

ROTTERDAM-ITALIEN: ERST AB 2020 FREIE FAHRT DURCH DIE SCHWEIZ

DIE ERÖFFNUNG DES GOTTHARD BASIS-TUNNELS AM 1. JUNI IST EIN WICHTIGER MEILENSTEIN FÜR DEN EUROPÄISCHEN TRANSITVERKEHR – DER WIEDERUM ERST IN VIER JAHREN WIRKLICH PROFITIERT.

Die größte Hürde ist genommen: Der Gotthard-Basistunnel (GBT) ist eröffnet. Aber bis 750 Meter lange Züge mit einer Maximallast von 2000 Tonnen und vier Meter Eckhöhe die Alpen effizient durchfahren können dauert es noch ganze vier Jahre. Denn mit der Eröffnung des GBT wird im Grunde nur ein Projekt-Meilenstein gefeiert – wenn auch der aufwändigste und wichtigste auf dem Nord-Süd Rhine-Alpine Korridor. Das 57 Kilometer lange Jahrhundertbauwerk wird durch die AlpTransit Gotthard AG (ATG) dem Bund übergeben. Dies erlaubt der Betriebsorganisation der SBB erstmals Probefahrten im Tunnel aufzunehmen. Erst mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 wird die fahrplanmäßige Betriebsaufnahme durch den neuen Gotthardtunnel vollzogen.

Mitte 2011 wurde die Erarbeitung des Nachweiskonzeptes gestartet und in der Folge durch das Bundesamt für Verkehr abgenommen. Termingerech konnte am 2. Dezember 2013 der Testbetrieb durch die ATG im südlichen Teilabschnitt der Weströhre aufgenommen werden.

Seit dem 1. Oktober 2015 wird der ganze GBT inklusive Zufahrtsstrecken in mehr als 3500 Fahrten getestet.

DURCHSTICH AM CENERI

Im zweiten großen Basistunnelprojekt erfolgte am 21. Januar in der 15,4 Kilometer langen Ceneri-Weströhre der erste Durchstich. Nachdem Beschwerden gegen die Auftragsvergaben die Inbetriebnahme von Ende 2019 auf Ende 2020 verschoben, stemmt sich nun die Gemeinde Camorino am Nordportal gegen ein ihrer Ansicht nach zu großes Betriebsgebäude. Jetzt hat sie vor dem Bundesgericht in Lausanne Berufung eingelegt. Bekommt sie Recht, verzögert sich die Eröffnung bis 2021/22. Für den UKV-Güterverkehr, der zu über dreiviertel die Flachbahn über Luino nutzt (zwecks Umfahrung der Metropole Mailand), ist dies nur von untergeordneter Bedeutung. Für den Personenverkehr wäre dies aber eine herbe Enttäuschung: Die Verbindung ist für den Kommunalverkehr zwischen Süd- und Nordtessin von zentraler Bedeutung. Bei der SBB müsste auch die internationale Verbindung nach Mailand ihren propagierten Zeitgewinn zurückstellen.

Bis die Güter-EVU den vollen Nutzen auf der 270 Kilometer langen Strecke des schweizerischen Teilabschnitts des Rhine-Alpine Korridors haben, wird es wohl 2020 werden. Damit Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von vier Metern per Bahn von Basel nach Chiasso und

Luino durchgängig zu den wichtigen Umschlagterminals in Norditalien transportiert werden können, sind rund zwanzig Tunnelobjekte mit ungenügenden Profilverhältnissen anzupassen. Ebenso sind rund 150 Hindernisse auf der offenen Strecke wie beispielsweise Überführungen, Signalanlagen, Fahrsteigdächer und auch Fahrstromanlagen zu beseitigen. Rund die Hälfte ist bis heute bereinigt. Die Kosten für den Ausbau in der Schweiz werden auf 710 Millionen Franken (640 Millionen Euro) veranschlagt.

Das größte Einzelprojekt des Vier-Meter-Korridors auf der Gotthardachse ist der 2,5 Kilometer lange Bözbergtunnel im Kanton Aargau. Den bestehenden über 140-jährigen, zweispurigen Tunnel auszubauen, hat sich bereits in der Studienphase als unwirtschaftliche Variante herausgestellt (hohe Kosten, lange Bauzeit, große Betriebseinschränkungen). Beschlossen wurde deshalb der Bau einer neuen, parallel zum bestehenden Tunnel verlaufenden doppelspurigen Röhre. Der alte Tunnel wird künftig als Dienst- und Rettungsstollen genutzt. Am 9. März erfolgte der Spatenstich, die Inbetriebnahme ist Ende des Jahres 2020 vorgesehen.

LUINO-LINIE: FÜR DEN KV ELEMENTAR

Eine weitere zentrale Bedeutung für den Güterverkehr hat die Strecke Bellinzona – Luino – Gallarate/Novara. Die Luino-Linie ist heute schon die wichtigste Trasse für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr und die einzige effektive Flachbahn nach Italien. Mit ihren nur zwölf Promille -Neigung bietet sie sich für den schweren Güterverkehr an, da damit zukünftig 1800-Tonnen-Züge ab Basel mit einer Lokomotive in die dominierende Logistikregion West-Mailand geführt werden können.

Die Bedienung des zunehmenden Verkehrs östlich von Mailand und nach Bergamo wird sich wohl erst 2025 mit dem Neubau der Strecke Seregno – Bergamo verwirklichen lassen. Dennoch was bleibt, ist die Anbindung dieser Region über Chiasso mittels Doppeltraktion. Die Steigungen von bis zu 21 Promille im Raum Mendrisio-Süd-Tessin lassen sich trotz Gotthard- und Ceneri-Basistunnel nicht umfahren. Im Abkommen vom 28. Januar 2014 mit Italien verpflichtet sich die Schweiz, die baulichen Maßnahmen auf der Luino-Linie nach Gallarate/Novara mit einem Kostendach von 120 Millionen Euro zu finanzieren. Im Gegenzug erklärt sich Italien bereit, die Finanzierung des Ausbaus der Strecke Chiasso-Mailand über ein Dekret von 40 Millionen Euro sicherzustellen.



Allein sieben Tunnel im Tessin benötigen eine Erneuerung: Einfahrt zum Giustizia-Tunnel mit einer bereits abgesenkten Trasse.

ALTERNATIVE ZUM VIER-METER-AUSBAU

Schon im August 2012 präsentierte das Tochterunternehmen VIA der SNCF Geodis ihr Projekt VIA Transhelvetica dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr. Vorgesehen war mit neuen Modalohr UIC – Tiefladewagen eine Lösung für den nicht kranbaren Aufliegerverkehr mit vier Meter Eckhöhe anzubieten. Beim BAV stieß die Lösung auf wenig Gehör, da Konzepte für die großflächigen Verlade-terminals nicht vorhanden waren.

CargoBeamer AG konnte im April 2015 eine Alternative mit der BLS realisieren: Auf den CargoBeamer-Wagen konnten erstmals nicht kranbare, vier Meter hohe Sattelaufleger, Kühlaufleger, Schubboden-, Silo- und Tankaufleger auf der Gotthardachse transportiert werden. Gefahren werden drei Umläufe pro Woche zwischen Deutschland und Italien mit bis zu 28 Waggons pro Zug.

SCHWEIZER EU-INTEGRATIONS-PROJEKT

Wie heißt doch so schön das alte Sprichwort: Gut Ding will Weile haben. Was vor 17 Jahren mit der ersten Sprengung im Gotthard-Basistunnel begann und Eingang ins europäische Güterverkehrsnetz auf dem Rhine-Alpine-Korridor fand, wird nach über 20 Jahren seine Bestimmung erlangen – und die Schweiz leistet bedächtig aber beharrlich ihren Beitrag – auch als Nicht-EU-Land, zur europäischen (Güter)Integration. ==

Peider Trippi
Fachjournalist, Schweiz