Themendienst

Von der Straße auf die Schiene: Der Gotthard-Basistunnel stärkt den europäischen Schienenverkehr

DB Cargo profitiert langfristig vom Verlagerungseffekt • Reisende im grenzüberschreitenden Fernverkehr sparen nach Italien rund 30 Minuten • Versuchszug ICE-S im Testbetrieb im Einsatz

(Berlin, Juni 2016) Nach 17-jähriger Bauzeit wird am 1. Juni der Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet. Der längste Eisenbahntunnel der Welt – jede der beiden Tunnelröhren ist 57 Kilometer lang – ist ein wichtiges Teilprojekt der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Der Ausbau eines internationalen Eisenbahnkorridors wie der Bahnstrecke über den Gotthard macht den Bahnverkehr im intermodalen Vergleich wettbewerbsfähiger.

„Der neue Gotthardtunnel und die anderen Teilprojekte der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale 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. Damit leistet die Schweiz einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Umwelt auf der wichtigen Nord-Süd-Achse“, so Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn (DB).

Europäische Metropolen rücken näher zusammen

260 Güterzüge und 65 Personenzüge pro Tag sollen den neuen Tunnel künftig befahren. Für Reisende aus Deutschland verkürzen sich zur kommerziellen Inbetriebnahme im Dezember 2016 die Reisezeiten ins Tessin über Basel voraussichtlich um rund eine halbe Stunde. So werden gemäß den aktuellen Planungen Fahrgäste Bellinzona rund 45 Minuten und Lugano rund 30 Minuten schneller erreicht als bisher.

In enger Zusammenarbeit bieten die DB und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bereits heute ein dichtes Angebot im grenzüberschreitenden Fernverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz an: Täglich verkehren rund 70 Fernzüge zwischen beiden Ländern. Von der Schweiz aus bestehen gute Anschlüsse in Richtung Italien.

Durch den Gotthard-Basistunnel verkehren etwa die Verbindungen ab Zürich mit den Zielen Bellinzona und Lugano: im Zwei-Stunden-Takt der EC Zürich-Milano, der IC Zürich-Lugano und der IC Basel-Lugano. Zudem soll im Dezember 2017 auf der Nord-Süd-Achse ein neues Angebot eingeführt werden: eine tägliche Direktverbindung Frankfurt-Mailand durch die Schweiz. Dafür sollen Züge der SBB eingesetzt werden.

Martin Walden
Sprecher Infrastruktur,
Dienstleistungen und Technik
Tel. + 49 (0) 30 297-62720
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Jürgen Kornmann
Sprecher Verkehr und Transport
Tel. + 49 (0) 30 297-60010
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Der Gotthard-Basistunnel ist fester Bestandteil im europäischen Netzwerk von DB Cargo

Für DB Cargo als europäische aufgestellte Güterbahn ist der Gotthard bereits heute fester Bestandteil des Netzwerks. Italien ist ein wichtiger Auslandsmarkt im Güterverkehr, der weiter wächst. Rund 50 Prozent der alpenquerenden Verkehre von DB Cargo fahren bereits heute durch die Schweiz. Allein über den Gotthard verkehren pro Jahr rund 9000 Züge – Tendenz steigend. Ein Drittel aller Zugfahrten im Güterverkehr am Gotthard sind für Kunden von DB Cargo, die hauptsächlich aus der Montan- und Intermodalbranche stammen.

DB Cargo bereitete sich intensiv auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und die Fertigstellung der weiteren Baumaßnahmen der NEAT vor. Dazu gehört wesentlich die zukunftsfähige Ausrüstung der bestehenden Lokflotte. DB Cargo hat mehr als 20 Millionen Euro investiert, um 57 Lokomotiven mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) auszustatten. Zudem wurden zum Beispiel die Triebfahrzeugführer speziell für die Anforderungen im Gotthard-Basistunnel geschult.

Positive Effekte im Alpentransit wirken sich schrittweise aus

Bereits zum Fahrplanwechsel 2017 wirken sich einige Vorteile des Gotthard-Basistunnels im Schienengüterverkehr aus. Es ergeben sich eine Zeitersparnis von bis zu 30 Minuten und eine höhere Stabilität der Verkehre durch einen um 30 Kilometer kürzeren Weg, neue Trassen und weniger externe Einflüsse (etwa Wetter oder Steinschlag). Dies wird sich auch auf die Qualität der Verkehre positiv auswirken, insbesondere in punkto Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Aufgrund der kürzeren Distanz, der geringeren Fahrzeit sowie der Tatsache, dass wegen der flachen Streckenführung lediglich eine Lokomotive für die Traktion benötigt wird, sinken zudem Stromverbrauch und Unterhalt am Rollmaterial. Dadurch gewinnt die Durchquerung der Alpen auf der Schiene mittelfristig an Attraktivität.

Diese positiven Effekte werden sich jedoch erst bis 2021 in Gänze auswirken: mit Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels im Tessin, einem wichtigen Zubringer, und dem Ausbau des Lichtraumprofils auf vier Meter für die hohen Trailer im Kombinierten- und Container-Verkehr sowie im weiteren Verlauf des Ausbaus der Zulaufstrecken auf deutscher und italienischer Seite.

Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Auf deutscher Seite erfolgt der Ausbau der Zulaufstrecken im Rahmen des Projektes der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Hier sind große Teile der Strecke zwischen Karlsruhe und Offenburg sowie der Katzenbergtunnel auf der Strecke Freiburg – Basel bereits in Betrieb. Am 25. Mai ist die erste Vortriebsmaschine am Rastatter Tunnel gestartet, ein weiterer Meilenstein des Projektes. Gebaut wird zudem zwischen dem Katzenbergtunnel und der

Martin Walden
Sprecher Infrastruktur,
Dienstleistungen und Technik
Tel. + 49 (0) 30 297-62720
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Jürgen Kornmann
Sprecher Verkehr und Transport
Tel. + 49 (0) 30 297-60010
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Schweizerischen Grenze. Und schließlich stellte im Januar 2016 ein Beschluss des Deutschen Bundestages die Weichen für eine optimierte Planung im Bereich zwischen Offenburg und Riegel sowie Hügelheim und Auggen. Damit können viele Forderungen aus der Region erfüllt werden.

Mit bis zu 275 Stundenkilometern auf Herz und Nieren getestet

Bis zur Betriebsaufnahme im Dezember befindet sich der Gotthard-Basistunnel weiterhin im Testbetrieb. Auch der ICE-S, der Versuchszug der DB für Schnellfahrten, ist daran beteiligt. Bereits im 2015 war der ICE-S bei Oberleitungsprüffahrten im Gotthard im Einsatz. Bei sogenannten Hochtastfahrten wird die Fahrgeschwindigkeit schrittweise gesteigert. Ziel ist es, die Betriebssicherheit bei der künftig zugelassenen Streckenhöchstgeschwindigkeit nachzuweisen. Die erste Fahrt mit 275 km/h – der höchsten im Gotthard-Basistunnel getesteten Geschwindigkeit – wurde am 8. November 2015 durchgeführt. Auch im Juli wird DB Systemtechnik den zweiten Teil der Abnahmefahrten für die Oberleitung im Tunnel durchführen.

Martin Walden
Sprecher Infrastruktur,
Dienstleistungen und Technik
Tel. + 49 (0) 30 297-62720
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Jürgen Kornmann
Sprecher Verkehr und Transport
Tel. + 49 (0) 30 297-60010
Fax +49 (0) 30 297-61517
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher