

Streckenunterbrüche am Gotthard und am Brenner

Nach einem Unterbruch von 28 Tagen konnten die SBB die Gotthardstrecke am 2. Juli 2012 wieder für den Verkehr freigeben. Ein Felssturz hatte am 5. Juni zwischen Intschi und Gurtellen die Strecke beschädigt. Die SBB und weitere EVU waren gefordert, im Güter- wie auch Personenverkehr binnen kürzester Zeit Ersatzlösungen zu finden. Auf einen Schlag konnten täglich um die 90 Reisezüge nicht mehr durchgehend verkehren, und es fehlten die Trassen für rund 120 Güterzüge. Umleitungen durch Österreich waren wegen Bauarbeiten am Brenner nur über die weit östlich gelegene Tauernstrecke möglich; es gab jedoch nur wenige Güterzüge, die diesen Weg nahmen. Auch Umleitungen über Frankreich (Mont Cenis) blieben die Ausnahme.

Nadelöhr Domodossola

Mit verschiedenen Massnahmen (unter anderem Reduktion des RoLa-Verkehrs Freiburg – Novara von elf auf sieben Zugpaare) gelang es, die Zahl der Gütertrassen auf der Lötschberg – Simplon-Strecke von 90 auf 135 zu erhöhen, obwohl im Simplontunnel eine Röhre wegen Sanierungsarbeiten zur Hälfte gesperrt ist. Dabei arbeiteten die verschiedenen Akteure wie SBB Cargo, BLS Cargo, Hupac und RAlpin unbürokratisch zusammen, um die knappen Kapazitäten optimal zu nutzen. Dennoch wurde die theoretisch verfügbare Kapazität von 135 Güterzügen auf der Lötschberg – Simplon-Achse bei weitem nicht ausgeschöpft; tatsächlich geführt wurden am Spitzentag, dem 12. Juni, 113 Güterzüge.

SBB und BLS hätten nach eigenen Angaben mehr Züge verarbeiten können; das Nadelöhr lag einmal mehr südlich der Schweiz: Der Rangierbahnhof Domodossola war mit den stark ansteigenden Zugzahlen überfordert und verhängte immer wieder Annahmesperren. Offiziell halten sich die SBB mit Kritik an der Nachbarbahn zurück; unter der Hand lassen die Mitarbeiter ihrem Frust über die äusserst schwierige Zusammenarbeit mit RFI und Trenitalia freien Lauf.

Der Binnengüterverkehr Deutschschweiz – Tessin wurde nach dem Felssturz in Gurtellen vorübergehend auf die Strasse verlagert. Immerhin gelang es SBB Cargo nach eigenen Angaben, rund 15 Prozent der Leistungen über Domodossola nach Chiasso zu leiten. Auch DB Schenker leitete einzelne DB-Züge mit gemischter Fracht für ver-

Oben: Bevor die Aufräum- und Reparaturarbeiten am Rutschhang bei Gurtellen im grossen Stil beginnen konnten, mussten der Hang gesichert und ein verschütteter Arbeiter geborgen werden. Eine grosse Sprengung am 18. Juni bewirkte, dass weitere 2000 m³ Fels und loses Gestein ins Tal donnerten. Es folgten weitere Hangsicherungsarbeiten, die noch bis in den Herbst fort-dauern werden. Das Bild zeigt die Situation am 30. Juni 2012 (Foto: R. Pringsheim).

Unten: Zwei Tage später ist auch die Fahrleitung, die auf einem 170 Meter langen Abschnitt neu gebaut werden musste, betriebsbereit. Da auf der Talseite noch Arbeiten an der Dammkrone anstehen, setzte man nur bergseits Maste. Bei einem Fahrleitungsschaden könnte dies zur Folge haben, dass allenfalls beide Gleise statt nur eines lahmgelegt werden (Foto: J. Lüthard, 2. Juli 2012).

schiedene norditalienische Bahnhöfe über den Simplon nach Chiasso, um sie im dortigen Rangierbahnhof durch die SBB behandeln zu lassen.

Das erwartete Verkehrschaos auf der Gotthard-Autobahn blieb aus. Die Schweizer Behörden zählten an den vier Strassentransitachsen (San Bernardino, Gotthard, Simplon, Grosse St. Bernhard) pro Tag durchschnittlich 200 Lastwagen mehr, was einer Zunahme um nur fünf Prozent entspricht. Auf den noch verkehrenden RoLa-Zügen Freiburg – Novara erhielten Gefahrgut-Lkw Priorität. Kaum genutzt wurden die vom Bundesamt für Strassen ab dem 21. Juni angebotenen Konvoi-Transporte für Gefahrgut-Lkw durch den Gotthard-Strassentunnel oder über den Pass. Letztlich bleibt rätselhaft, wo ein Teil der sonst am Gotthard transportierten Gütermengen geblieben ist.

Vermutlich wurden auch etliche Transporte zurückgestellt, nachdem die ungefähre Dauer des Streckenunterbruchs relativ bald absehbar war.

Trotz Unterbruchs viele Gruppen

Im Personenverkehr funktionierte der Bahnersatzbetrieb mit bis zu 25 Bussen, die zwischen Flüelen und Göschenen eingesetzt wurden, nach Angaben der SBB gut. Eine besondere Herausforderung waren die im Juni zahlreich stattfindenden Schul- und Vereinsreisen. Trotz mehrfachen Umsteigens und längerer Reisezeiten fuhren während des Streckenunterbruchs mehr als tausend Gruppen mit mehr als 25 000 Teilnehmern über den Gotthard. Es habe kaum Umbuchungen gegeben, und die SBB hätten für ihre Leistungen während des Naturereignisses „sehr viel Lob erhalten“. Tatsächlich

