dann erhofft er sich einen nachhaltigen Stopp der Preissteigerungstendenz „und eine deutliche Senkung der eigenen Prozesskosten, die heute durch eine problematische Qualität der Bahnoperatoren in die Höhe getrieben werden“. Der Tunnel ist ein Großprojekt – und nicht minder groß sind also auch die mit ihm verbundenen Hoffnungen.

Text: Regina Weinrich | Foto: SBB/Alptransit | Montage: Marcus Zimmer



DIE NEAT

Um den Transit zwischen Nord- und Südeuropa zu verbessern und Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird es in der Schweiz drei neue Tunnel durch die Alpen geben. Zusammen bilden sie die neue Eisenbahn-Alpen-Transversale (Neat).

- Der Lötschberg-Basistunnel mit einer Länge von 34,6 Kilometern wird seit Dezember 2007 fahrplanmäßig befahren. Er kostete fünf Milliarden Euro.
- Der Gotthard-Basistunnel ist mit 57 Kilometern der längste Bahntunnel der Welt. Er schlug mit 11,9 Milliarden Euro zu Buche und soll im Dezember 2016 in Betrieb gehen.
- Der 15,4 Kilometer lange Ceneri-Basistunnel im Tessin wird voraussichtlich 3,3 Milliarden Euro kosten und soll 2020 vollendet sein.
- Die Basistunnel mit ihrer flachen Linienführung ermöglichen es schweren Güterzügen, die Alpen schneller und ohne zusätzliche Lokomotiven durchqueren zu können.
- Der durchgehende Transport von Trailern mit vier Meter Eckhöhe auf der Nord-Süd-Achse soll bis 2020 möglich sein. Die Schweiz finanziert auch Profilanpassungen auf der italienischen Luino-Linie, damit wichtige Umladeterminale für Vier-Meter-Transporte erreichbar sind. Die Gesamtkosten: 950 Millionen Euro.
- Die Schweiz investiert weitere 2,1 Milliarden Euro, vor allem in Signalanlagen, um die Zufahrten zu den Tunneln auf die steigenden Anforderungen vorzubereiten.
- Mit Deutschland und Italien gibt es Staatsverträge, in denen der Ausbau von Zulaufstrecken festgehalten wurde.

„Anteile der Schiene steigen“

Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamts für Verkehr, zur Verlagerung auf die Bahn

trans aktuell: Herr Dr. Füglistaler, wie groß schätzen Sie das Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ein?

Füglistaler: Es ist zu erwarten, dass die Marktanteile der Schiene im Güterverkehr weiter steigen und die alpenquerenden Lastwagenfahrten weiter gesenkt oder zumindest stabil gehalten werden können – trotz steigender Transportmengen. Das Bundesamt für Verkehr rechnet im alpenquerenden Schienengüterverkehr mit einem Wachstum von 50 Prozent bis 2030. Im Jahr 2030 wären dies rund 36 Millionen Tonnen. Die Kapazität der Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (Neat) wird sich auf 45 Millionen Tonnen belaufen. Sie kann also den prognostizierten Verkehr inklusive Verlagerung bewältigen. Der Gotthard-Basistunnel und die Neat allein werden aber auch in Zukunft nicht ausreichen: Instrumente wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie flankierende Maßnahmen werden langfristig notwendig bleiben, um konkurrenzfähige Rahmenbedingungen für die Bahn zu schaffen.

Wann ist von vier Metern Eckhöhe in der gesamten Schweiz auszugehen?

Bis Dezember 2020 soll der Nord-Süd-Korridor in der Schweiz durchgehend den Transport von Sattelschleppern von vier Meter Eckhöhe auf der Schiene ermöglichen. Mit diesem Korridor und der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2020 wird die Neat ihren Abschluss finden. Der Vier-Meter-Korridor wird auch auf den italienischen Streckenabschnitten bis Luino fristgerecht aufs Jahr 2020 realisiert.

Wie sieht es Ihrer Einschätzung nach mit den Zulaufstrecken in Italien und Deutschland aus? Gibt es da eine Zeitvorstellung, wann diese fertiggestellt sein könnten?

Für die kommenden Jahre stehen genügend Kapazitäten auf den Zulaufstrecken auch in Deutschland und Italien bereit. Aufgrund der aktuellen Situation stellt sich die Herausforderung mittelfristig. Italien ist auf Kurs: Die Zulaufstrecken werden mit kleinen Maßnahmen laufend ausgebaut, zum Beispiel mit neuen Signalanlagen oder neuen Kreuzungsstellen, was



insbesondere erlaubt, bis zu 750 Meter lange Güterzüge verkehren zu lassen. In Deutschland ist die Situation schwieriger, da fast alles über eine einzige Strecke, die Oberrhein-Strecke Karlsruhe-Basel, in die Schweiz kommt. Italien hat dagegen drei Zubringer: Chiasso, Luino und Simplon. Auch in Deutschland hat es aber in den letzten Jahren verschiedene Fortschritte gegeben und

die Schweiz und Deutschland haben vereinbart, mittels einer Studie Übergangsmaßnahmen für schrittweise mehr Kapazität auf der deutschen Neat-Zulaufstrecke zu prüfen. Wichtig für die Schweiz ist, dass der Ausbau wie vertraglich festgelegt mit der Verkehrsnachfrage Schritt hält. Das ist für die kommenden Jahre gesichert.

Text: Regina Weinrich | Foto: BAV