

Von Jürg D. Lüthard

Am 1. Juni 2016 wird der Gotthard-Basistunnel (GBT) offiziell eröffnet. Damit bekommt die Schweiz den längsten Eisenbahntunnel der Welt - und gleichzeitig eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, durch die sich die europäischen Güterverkehrsströme neu ausrichten können.

Vor über 23 Jahren, am 27. September 1992, hat das Schweizer Volk dem Bundesbeschluss zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) klar zugestimmt. Sie umfasst insbesondere die Gotthardachse mit dem GBT und dem Ceneri-Basistunnel (CBT) sowie die Lötschbergachse mit dem 2006 eröffneten Lötschberg-Basistunnel. Ziel war immer, zum Schutz der Alpen Schwerkverkehre auf die Schiene zu verlagern.

Die Eröffnungsfeier am 1. Juni 2016, mit 1200 geladenen Gästen, findet gleichwertig an beiden Portalen statt. Aus ganz Europa werden Staatsgäste erwartet. Die gesamte Landesregierung wird anwesend sein, was es so seit 1848 erst dreimal gab. Das Schweizer Fernsehen plant seine bisher größte Live-reportage. Die mediale Ausstrahlung ins In- und Ausland soll Swissness mit Perfektion, Innovation und souveränem Humor zeigen.

Testbetrieb mit 275 km/h

Der 57 km lange GBT ist eigentlich betriebsbereit. Nun laufen umfangreiche Tests. Seit dem 1. Oktober 2015 bis zur Eröffnung erfolgen rund 5000 Testfahrten. Dazu sind gut 160 Mitarbeiter im Einsatz sowie bis zu 300 weitere involviert. Am 8. November erreichte der ICE-S die höchste Testgeschwindigkeit mit 275 km/h (250 km/h + 10 Prozent). Von Februar 2016 an folgen erste Fahrten mit Güterzügen. Der offizielle Betrieb startet dann zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016.

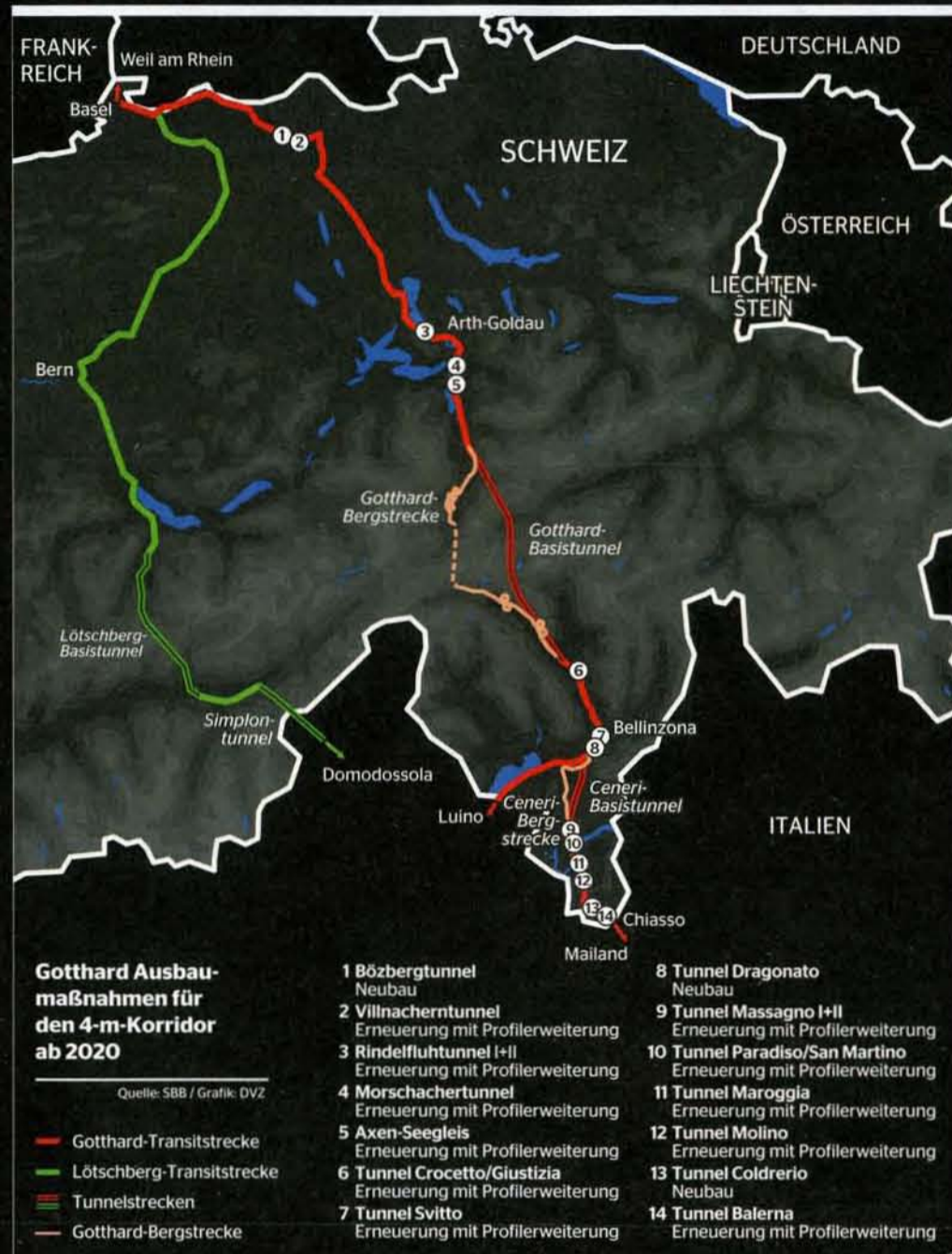
Die Schweizerischen Bundesbahnen müssen für den GBT 10 Prozent des Personalbestands schulen - das sind 3900 Menschen - und setzen dafür 20 000 Ausbildungstage an. Zusätzlich werden monatsgenau weitere 150 Mitarbeiter für die Erhaltung eingestellt.

