

Start des Regelbetriebs im Gotthard-Basistunnel

Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 fahren fast alle Güterzüge und sämtliche hochwertigen Fernverkehrszüge im Verkehr Deutschschweiz – Tessin durch den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel (GBT). Im Personenverkehr ist die Reisezeit um bis zu 38 Minuten kürzer geworden. Dabei blieb die Anzahl der Züge zwischen Arth-Goldau und Bellinzona praktisch unverändert; hingegen profitieren weniger Orte als bisher von Direktverbindungen.

Die 1882 eröffnete Bergstrecke mit dem 15 Kilometer langen Scheiteltunnel hat ihre Bedeutung weitgehend verloren und wurde vom durchgehenden Verkehr ebenso abgehängt wie die für den Tourismus bedeutende Region Locarno. Basel, Olten und Luzern müssen neuerdings am frühen Vormittag auf Direktverbindungen ins Tessin verzichten, was nach einhelliger Meinung von SBB und Aufsichtsbehörde keinen nennenswerten Abbau darstellt. Fahrgäste, die in Arth-Goldau ihren Anschlusszug verpassen oder nicht in diesen einsteigen können, weil schon alle Plätze belegt sind, werden das wohl anders sehen.

Der erste Betriebstag

Als erster Zug nach dem Fahrplanwechsel fuhr am frühen Morgen des 11. Dezember IC 856 Chiasso (ab 5.15 Uhr) – Zürich (an 7.51 Uhr) ohne besondere Ehren durch den Basistunnel. Die Heerschar von Politikern, SBB-Vertretern, geladenen Gästen und Journalisten fuhr von Norden nach Süden, einerseits mit einem von SBB Cargo geplanten, aber schliesslich von der Division Personenverkehr verantworteten Show-Güterzug mit Personenbeförderung ab Basel (ab 4.55 Uhr) via Südbahn, andererseits mit dem ersten planmässigen Reisezug, dem EC 11 Zürich (ab 6.09 Uhr) – Milano. Dieser bestand statt aus einem einzelnen ETR 610 von Trenitalia ausnahmsweise aus einer SBB-Doppelkomposition, wobei die hintere Einheit für die Eröffnungsgäste reserviert war, darunter SBB-Chef Andreas Meyer und BAV-Direktor Peter Füglistaler. Im Güterzug ab Basel reiste SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin mit.

In Lugano passierte etwas, das man an solchen Anlässen selten erlebt: Die Ansprachen, die in einem Festzelt auf dem während knapp

einer Woche gesperrten Bahnhofsparkplatz stattfanden, waren viel früher fertig als im Programm vorgesehen. Somit hätte man eigentlich schon kurz nach 10 Uhr zur Einweihung des umgebauten Bahnhofs und der zwecks Erneuerung während mehr als zwei Jahren stillgelegten Standseilbahn, die den Bahnhof mit dem Stadtzentrum verbindet, schreiten können. Doch das war laut Programm erst für die Mittagszeit vorgesehen. Also stand sich die in Scharen aufmarschierte Bevölkerung vor den Absperrungen die Beine in den Bauch, während die neuen Seilbahnwagen leer bergauf und bergab fuhren und die Gäste im gut geheizten Festzelt ein sehr frühes Mittagessen einnahmen.

So reibungslos, wie es die SBB später in einer Medienmitteilung darstellten, lief der Betrieb am ersten Tag des neuen Fahrplans keineswegs: Schon am Vormittag erreichten mehrere von Zürich kommende EC-Züge das Tessin mit bis zu 15 Minuten Verspätung. Beim EC 15 informierte eine Lautsprecherdurchsage die in Lugano wartenden Passagiere, die Verzögerung sei auf „Reisende, die die Türen blockieren“ zurückzuführen. Ein zufällig mitfahrender Leser dieser Zeitschrift berichtete allerdings von einer andauernden Langsamfahrt im GBT. Die Nachfrage bei der SBB-Medienstelle ergab: Der Zug musste mit 120 km/h ins Tessin „schleichen“, weil wegen einer technischen Störung die Stellung des Stromabnehmers nicht mehr überwacht wurde.

Am Nachmittag blieb dann ein SBB-Cargo-Güterzug im GBT liegen, weil die Lokomotive des Typs ES 64 F4 (189) die Verbindung zum Radio Block Centre verloren hatte. Der in Erstfeld stationierte Lösch- und Rettungszug



Links: Am Abend vor dem Fahrplanwechsel steht in Locarno IR 2442 als letzter Fernverkehrszug in Richtung Deutschschweiz zur Abfahrt bereit. Die im Tessin nicht mehr benötigte Re 460 077 wurde zur Rückführung nach Zürich am Zug belassen, womit sich eine Leerfahrt vermeiden liess (Foto: D. Häusermann, 10. Dezember 2016).

Unten: Von der Vorgabe, dass eine einzelne Re 460 nicht mehr als neun Wagen durch den GBT ziehen soll, wurde bereits am ersten Betriebstag abgewichen, wie die Aufnahme dieses Elf-Wagen-Zuges bei Claro zeigt. Normalerweise besteht das der Stammkomposition beigegebene Verstärkungsmodul aus vier Wagen und einer zusätzlichen Re 460 (Foto: T. Keller, 11. Dezember 2016).





Oben: Der Show-Güterzug, hier auf der Rückfahrt Lugano – Basel zwischen Muri und Boswil, wurde von der Re 460 098 gezogen und führte neben einigen fast durchwegs leeren, aber blitzblank geputzten Güterwagen auch zwei Erstklasswagen für die Gäste mit (Foto: D. Häusermann, 11. Dezember 2016).

(LRZ) zog den Zug aus dem Tunnel. Ein ebenfalls nordwärts fahrender Reisezug, der sich bereits im Tunnel befand, konnte den blockierten Zug dank der Spurwechsel im Tunnel überholen. Der nächste IC Lugano – Zürich nahm den Weg über die „Panoramastrecke“, wie die SBB mitteilten – der Begriff „Bergstrecke“ kommt im Vokabular des Unternehmens nicht mehr vor. Bei der Lokomotive handelte es sich dem Vernehmen nach um die 189 115; SBB Cargo International wollte das nach dreiwöchiger Wartezeit und zwei Nachfragen weder bestätigen noch dementieren und teilte mit, man gebe zu Lokomotivnummern generell keine Auskunft.

EC-Züge oft verspätet

Mehrere weitere EC-Züge waren im Verlauf des Nachmittags und Abends mit Verspätungen bis 30 Minuten unterwegs oder fielen abschnittsweise aus. Seither zeigt sich ein ähnliches Bild: Trotz der sehr grosszügigen Fahrzeitreserven kommen im EC-Verkehr, der ausschliesslich mit Neigezügen ETR 610 / RABe 503 betrieben wird, Verspätungen einzelner Züge von 20 bis 60 Minuten fast täglich vor, so dass der in Biasca stationierte Dispozug gut ausgelastet ist. Weil dieser bei einem Einsatz in der Regel für mehrere Stunden absorbiert ist, mussten die SBB für Teilstrecken auch schon auf Flirt-Triebzüge des Regionalverkehrs zurückgreifen, die allerdings

Rechts: Am Schluss des „GmP“ ab Basel lief die sehr schmutzige Re 420 346 mit; die eigentlich vorgesehene weisse Re 420 268 mit „Gottardo“-Werbung war wegen Flachstellen nicht verfügbar. Züge mit Personenbeförderung müssen im GBT an beiden Enden über einen Führerstand mit eingeschalteter ETCS-Fahrzeugausrüstung verfügen. Rückwärtsfahren mit Bedienung ab der Zugspitze (Reversing) ist nur für Güterzüge erlaubt (Foto in Lugano: M. Rellstab).



Die mit dem Show-Güterzug aus Basel mitgeführten, noch gut verpackten „Läckerli“ (Lebkuchengebäck) werden in Lugano ausgeladen. Auf dem Rückweg wurden in dem Wagen kleine Panettone-Kuchen transportiert und später in Basel verteilt (Foto: M. Rellstab).



