

Das Projekt des Jahrhunderts



Seit Ende 2020 sind die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels vollendet. Alle drei neuen Alpen-Unterquerungen – am Gotthard, Lötschberg und Ceneri – sind damit in Betrieb und der so wichtige Vier-Meter-Korridor durch die Schweiz ist Realität geworden.





Ein ETR 610 der SBB ist auf dem Weg nach Milano Centrale und hat eben den Gotthard-Basistunnel am Südportal im Tessin verlassen.

Die Alpen sind ein sensibles Ökosystem. Sie bilden aber auch eine wilde, unberechenbare Barriere zwischen Nord- und Südeuropa, ein trotziges Hindernis für den Warenaustausch und den Reiseverkehr. Dennoch trachtete man stets danach, sie zu überwinden. Abenteuerlichen Säumerpfaden folgten befestigte Verkehrswege und dann kamen die Schienen. Vom Semmering bis zum Mont Cenis wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts gebohrt und gebuddelt. Es entstanden Meisterwerke der Baukunst. Doch in jüngerer Zeit waren die alten Magistralen dem effizienten Austausch von Waren und Menschen nicht mehr gewachsen. Endlose Kolonnen von Lastwagen mühten sich durch Täler und über Pässe.

Während man in den meisten Anrainerländern eher tatenlos der Fehlentwicklung im Transitverkehr zuschaute, formierte sich in der Schweiz rasch Widerstand. 1989 wurde der Verein „Alpen-Initiative“ gegründet, mit dem Ziel, eine Volksinitiative auf den Weg zu bringen, die einerseits die Alpen schützt und andererseits den Verkehr nachhaltig von der Straße auf die Schiene verlagert. 1992 sagte das Stimmvolk „Ja“ zu NEAT und somit auch zu den Basistunneln am Gotthard, Ceneri und Lötschberg. Zwei Jahre später, am 20. Februar 1994, folgte das Ja zur Alpen-Initiative: 51,9 Prozent der Stimmberechtigten und 19 der 26 Kantone waren dafür. Seither steht im Artikel 84 der Bundesverfassung kurz und bündig: „Der alpenquerende



Bewegender Moment: Der Durchschlag am Ceneri ist geschafft, die Mineure sind in ausgelassener Stimmung.



Mit satten 238 Stundenkilometern braust ein ICE der Deutschen Bahn durch den Ceneri-Basistunnel.



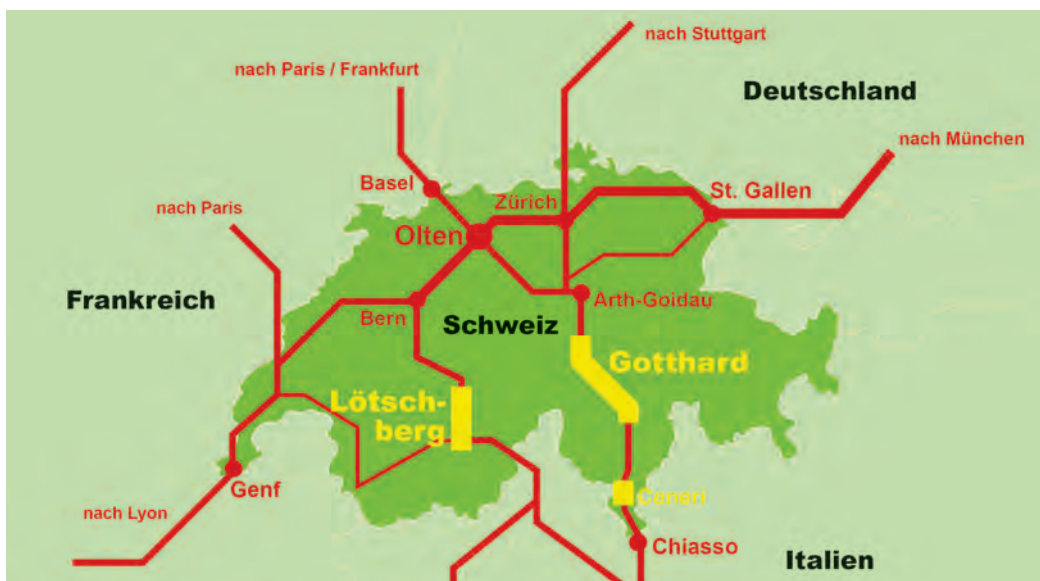
Wildromantisch zeigt sich die Landschaft am Simplon, wie hier kurz vor Domodossola. Ziel des Zuges ist das Hupac-Terminal in Gallarate.

Güterverkehr durch die Schweiz erfolgt auf der Schiene.“
Verändert hat sich zunächst nichts, ganz im Gegenteil.

Im Jahr 1994 listeten die Statistiker im Schwerverkehr durch den Gotthard-Straßentunnel eine Million Fahrzeuge auf. Bis ins Jahr 2001 kletterte die Zahl auf 1,4 Millionen. Dann gingen die Zahlen leicht zurück, auch weil das Stimmvolk 1998 dafür gesorgt hatte, dass dank der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa ein wirksames Instrumentarium zum Schutz der Alpen griff. Aber das Etappenziel von einer Million LKWs wurde 2011 verpasst, obwohl ab 2007 der Lötschberg-Basistunnel zur Verfügung stand. Das eigentliche Ziel

der Politik war die Reduktion auf 650.000 Transitzugfahrten durch die Schweizer Alpen. Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Vervollständigung der NEAT war 2016 die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Der nun längste Eisenbahntunnel der Welt (57 Kilometer) verkürzt nicht nur die Fahrzeiten der Schnellzüge von und nach dem Tessin, sondern bringt vor allem dem Güterverkehr viele Vorteile, wie den Wegfall von Schiebeloks, die auf den Rampen der klassischen Bergstrecke nötig waren.

Doch die Flachbahnen durch die Alpen sind noch nicht fertig. So hat die Lötschberg-Simplon-Route bis heute zwei gravierende Nachteile: Zum einen ist der Lötschberg-Basistunnel noch →



Mit den drei Basistunneln am Lötschberg, Gotthard und am Ceneri sind die NEAT erfolgreich umgesetzt worden. Da auch der so wichtige Vier-Meter-Korridor inzwischen Realität geworden ist, stehen dem kombinierten Verkehr nun beste Wachstumsaussichten bevor. Leider sind die Zufahrtsstrecken in Deutschland noch nicht entsprechend ausgebaut. Erst im Jahr 2041 will man endlich so weit sein.



Zwei der bunten BLS-Vectron sind bei Kandergrund auf der Fahrt nach Basel. Sie haben wegen hohen Verkehrsaufkommens nicht durch den Lötschberg-Basistunnel fahren können, der teilweise einglesig ist, und wurden über die Bergstrecke via Kandersteg geleitet.

→ teilweise einglesig, ein Nadelöhr, das in Zukunft beseitigt sein wird, derzeit aber noch dazu führt, dass Güterzüge bei hohem Verkehrsaufkommen via Kandersteg über die Bergstrecke rollen müssen. Oft sogar mit einem Tandem an der Zugspitze und einer Schiebelok, die bereits ab dem italienischen Domodossola bei der Arbeit ist und erst in Spiez wieder vom Zug geht. Dies ist der Fall, wenn die Zuglast über 1.415 Tonnen liegt. Zum anderen wartet die Simplonbahn (Brig–Domodossola) mit einer Steigung von 25 Promille auf. Auch die ähnlich steile Ceneri-Rampe von Bellinzona nach Chiasso erforderte bis Ende 2020 den Einsatz von oftmals drei Lokomotiven. Doch Mitte Dezember 2020 gelang endgültig der Aufbruch in ein neues Zeitalter. Der Ceneri-Basistunnel, ein 15,4 Kilometer langes und 3,6 Milliarden Franken teures Bauwerk, konnte pünktlich in Betrieb genommen werden.

Mit dem schlichten Durchschneiden des Eröffnungsbandes (siehe Seiten 98/99) gab Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga am 4. September 2020, 28 Jahre nach der Alpentransit-Abstimmung, das Bauwerk für den Verkehr frei. Neben dem Ceneri ist nun auch der Vier-Meter-Korridor für den Transport von Sattelaufliegern auf der Strecke Basel–Chiasso beziehungsweise Basel–Luino seit dem Fahrplanwechsel befahrbar. Bereits 2013 hatte das Parlament auf Antrag des Bundesrats die Umsetzung des Vier-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse genehmigt und einen Kredit über 990 Millionen Franken

bewilligt. Dies war von großer Bedeutung, da im kombinierten Verkehr vermehrt Sattelanhänger mit einer Eckhöhe von vier Metern (Profil P 400) zur Verwendung kommen. Sie können pro Fahrt mehr Ladung befördern als die weniger hohen Auflieger. Ihr Anteil wächst stetig. Das Profil P 400 konnte bis 2020 nur über die Lötschberg-Achse transportiert werden, da auf der Gotthard-Achse zwar die Basistunnel am Gotthard und Ceneri viermetertauglich angelegt waren, nicht jedoch etliche Tunnel oder Bahnsteigdächer auf den Zufahrtsstrecken. Die Linien jenseits der Schweizer Grenze bis zu den Terminals westlich und östlich von Mailand wurden bis Ende 2020 ausgebaut, auch (wie so oft) finanziert durch die Eidgenossen (Luino-Linie). Die Ertüchtigung der Strecke Chiasso–Mailand berappten die Italiener selbst.