Jeder der beiden Röhren wird alle zwei Wochen für eine Nacht gesperrt - dann rücken speziell designte Unterhaltsfahrzeuge in den Tunnel ein. Allein diese Fahrzeuge haben 100 Mio. CHF gekostet.

Ausbau der Zulaufstrecken

Vermutlich 2019 werden der 15,4 km lange CBT und der 2,5 km lange Bötztberg-tunnel eröffnet. 2020 soll der durchgehende 4-m-Korridor von Deutschland bis Italien eröffnet werden. Zur Taktverdichtung müssen 70 Prozent aller Signale zwischen Basel und Chiasso verschoben werden.

Die Gesamtkosten für GBT, CBT und den Ausbau



des 4-m-Korridors mit Bötztberg-tunnel erreichen mehr als 24 Mrd. CHF (22,5 Mrd. EUR).

Angedacht sind weitere Tunnelstrecken, zum Beispiel zwischen Arth-Goldau und dem Nordportal des GBT sowie zur Umfahrung von Bellinzona zwischen dem Südportal des GBT und

dem Nordportal des CBT. Zudem ist die südliche Verlängerung des CBT bereits vorgesehen.

Von 2020 an sollen 750 m lange und maximal 2000 t schwere Züge auf der ganzen Transitstrecke im 3-Minuten-Takt verkehren können. Die Tonnage mit einer 4-achsigen Lok ist auf 1600 t beschränkt.

Die Fahrzeit der Güterzüge soll zwischen Basel und Chiasso von heute 5 Stunden 25 Minuten auf 4 Stunden 35 Minuten sinken und zwischen Basel und Luino von 5 Stunden 35 Minuten auf 4 Stunden 45 Minuten. Die Güterzüge benötigen trotzdem zwischen einem Viertel und einem Drittel weniger Energie. Bereits 2017 wird die Trassenanzahl auf 210 steigen, von 2020 an auf 260.

Aber nicht nur im Transitverkehr wird es Verbesserungen geben. Heute verkehren im Binnenverkehr mit dem Tessin täglich 14 Güterzüge, die jährlich 1,8 Mio. Nettotonnen transportieren. Die Verteilung im Tessin übernehmen vier regionale Teams mit rund 65 Mitarbeitern. Von 2016 an wird an den großen Standorten dreimal täglich zugestellt. Letztlich sollen auch dafür Züge mit bis zu 750 m Länge möglich werden. Insbesondere im Kombinierten Verkehr ermöglicht der GBT spätere Abfahrts- und frühere Zustellzeiten.

Im Personenverkehr verkehren im exakten Halbstundentakt Intercitys mit 200 km/h durch den GBT. Güterzüge rollen jede halbe Stunde in einem Paket zu je drei Zügen im 2-Minuten-Abstand mit mindestens 100 km/h. Dieses anspruchsvolle Betriebsprogramm erfordert bereits auf den Zulaufstrecken das Zugleit- und -sicherungssystem ETCS L2. Seit dem 16. August 2015 ist die nördliche Zulaufstrecke nur noch mit ETCS L2 befahrbar, seit dem 6. Dezember 2015 auch die südliche.

Adriatische Häfen werden attraktiver

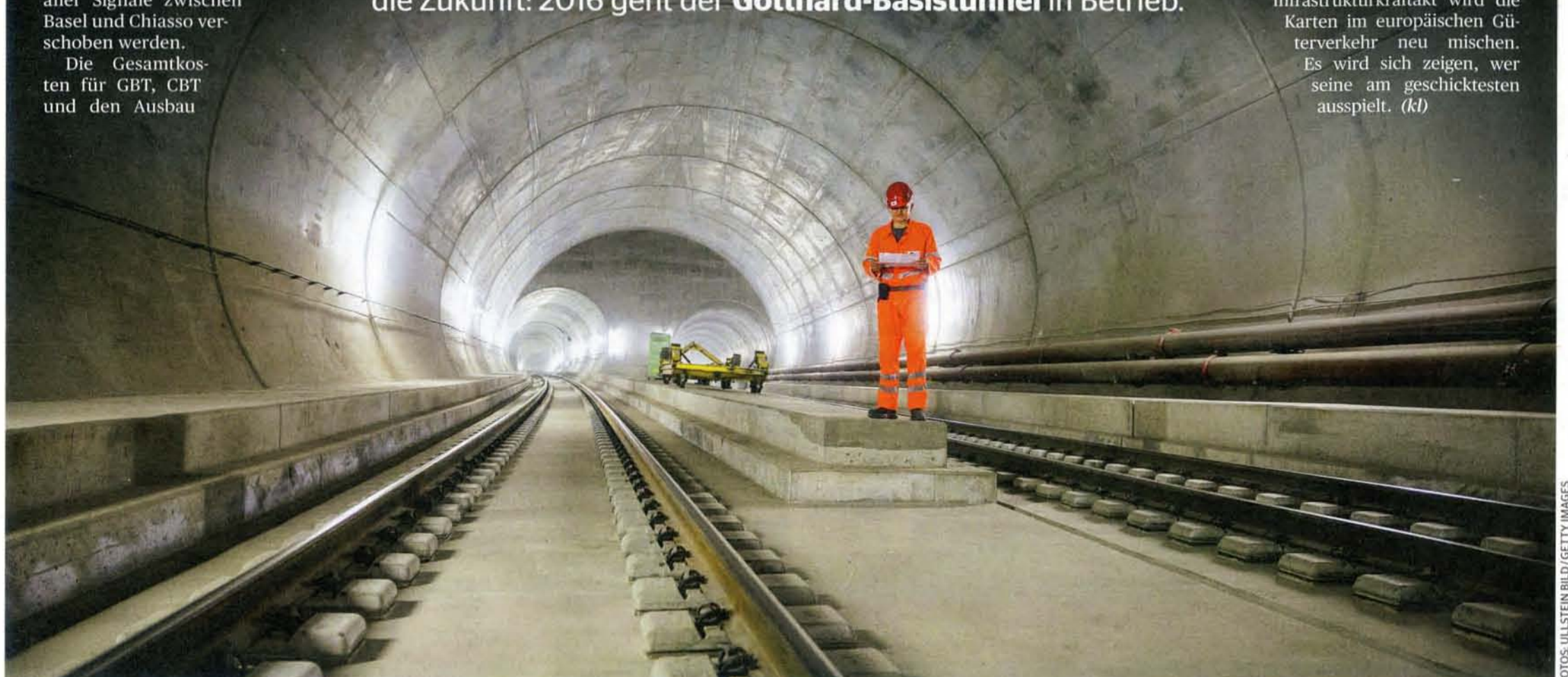
Heute wird aus diversen Gründen ein Großteil des Fernost-Containerverkehrs über die Nordseehäfen abgewickelt. Dabei wäre die Transportzeit bis weit nach Süddeutschland hinein über die ligurischen Häfen um fünf bis sieben Tage kürzer. Denn alle Schiffe, die den Suezkanal passieren, fahren faktisch an diesen Häfen vorbei. In Italien gehen dadurch jährlich 2 bis 4 Mrd. EUR an Wertschöpfung verloren. Nun investieren die adriatischen Häfen gewaltig. Savona baut ein neues Terminal für 450 Mio. EUR, und La Spezia will insgesamt 3 Mrd. EUR locker machen. Zur Entlastung der Hafenanlagen ist geplant, dass ab den Häfen 500 m lange Züge zu Hinterlandterminals pendeln und erst dort die zielgenaue Verteilung der Container erfolgt. Umgekehrt sollen die Terminals die einzelnen Schiffe zeitgenau beliefern.

Auch die Terminals investieren kräftig. So sind beispielsweise die beiden bedeutenden Terminals Rivalta und Melzo bereits mit 750 m langen Gleisen versehen. Künftig können damit solch lange Züge direkt ab dem GBT übernommen werden.

Keine Frage: Der Schweizer Infrastrukturkraftakt wird die Karten im europäischen Güterverkehr neu mischen. Es wird sich zeigen, wer seine am geschicktesten ausspielt. (kl)

Swissness im Berg

Mit vorbildlicher Präzision macht die Schweiz die Bahn fit für die Zukunft: 2016 geht der **Gotthard-Basistunnel** in Betrieb.



Unter dem Gotthard verläuft der mit 57 km längste Bahntunnel der Welt. Er ist gut 3 km länger als der Seikan-Tunnel in Japan. Seit dem 1. Oktober 2015 laufen Testfahrten - rund 5000 bis zur offiziellen Eröffnung am 1. Juni 2016.