Links unten: Mit offener Kupplungshaube und acht Minuten Verspätung hat der EC 11 am 11. Dezember 2016 um 9.43 Uhr als erster Zug aus Zürich den Mailänder Hauptbahnhof erreicht. Züge mit offener Fronthaube können den GBT ohne Restriktionen befahren; den empfindlichen elektrischen Kontakten dürfte eine solche Fahrt durch die noch staubige Röhre allerdings nicht guttun (Foto: M. Fantini).



Rechts: In den ETR 610 / RABe 503 informieren die Bildschirme des Fahrgastinformationssystems auch über die gefahrene Geschwindigkeit (Foto: J. Lüthard).





weder genug Platz bieten noch mit Fahrgästen besetzt durch den Basistunnel fahren dürfen. Mehrfach ist es auch vorgekommen, dass EC-Züge störungsbedingt nur aus einer statt zwei Einheiten bestanden, was je nach Auslastung zu chaotischen Zuständen führen

kann. Da massiv überbesetzte Züge nicht durch den GBT fahren dürfen, ist das Zugpersonal angehalten, in solchen Fällen Reisende ohne Sitzplatz aus dem Zug zu weisen. Mindestens zwei solche Fälle sind dokumentiert. Die unter anderem im Internet kolportierte



Links: Nur an Wochenenden fahren im Fahrplanjahr 2017 einzelne IR Basel / Zürich – Erstfeld weiter über die Bergstrecke bis nach Göschenen. Mangels genügender Gleislänge zwischen den Weichenverbindungen können diese relativ langen Züge nicht wie die zwischen Erstfeld und Bellinzona verkehrenden Flirt auf Gleis 1 am Hausperron halten; die Fahrgäste müssen deshalb Koffer und Kinderwagen mühsam über die langen Treppen der Unterführung schleppen (Foto: M. Rellstab).



Im Knoten Giustizia trifft die zweigleisige Umfahrung Biasca auf die vom Bahnhof Biasca kommende, ebenfalls zweigleisige Stammstrecke. Am 22. Dezember 2016 fährt ein von der Umfahrungsline kommender IC Zürich – Lugano mit Streckengeschwindigkeit durch; der von Biasca kommende, langsam fahrende Hupac-Zug mit der Re 474 005 wird hinter diesem einfädeln (Foto: G. Trüb).

Aussage, dass bei Fahrten durch den Basistunnel keine Stehplätze zulässig seien, trifft dagegen nicht zu.

Die im GBT vorgesehene Streckengeschwindigkeit von 200 km/h wird von den Reisezügen offensichtlich problemlos erreicht. Obwohl das Nordportal wegen einer Langsamfahrstelle derzeit noch mit 80 km/h passiert werden muss, werden Tunneldurchfahrtszeiten von 18 Minuten gemessen, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 190 km/h ergibt. Vor allem in Bellinzona sind um mehrere Minuten vorzeitige Ankünfte nicht selten. Bei den „paketweise“ fahrenden Güterzügen wurden Zugfolgezeiten von gut zwei Minuten beobachtet.

Zukunft der Bergstrecke: BAV setzt auf Einigungslösung

Weiterhin unklar ist, wie es mit der Gotthard-Bergstrecke ab Dezember 2017 weitergeht. Bis dahin müssen die SBB die Züge zwischen Erstfeld und Bellinzona im Rahmen der Fernverkehrs-Konzession auf eigene Rechnung betreiben. Sie hatten gehofft, dass die Linie dann zumal in den abteilungsberechtigten Regionalverkehr aufgenommen würde, doch hat die Schweizerische Südostbahn (SOB) ein Konzept für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb vorgelegt. Sie möchte direkte Züge ab Basel und Zürich über die Bergstrecke nach Bellinzona und Lugano führen sowie – damit

Unten links: Der ETR 610 002 von Trenitalia erlitt am 23. Dezember 2016 in Zürich einen Defekt und konnte nicht mehr mit eigener Kraft fahren. Für das Umstellen mittels Hilfskupplung wurde eine Re 420 ohne ETCS-Ausrüstung verwendet. Um sich das erneute Montieren einer Hilfskupplung zu sparen, wurde für die zwei Tage später stattfindende Überführung nach Italien kurzerhand eine zweite Lokomotive vorgespannt (Foto: 5972).

Unten rechts: Normalerweise besteht der EC 17 aus zwei ETR 610 von Trenitalia mit zusammen 14 Wagen. Am 21. Dezember 2016 fiel der Zug zwischen Zürich und Bellinzona aus; die Reisenden ab Zürich mussten in den vier Wagen des RABe 523 010 unterkommen, der als Ersatzzug bis Arth-Goldau eingesetzt wurde. Von dort bis Bellinzona fuhr vermutlich der aus Biasca gekommene Dispozug (Foto: W. Stohler).





ETR 610 006 und 007 der SBB auf der Biasca umfahrenden Neubaustrecke kurz vor dem Knoten Giustizia. Bei Doppelseinheiten ist, angeblich wegen zu kurzer Bahnsteige in Milano Centrale, der hintere Zug nur bis Lugano freigegeben und läuft die restliche Strecke leer mit. Das hat immerhin den Vorteil, dass mindestens die Hälfte der Plätze für Reisende des Binnenverkehrs freibleibt (Foto: G. Trüb, 30. Dezember 2016).

Auch die Railpool-Mietlokomotiven der Reihe 186 von BLS Cargo befahren nach dem Software-Update die Gotthard-Basislinie. Die 186 104 war am 15. Dezember 2016 mit einem Zug Rheinhausen – Pomezia auf der Umfahrung Biasca unterwegs (Foto: G. Trüb).

Weströhre wegen Stellwerkstörung stundenlang gesperrt

Wegen einer Stellwerkstörung war die GBT-Weströhre am 6. Januar 2017 ab 16.23 Uhr fast vier Stunden lang gesperrt. Wie die SBB bestätigten, war in der Betriebszentrale das entsprechende Gleis plötzlich auf ganzer Länge rot ausgeleuchtet, wurde also als besetzt gemeldet. Ein Güterzug war gut drei Stunden lang im Tunnel blockiert. Bis nach 20 Uhr wurden sämtliche Reisezüge über die Bergstrecke geleitet, was zu Verspätungen bis 50 Minuten und auch zu Ausfällen führte, weil Züge vorzeitig wendeten. Der Güterverkehr nutzte die GBT-Oströhre, wurde – soweit traktionstechnisch noch möglich – über die Bergstrecke geleitet oder zurückgehalten. Vor der Wiederinbetriebnahme wurde die Weströhre auf ganzer Länge abgefahren und kontrolliert. (mr)

verknüpft – auch eine Linie Zürich – St. Gallen – Chur betreiben.

Inzwischen diskutieren SBB und SOB auf Einladung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) an einem runden Tisch die denkbaren Lösungen. Das BAV setzt darauf, dass die Bahnen im Rahmen der Gespräche bis April eine einvernehmliche Lösung finden. Sollte das nicht der Fall sein, würde das BAV keinen Entscheid fällen, sondern erst einmal die bestehende Fernverkehrs-Konzession um ein bis zwei Jahre verlängern. Sollte irgendwann ein Entscheid für das SOB-Konzept, allenfalls in einer ab-

gespeckten Variante, fallen, würde das Bahnunternehmen nochmals drei Jahre Zeit brauchen, um das nötige Rollmaterial zu beschaffen und den Betrieb zu übernehmen. Den SBB droht also in jedem Fall das Schicksal, die Bergstrecken-Züge noch über Jahre hinweg auf eigene Rechnung betreiben zu müssen, was angesichts der geringen Fahrgastzahlen mit Sicherheit ein Verlustgeschäft ist.

Die früher diskutierte Kandidatur der Strecke für das Unesco-Weltkulturerbe ist kein Thema mehr, da weder die SBB noch der Bund Interesse zeigen. (mr)

