

Personenzüge vor den Gütern?

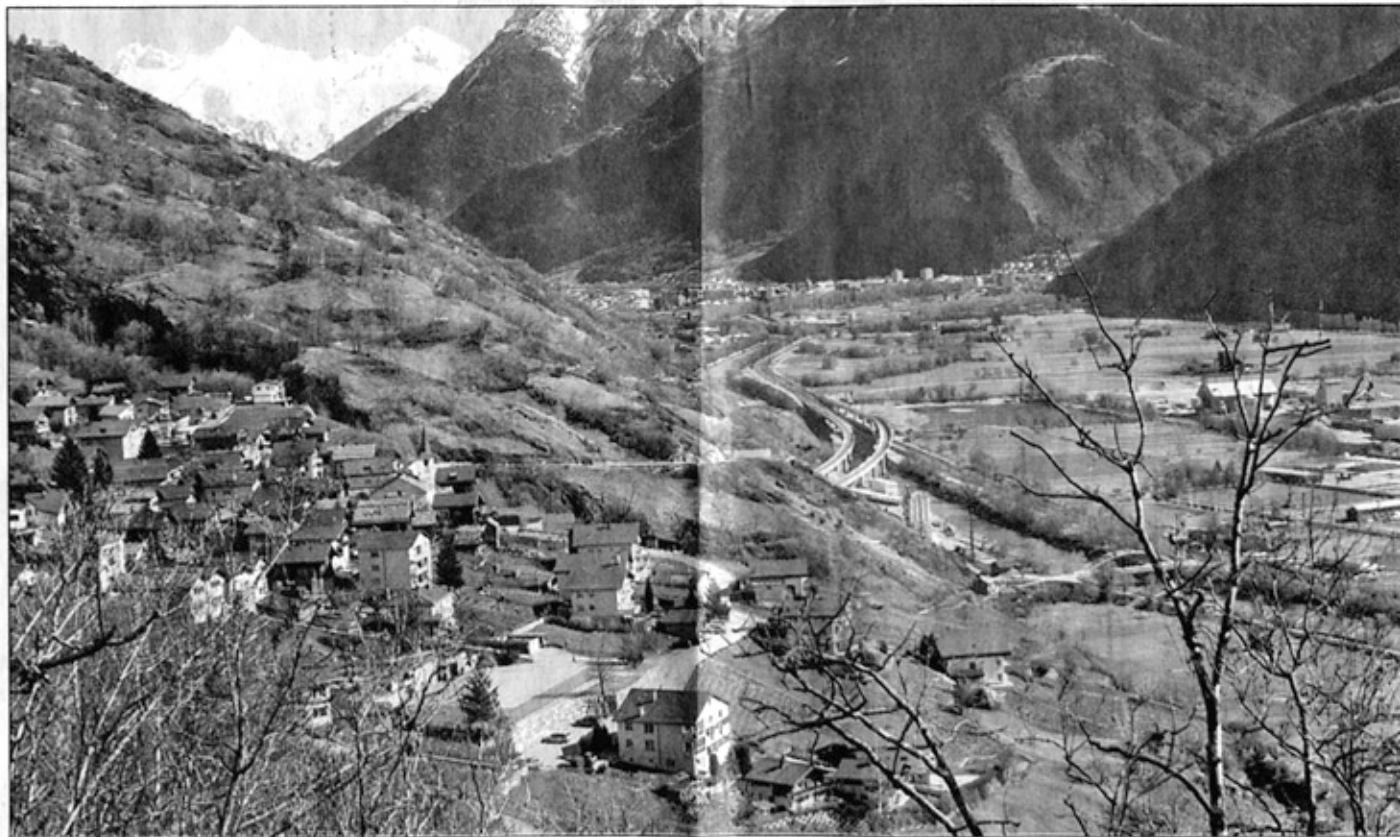
Der Bundesrat äussert sich zur Optimierung des logistischen Managements des Lötschberg-Basistunnels

Oberwallis. – Der Bundesrat bestätigt, dass der vertaktete Personenverkehr auch im neuen Lötschberg-Basistunnel Vorrang hat gegenüber dem Güterverkehr. Das ist die gute Nachricht. Die weniger gute: Bereits bei Verspätungen von 5 bis 7 Minuten eines Personenzuges geht diese Vorfahrt verloren.