Welche Auswirkungen die Sperre der Simplonbahn für Züge mit Profil P 400 hatte, zeigte sich im Sommer 2020, als man Züge aus Rotterdam, Ludwigshafen oder Köln via Brennerpass nach Italien leiten musste. Sehr zur Freude zahlreicher Eisenbahnfreunde, die somit die schmucken SBB-Vectron-Loks auch in Südtirol fotografieren konnten (siehe Bild rechts). Nördlich des Alpenhauptkamms war der Neubau des Bözbergtunnels die größte Einzelmaßnahme. Der alte 2,5 Kilometer lange Tunnel im Kanton Aargau wurde 2020 durch ein neues, parallel verlaufendes doppelspuriges Bauwerk mit 2,7 Kilometern Länge

ersetzt. Der alte Tunnel dient als Dienst- und Rettungsstollen. Baubeginn war Ende 2015.

Jede Menge Vorteile

Nach der Eröffnung des zweigleisigen Ceneri-Basistunnels trat ein komplett neuer Fahrplan in Kraft. Er sieht im täglichen Betrieb eine Abfolge von schnellen Fernverkehrszügen, langen und schweren Güterzügen sowie S-Bahn-Zügen vor – ein wahrlich anspruchsvoller Verkehrsmix, den es da zu leiten gilt. Ab dem Fahrplanwechsel 2020 (bis Ende 2022) erhielt zunächst der Güterverkehr alternierend vier bis fünf Trassen pro Stunde und Richtung. Sobald alle Bauarbeiten auf der Luino-Linie von und nach Gallarate abgeschlossen sind, werden sechs Trassen pro Stunde und Richtung im Gotthard sowie vier Trassen im Ceneri zur Verfügung stehen – dies als Beispiel für die Leistungssteigerung. Vom Mannheimer Rangierbahnhof aus starten täglich einige Züge des internationalen Wagenladungsverkehrs. Bislang mussten sich ab einem Gewicht von 1.415 Tonnen gleich drei Loks der Baureihe 185 von DB-Cargo mit der Last abmühen. Heute sind die Züge oft über 2.000 Tonnen schwer und kommen mit einem Tandem aus. Zudem haben fast alle Güterbahnen den Siemens-Vectron im Bestand, und zwar in der MS-Version mit Zulassung von Holland bis Italien. Dies bedeutet: kein Lokwechsel mehr an Länder- oder Systemgrenzen. →



Bis heute sind die Sandzüge ins Tessin auf der Gotthard-Bergstrecke zu sehen, denn ihre Fracht ist zu staubig für den Basistunnel.



Im September 2020 mussten wegen Bauarbeiten am Simplon einige Züge der Relation Ludwigshafen–Novara den Umweg über Südtirol nehmen, wie hier bei Sterzing zu sehen. Damals war der Vier-Meter-Korridor ja nur am Lötschberg-Simplon durchgängig befahrbar.



Auf dem Stralloch-Viadukt oberhalb von Wassen zeigt sich der legendäre Churchill-Pfeil auf der Fahrt ins Tessin.

Schneckenhaftes Deutschland

Obwohl die Schweiz, auch politisch gewollt und unter dem Druck des Stimmvolkes, ihren Beitrag zum Schutz der Alpenregion sehr zeitnah geleistet hat, kann sich der tatsächliche Vorteil der NEAT leider noch nicht zur Gänze zeigen. So dürfen die Züge zwar schwerer werden, nicht jedoch länger. Denn während in der Schweiz 740 Meter möglich sind, bleibt Deutschland deutlich unter dieser Marke, weil hier der Ausbau der Zulaufstrecken auf sich warten lässt. Einschränkungen werden daher noch lange ein Thema sein. Deutschland und die Schweiz hatten 1996 in einem Staatsvertrag vereinbart, die Zufahrten zu den NEAT auszubauen. Deutschland sicherte zu, die Strecke Basel–Karlsruhe auf vier Spuren zu erweitern. Doch zahlreiche Einsprüche sorgen für unglaubliche Verzögerungen. In Betrieb sind nur rund 44 Kilometer zwischen Baden-Baden und Offenburg sowie 17,6 Kilometer nördlich von Basel. So bleibt die Rheintalstrecke das Nadelöhr der Achse Rotterdam–Genua und sorgt dafür, dass sich die Kapazitätsgewinne der NEAT nicht voll ausschöpfen lassen und die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene geschwächt wird. In Italien will man die Zulaufstrecken Ende 2022 vollständig ausgebaut haben, in Deutschland soll es bis 2041 dauern.

Und die Gotthard-Bergstrecke? Sie fiel in einen Dornröschenschlaf. Auch wenn es seit Dezember 2020 im Personenverkehr

wieder möglich ist, dank der schmackhaften Züge der Südostbahn ohne Umsteigen von Zürich bis ins Tessin zu reisen, mit Verbindung (ab Göschenen) nach Andermatt und somit zum Glacier-Express. Und im Sommer verkehrt der Gotthard-Panorama-Express zwischen Arth-Goldau und Lugano.

Ab und an waren bislang auch Sonderzüge mit bedeutenden historischen Maschinen von SBB-Historic unterwegs, wie zum Beispiel dem berühmten SBB-Krokodil oder dem Churchill-Pfeil. Güterzüge hingegen wird man am Berg nicht mehr oft zu Gesicht bekommen. Auch weil das Streckenprofil im April 2018 neu vermessen wurde und seither nicht mehr für Züge des KLV als tauglich erachtet wird. Lediglich die Sandzüge ins Tessin (siehe Seite 103) müssen über den Berg, denn ihre Fracht ist für die empfindliche Technik im Basistunnel einfach zu staubig.

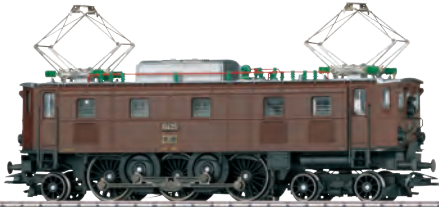
Text: Klaus Eckert; Fotos: Klaus Eckert, SBB



Weitere Informationen zu den verschiedenen Modellen rund um den Schienenverkehr in der Schweiz finden Sie unter www.maerklin.de und trix.de

Aktuelle Top-Modelle rund um das Thema Schweiz

HO



100 Jahre Ae 3/6 II: Über 50 Jahre im Einsatz trug die Universallokomotive zum schnellen Erfolg der elektrischen Traktion in der Schweiz bei. Geschichtsträchtiges Modell (Art. 37515) mit umfassendem Booklet.



Pionierin: die Be 4/6 – die erste Generation an Schnellzugelektroloks am Gotthard. Tannengrüne Grundfarbgebung, hochdetailliertes Modell mit über 20 Digitalfunktionen (Art. 39511, Trix Art. 25511*).
*Trix werkseitig ausverkauft, bitte beim Händler nachfragen.



„Churchill-Pfeil“: Der Doppeltriebwagen RAe 4/8 (Art. 39260, Trix Art. 25260) wird heute noch als Charterzug für Ausflugs- und Gesellschaftsfahrten genutzt. Komplett neu konstruiert mit 25 digital schaltbaren Funktionen, feuerrote Grundfarbgebung.



Rollende Landstraße: Güterwagen-Set (Art. 47409) mit zwei Niederflurtransportwagen der Bauart Saadkoms der RALpin AG (Olten) für den Transitverkehr. Wagenaufbau aus Metall mit zwei schwenk- und abnehmbaren Pufferbohlen. Gleichstromradsatz E432950.



Lastenschlepper I: Elektrolokomotive Re 465 in neuer Gestaltung der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn/BLS (Art. 39462, Trix Art. 22830).



Lastenschlepper II: Elektrolokomotive Re 4/4 II als Re 421 der Schweizerischen Bundesbahnen/SBB (Art. 37340, Trix Art. 22846).

N



Grenzüberschreitend: Elektrolokomotive Re 482 036-1 der SBB Cargo (Minitrix Art. 16876). Ausführung mit vier Dachstromabnehmern. Betriebszustand um 2012. Passend dazu: Schiebewandwagen-Set der Bauart Hbbillns (Minitrix Art. 15282).

Z



Containertragwagen: Großes sechsteiliges Set in Spur Z (Art. 82665). Alle Container mit individueller Nummer. Verschiedene Tragwagen mit 20- und 40-ft-Containern, fein bedruckt. Tankcontainer in feiner Rahmenkonstruktion, Container abnehmbar und stapelbar, alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gesamtlänge des gesamten Sets: über Puffer circa 440 Millimeter.