

Quelle: faz.net vom 1.6.16

Bahnverkehr: Warum es der Gotthardtunnel erst ab 2021 richtig bringt

Der 57 Kilometer lange Gotthard-Tunnel soll auch den Güterverkehr beschleunigen. Doch die Segnungen lassen noch auf sich warten.

01.06.2016, von Thiemo Heeg



© dpa Die Südausfahrt des neuen Gotthard-Basistunnels: Zur Jungfernfahrt gab es ein kleines Feuerwerk

Die Güterverkehrssparte DB Cargo gehört zu den Sorgenkindern der Deutschen Bahn. Der Bereich schreibt Verluste und belastet damit den gesamten Konzern. Im vergangenen Jahr belief sich das Ebit (Gewinn vor Zinsen und Steuern) auf minus 183 Millionen Euro. Derzeit läuft ein umfassendes Umstrukturierungs- und Einsparprogramm. Doch auch bei DB Cargo steht in diesen Tagen ein angenehmeres Thema im Vordergrund. Im Gotthard-Basistunnel, der am Mittwoch feierlich eröffnet wurde, gehört die Frachtsparte der DB künftig zu den wichtigsten Nutzern. Vom 57 Kilometer langen Bauwerk der Superlative in den Schweizer Bergen erwartet die Deutsche Bahn, dass sich der Güterverkehr über die Alpen deutlich in Richtung Schiene verlagert. Dieser Effekt werde kommen, aber nicht sofort, heißt es. Von 2021 an sei aber mit einem jährlichen Wachstum von 5 Prozent zu rechnen.

Dass die Segnungen des Tunnels auf sich warten lassen, hat auch mit der noch mangelhaften Anbindung des Bauwerks zu tun. Erst in fünf Jahren sind nach derzeitigem Stand wichtige Bauarbeiten abgeschlossen. Da ist zum einen der Ceneri-Basistunnel, ein 15 Kilometer langer Eisenbahntunnel im Tessin südlich des Gotthards. Seine Eröffnung ist für 2020 geplant. Bis dahin müssen Eisenbahnunternehmen wegen der Steigung weiterhin eine zweite oder gar eine dritte Lokomotive einsetzen. Hinzu kommt, dass an einigen Stellen das sogenannte Lichtraumprofil für hohe Trailer (Lkw-Sattelaufleger) im kombinierten Verkehr Straße-Schiene noch auf vier Meter ausgebaut werden muss.

Auch die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien sind alles andere als optimal. Bundeskanzlerin Angela Merkel ließ es sich nicht nehmen, etwas Wasser in den Wein zu gießen: „Wir wissen, der Gotthardtunnel ist sozusagen das Herz, hat jemand geschrieben. Die Aorta fehlt noch.“ So wird die Rheintalbahn als wichtigster nördlicher Zubringer derzeit noch ausgebaut, auf künftig vier Gleise. Sie sei

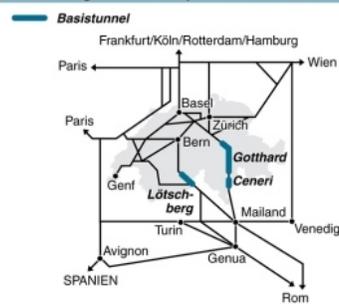
das mit Abstand größte Ausbauprojekt im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030, sagt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und verspricht: „Der Bund wird in den kommenden Jahren mit Milliardeninvestitionen die Streckenkapazität weiter erhöhen und die Reise- und Transportzeiten verkürzen.“

Das ist schon deshalb nötig, weil die Strecke mit hohen Erwartungen verbunden ist, die weit über den Güterverkehr hinausreichen. Das machen schon die Äußerungen von Deutsche-Bahn-Chef Rüdiger Grube deutlich: „Der neue Gotthardtunnel und die anderen Teilprojekte der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) sind eine Investition in die Zukunft Europas für viele Generationen. Die Schweizer sind mit der Politik, Verkehr aktiv auf die Schiene zu verlagern, Wegbereiter einer nachhaltigen europäischen Mobilität.“ Und Dobrindt sekundiert: „Der Gotthardtunnel ist ein historisches Schlüssel- und Vorzeigeprojekt für grenzüberschreitende Mobilität.“

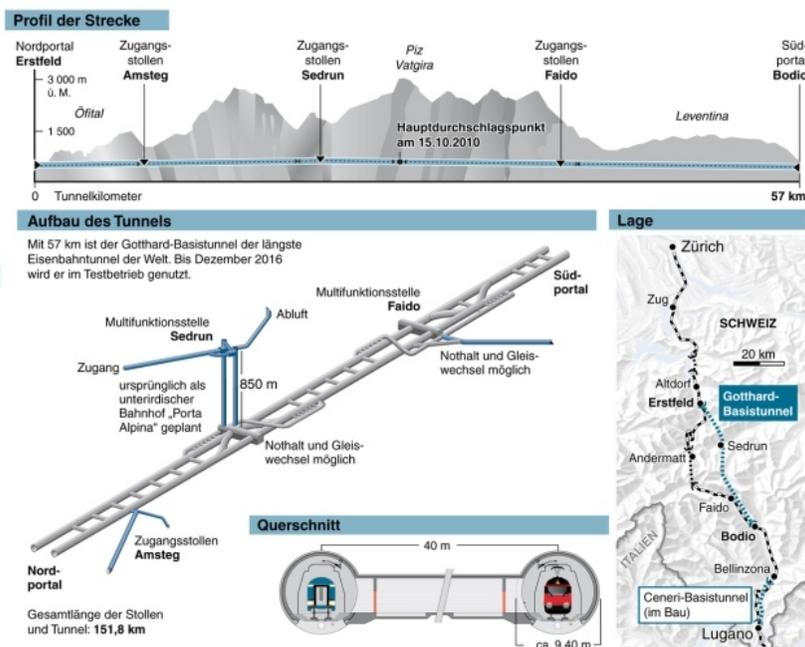
Der neue Gotthard-Basistunnel

Der Gotthard-Basistunnel in den Schweizer Alpen ist der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Anbindung an das europäische Bahnnetz



Quelle: Grundlagen: AlpTransit Gotthard



© DPA

Diese politische Überhöhung steht im Gegensatz dazu, dass sich im Vergleich zum Gesamtaufkommen des Kontinents der Gotthard-Verkehr bescheiden ausnimmt. Der europäische Schienengütermarkt erreichte im vergangenen Jahr ein Gesamtvolumen von 428 Milliarden Tonnenkilometern und einen Umsatz von 20 Milliarden Euro. Über den Gotthard fahren derzeit täglich 130 Güterzüge, für 180 Züge wäre Kapazität vorhanden, und mit dem neuen Tunnel erhöht sich die Kapazität auf 260 Züge täglich.

Dennoch betont man bei DB Cargo, dass die alpenquerenden Verkehre von hoher Relevanz seien. Immerhin beläuft sich das DB-Cargo-Güteraufkommen im Alpentransit über Österreich und die Schweiz auf 16 Millionen Tonnen jährlich. Mit rund 12.000 Zügen je Jahr fährt die Frachtsparte der Deutschen Bahn durch die Schweiz. Der Gotthard-Verkehr übertrifft dabei mit etwa 9000 Zügen klar die andere Hauptachse, den Lötschberg. Ein Beispiel: der Fliesenverkehr. Ton aus dem Westerwald wird nach Italien geliefert, Fliesen aus Italien werden zurück nach Deutschland geliefert. Auch das könnte künftig noch schneller gehen, wenn nach dem Tunnel auch die Anbindungen ausgebaut sind.