Schon seit geraumer Zeit stehen Befürchtungen im Raume, dass der auf einer beträchtlichen Strecke nur auf eine Spur ausgebaute Lötschberg-Basistunnel im Betrieb erhebliche Schwächen aufweisen könnte. Nationalrat Jean-Noël Rey hat sich in einer Interpellation im Dezember 2006 mit diesen Aspekten befasst.

Vorfahrt für pünktliche Personenzüge

Der Bundesrat hat nun in einer Antwort auf diese Interpellation den Grundsatz bestätigt, dass im Zuge des Taktfahrplanes der Personenverkehr laut Eisenbahngesetz Vorrang gegenüber dem Güterverkehr genießt. Doch in der Betriebspraxis ergibt sich ein grosser Vorbehalt: «Der speziell für den Lötschberg-Basistunnel vorgesehene Fahrplan gewährleistet eine Stabilität für Verspätungen von 5 bis 7 Minuten. Bei grösseren Verspätungen kann der Vorrang der Personenzüge nicht mehr garantiert werden», schreibt der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation Rey.



In wenigen Monaten schon werden die ersten Personen- und Güterzüge durch den Lötschberg-Basistunnel brausen: Der Bundesrat bestätigt den Vorrang des Personenverkehrs gegenüber den Güterzügen. Doch dies gilt nur im Grundsatz.

Foto wb

Verspätete Züge: Warten oder «oben» durch

Verspätete Züge müssen also auf einen nächsten «Slot» warten, also auf ein neues Zeitfenster für die Tunneldurchfahrt. Die andere Möglichkeit: Sie fahren über die Bergstrecke. Dies dürfte vor allem für internationale Personenzüge unlieb-

same Folgen haben, denn gerade Züge aus Italien sind erfahrungsgemäss sehr oft verspätet. Auf die von Jean-Noël Rey aufgeworfene Frage, ob der Bundesrat bereit sei, das nötige Rollmaterial zu beschaffen, damit der Güterverkehr optimiert werden könne, antwortet die Landesregierung: Mit dem heutigen Güter-Rollmaterial sind

Tempi bis höchstens 100 Stundenkilometer möglich. Höhere Geschwindigkeiten würden bedingen, dass ein grosser Teil der Güterwagen ersetzt werden müsste. Da ein grosser Teil dieses Rollmaterials aus dem Ausland kommt, liegt die Erneuerung des Güterwagenparks ausserhalb der Zuständigkeit der Schweiz. Der Bundesrat sieht

nicht vor, die Bahnunternehmen bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial zu unterstützen.

Mit 200 Sachen durch den Tunnel

Die Personenzüge werden mit 200 Stundenkilometern durch den Tunnel fahren. Rein technisch wäre eine Geschwindig-

keit von 250 Stundenkilometern möglich. Um eine möglichst hohe Kapazität im neuen Basistunnel zu erreichen, wird für den Güterverkehr Tempo 100 vorgeschrieben. Der Bundesrat wurde vom Parlament im Zusammenhang mit dem Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz beauftragt, eine Gesamtschau vorzunehmen. Das Bundesamt für Verkehr soll in diesem Zusammenhang die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (Projekt ZEB) festlegen. Diese Arbeiten werden laut Bundesrat unter Einbezug der Kantone durchgeführt; sie sind noch im Gange. Schlussergebnisse liegen noch nicht vor. Mit dem Projekt ZEB wird laut Bundesrat eine landesweite Verbesserung des Bahnangebotes angestrebt.

Vollausbau wird nur gerade «geprüft»

In den vergangenen Jahren ist immer wieder kritisiert worden, dass die rechtzeitige Forderung nach einem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels von der regionalen Politik verschlafen worden sei. Das Anliegen hat beim Bundesrat entsprechend wenig Gewicht: Auch der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels und der Optimierung der Simplonlinie zwischen Lausanne und Visp wird laut Bundesrat im Rahmen des Projektes zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur geprüft.

lth