

Güterverkehr: Gegenwind im Basistunnel

Der Güterverkehr auf der Schiene kämpft zurzeit an allen Fronten, damit der Volkswille "Güter auf die Bahn" nur einigermaßen umgesetzt werden kann. Und nicht nur ist der Erfolg unsicher, es besteht konkret die Gefahr, dass sich diverse Faktoren in Richtung Misserfolg entwickeln. Eine Analyse von der Basistunnel-Front.

Die Investitionen in die beiden Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg wurden der Bevölkerung unter dem Schlagwort "Verkehrsverlagerung" schmackhaft gemacht. Je näher aber das Eröffnungsdatum des Lötschberg Basistunnels (LBT) rückt, desto mehr entpuppt sich das Ganze alles andere als segensreich für den Güterverkehr. Weshalb?

Aus Sparswängen musste der ursprünglich geplante doppelspurige Tunnel auf einen einspurigen Tunnel (auf 2/3 der Länge) redimensioniert werden. Im südlichen Abschnitt vom Wallis bis Frutigen (ca. 1/3 der Länge) werden zwei Gleise verlegt, ab dort liegt bis Frutigen nur ein Gleis. Dieser gut 20 Kilometer lange Einspurabschnitt (vermutlich der längste in der Schweiz) reduziert die Kapazität massiv, da sich die Züge auf diesem Abschnitt nicht kreuzen können. Innerhalb dieser baulich vorgegebenen Einschränkungen lassen sich unterschiedliche Betriebskonzepte realisieren. Damit die Kapazität doch noch einigermaßen zufrieden stellend ausfällt, wären so wenig Richtungswechsel wie möglich vorzusehen, d.h. es fahren viele Züge hintereinander von Nord nach Süd, danach wird die Strecke geräumt, und dann kommen die Züge von Süd nach Nord. Im Moment sieht es genau umgekehrt aus: in der einen Stunde fahren nach dem IC von Bern Richtung Brig drei Güterzüge (welche bereits in Frutigen aufgereiht sein müssen) in den Tunnel, danach wird die Strecke geräumt, dann kommt ein IC aus dem Wallis und genau ein Güterzug aus dem Süden. Die Kapazität beträgt also bloss 6 Züge pro Stunde, davon 4 für den Güterverkehr. In der nächsten Stunde kommt es noch viel dicker: genau in dem Zeitfenster, in welchem die 3 Güterzüge Richtung Süden fahren sollen, kommt der taktüberlagerte CISALPINO durch die Röhre, und eliminiert die gesamte Nord-Süd Kapazität des Tunnels. Damit reduziert sich die Kapazität auf 0 Züge Nord-Süd und 1 Zug Süd-Nord - wahrhaftig eine der Grossinvestition angemessene Kapazität.

Wie eben beschrieben läuft der Betrieb aber nur, wenn keine Störungen auftreten. Weil bei Verspätungen von Zügen das ganze Konzept zusammenfallen würde, müssen durch den Infrastrukturbetreiber des Tunnels strenge Vorgaben an die Pünktlichkeit gemacht werden. Züge, welche mehr als 5 Minuten Verspätung haben, dürfen nicht mehr durch den Tunnel, sondern müssen wie bisher über den Berg. Diese Regelung gilt sowohl für Güter- wie Personenzüge, allerdings sind sie durch die Güterzüge oft gar nicht einzuhalten, weil die Prioritätenregelung auf dem gesamten Netz lautet, dass Personenzüge Vorrang haben, auch wenn sie selbst verspätet sind.

Dies führt dazu, dass in Basel pünktliche Güterzüge auf dem Weg bis Frutigen wegen Personenzügen bedenkenlos auf das Abstellgleis gestellt werden, dadurch nicht pünktlich vor dem Tunnelportal erscheinen, und dann zur Strafe über den Berg fahren müssen.

Ganz so leicht lässt es sich aber nicht mehr über den Berg fahren, wenn der Zug durch den LBT geplant wurde: die Infrastrukturbetreiber beabsichtigen, ihren Tunnel mit Tunnelgebühren zu amortisieren. Die Einsparungen, die das Befahren des Tunnel bringt (Einsparung der zweiten Lokomotive am Berg respektive der Schiebelokomotive), bleiben nicht etwa beim EVU oder beim Kunden, sondern sollen in Form von Tunnelzuschlägen wieder in die Kassen des Infrastrukturbetreibers fließen. Dadurch ergeben sich folgende Folgen: damit es sich rechnet, durch den Tunnel zu fahren, muss zwingend die zweite Lokomotive am Berg eingespart werden. Aber wenn der Zug zu spät kommt, sollte er über den Berg - und dann fehlt die zweite Lokomotive. Nach allen bisherigen Erfahrungen ist es auch so, dass zwei Bedingungen absolut zwingend sind, will man denn mehr Verkehr auf die Schiene leiten: Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit. Beides kann mit den vorliegenden Ideen nicht verwirklicht werden. Wie die Verkehrsverlagerung damit erreicht werden soll, bleibt das Geheimnis der zuständigen Behörden.

Der Fehler liegt hier aber kaum bei der Infrastruktur - diese hat unter den gegebenen Umständen und basierend auf den heutigen Gesetzgebungen das realistisch Mögliche herausgeholt und der Bauherr hat darauf gedrängt, die zweite Röhre doch jetzt gleich zu erstellen. Der Fehler liegt eindeutig bei der Politik, welche sich dazu hinreissen liess, rasch ein paar Millionen Franken einzusparen, ohne Kenntnis der betrieblichen Einschränkungen und der dadurch entstehenden Folgekosten.