

Herausforderungen der SBB für den GBT

Entwurf Juni 2015

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) stellt für die Schweizerische Bundesbahn (SBB) grosse Herausforderungen. So müssen über zehn Prozent des Personalbestandes dazu geschult werden, was in etwa 3900 Personen mit insgesamt 20'000 Ausbildungstagen entspricht. Zusätzlich werden monatsgenau weitere 150 Mitarbeiter für die Erhaltung eingestellt. Wobei dabei besonders erfreulich ist, dass die Personalrekrutierung dieser Fachleute keine Probleme bereitet.

Die Schulung der Treibfahrzeugführer dauert zwei bis drei Tage. Schwieriger ist die Schulung des Betriebs- und Unterhaltspersonals. Um das angestrebte Fahrplankonzept mit der hohen Streckenkapazität und dem Lokalverkehr über die Bergstrecke überhaupt fahren zu können, muss die dazu erforderliche Schulung lange zum Voraus erfolgen. Dazu ist es unabdingbar, dass der ganze Tunnel und insbesondere die bestehenden Anschlussstrecken bereits mit ETCS Level 2 befahren werden können. Eine besondere Herausforderung ist dabei das Rangieren mit ETCS L2.

Für den späteren Unterhalt ist vorgesehen, jede Woche während einer Nacht, faktisch ab Mitternacht bis zum Morgengrauen, eine der beiden Röhren fahrplanmässig auf der ganzen Länge vollständig ausser Betrieb nehmen zu können. Während diesen wenigen Stunden wird dann an bis zu elf Stellen gleichzeitig gearbeitet. Dazu ist eine minutiöse Planung unabdingbar. So müssen die zukünftigen Erhaltungszüge richtig formiert ab den Portalen möglichst rasch an die einzelnen Baustellen gelangen. Dabei ist vorgesehen dies Züge bei den entsprechenden Baustellen jeweils zu trennen. Die extra für den GBT beschafften Erhaltungsfahrzeuge kosteten alleine 100 Mio. Franken.

Nach der Eröffnung des GBT 2016 erfolgt bereits 2019 die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (CBT) und 2020 die Inbetriebnahme des durchgehenden 4-Meter-Korridores. Insbesondere letzteres wird auf der ganzen Strecke zwischen Deutschland und Italien durch die vielen Baustellen noch einige betriebliche Herausforderungen bereithalten. Werden doch circa 70 Prozent aller Signale zwischen Basel und Chiasso verschoben.

Ab 2020 sollen 750 m lange und maximal 2000 t schwere Züge auf der ganzen Transitstrecke im 3-Minuten-Takt verkehren können, wobei mit einer 4-achsigen Lok die Tonnage auf 1600 t beschränkt ist. Die Fahrzeit der Güterzüge soll zwischen Basel und Chiasso von heute 5h25 auf 4h35 sinken und zwischen Basel und Luino von 5h35 auf 4h45. Bereits 2017 wird die Trassenanzahl auf 210 steigern und ab 2020 auf 260. Die Güterzüge werden etwa 25 – 33 % weniger Energie erfordern.

Aber nicht nur im Transitverkehr soll es zu Verbesserungen kommen. Heute verkehren im Binnenverkehr mit dem Tessin täglich 14 Güterzüge die jährlich 1,8 Mio. Nettotonnen transportieren. Zur Verteilung sind im Tessin vier regionale Teams mit rund 65 Mitarbeitern beschäftigt. Ab 2016 soll an den grossen Standorten drei Mal täglich eine Zustellung erfolgen. Letztlich sollen auch dafür Züge mit bis zu 750 m Länge möglich werden. Zudem werden, insbesondere im kombinierten Verkehr, spätere Abfahrt- und frühere Zustellzeiten möglich.