

Signale in die Pyrenäen

Die Verkehrssituation in den Alpen lässt sich zwar nicht direkt mit jener in den Pyrenäen vergleichen, die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wirkt aber auch in dieser Region als Vorbild. Der Lötschberg-Basistunnel ist in Betrieb. Das Projekt der zentralen Transversale durch die Pyrenäen (TCP) befindet sich in Arbeit. Ein neuer Basiskorridor soll künftig die Güterverkehrsflüsse auf der Schiene zwischen der Iberischen Halbinsel und dem übrigen Europa fördern.

Der Verkehr durch die Pyrenäen

Heute werden zwischen Spanien und Frankreich rund 52 % der Güter per Schiff, 46 % auf der Strasse und nur gerade 2 % per Bahn transportiert. Dies entspricht auf dem Landweg einer Menge von jährlich gut 100 Mio. Tonnen Güter; die Prognosen einer Verdoppelung bis ins Jahre 2020 sind unbestritten. Es fehlen leistungsfähige Verkehrsachsen durch die zentralen Pyrenäen. Eine Diplomarbeit der Universität Bern hat am Beispiel der bestehenden internationalen Eisenbahnlinie Zaragoza–Canfranc–Pau die Transportbedürfnisse und die Möglichkeiten für die Betriebsführung im Personen- und Güterverkehr untersucht und dabei wesentliche Konzepte des schweizerischen Verkehrssystems miteinbezogen. Die Diplomarbeit kommt zum Schluss,



Die Canfranc-Strecke im französischen Aspent (oben) sowie in Spanien ein Regionalzug unterwegs nach Zaragoza (unten).



KURZ NOTIERT

Diplomarbeit: «Inwertsetzung einer internationalen Bahnlinie durch die zentralen Pyrenäen» von Jürg Suter unter Leitung von Prof. Dr. Hans-Rudolf Egli, Geographisches Institut der Universität Bern.

LINK

Mehr Informationen über die Diplomarbeit: www.canfranc.ch

dass der Schienenverkehr auf der Canfranc-Strecke eine Grundlage für das Grossprojekt des Basistunnels bilden kann. Tatsächlich fliesst der Transitverkehr auf dieser Achse heute durch den neuen Somport-Strassentunnel, der parallel zum bestehenden Eisenbahnscheiteltunnel gebaut wurde. Die Kapazität der Zufahrtsstrassen erweist sich jedoch als völlig ungenügend.

Grosse Nachfrage

Während der neue Lötschberg-Basistunnel in erster Linie als bautechnische Meisterleistung

gilt, werden in den zentralen Pyrenäen auch andere wichtige Grundsätze der schweizerischen Verkehrspolitik wahrgenommen: Die Verlagerungspolitik des Bundes sowie die Vernetzung der Bahn- und Busstrecken gemäss Konzept «Bahn 2000». Die erwähnte Diplomarbeit stellt sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr eine beachtliche Nachfrage nach Bahndienstleistungen fest. Dies ist auch auf das starke Wachstum im Wirtschaftsraum Zaragoza zurückzuführen. Mit einem gemischten Fahrplan könnte man auf der – im Weissbuch der Europäischen Kommission zi-

tierten – internationalen Canfranc-Strecke den Bedürfnissen kurzfristig am besten gerecht werden. Damit lassen sich optimale Voraussetzungen für die künftige zentrale Pyrenäen-Transversale als TEN-Projekt der EU schaffen.

Vernetzte Denkweise

Für eine Schienenverkehrsachse durch die zentralen Pyrenäen spielt der Güterverkehr klar die Hauptrolle. Trotzdem stellt die Vernetzung von bestehenden und neuen Eisenbahnstrecken die effizienteste Lösung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dar. Somit sollte die neue Basisstrecke die Canfranc-Strecke nicht ersetzen, sondern ergänzen. Auch zu diesem Thema fließen die Erkenntnisse und Prinzipien der Schweizer Verkehrspolitik ein: So ist es aus heutiger Sicht undenkbar, dass die Lötschberg-Bergstrecke aufgehoben wird!

Nachdem bereits vor rund hundert Jahren beim Bau des Somport-Eisenbahntunnels Erfahrungen mit den Fachleuten des Simplontunnels ausgetauscht wurden, sendet die gleiche Verkehrsachse wieder Signale in die Pyrenäen.

Jürg Suter ■

Themenverantwortlicher Netzzugang



Der Transitverkehr im Aspental (F).

Teststrecke für neue Traktionäre



Dünger-Leerzug von Roggwil nach Visp gezogen von einer BR 185 der neuen Schweizer EVU Rail Traction Services.

Die Liberalisierung des europäischen Bahngüterverkehrs zeigt sich in Lokomotiven in allen Farben und neuen Zügen mit bunten Behältern auf den alpenquerenden Strecken – vorab über den Lötschberg.

Schon die «Hausbahn» BLS Cargo treibt bunt mit braunen, blauen und silbergrau-lindengrünen Maschinen. Diese ergänzen Mietloks von Angel Trains sowie rote Lokomotiven des Typs BR 185 aus den grenzüberschreitenden Produktionskonzepten mit der Kooperationspartnerin Railion. Sie ziehen die Rollende Autobahn, Züge des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und Ganzzüge über den Berg – und bald durch den Basistunnel. SBB Cargo taucht mit roten und im blau-roten Cargo-Look gehaltenen vier- und sechsachsigen Maschinen einzeln und in Doppeltraktion auf.

Die Palette erweitern junge Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Da ist die Crossrail der australischen Babcock & Brown. Als ehemalige Tochter des Regionalverkehrs Mittelland besitzt sie fünf Re 4/4. Neu in ihrer Flotte sind

die attraktiv-auffallenden schwarzen BR 185 mit rot-weissem Schriftzug, die zu zweit eigene und im Auftrag des belgischen EVU Dillen & Le Jeune Cargo Ganzzüge ziehen. Die Rail Traction Services RTS – eine Tochter der Wagenvermietgesellschaft Rexwal in Genf und der Strassen nahen RaiLogistics – fährt Düngerzüge zwischen dem Wallis und Mittelland. Die italienische Nord Cargo ist mit ihren Mehrsystemlokomotiven zwar erst versuchsweise am Lötschberg gefahren, lässt sie doch ihre drei Verbindungen für die Hupac aus der Lombardei nach Deutschland und Holland von BLS Cargo ziehen. Für die Benützung des Lötschberg-Basistunnels haben sich zudem die Rail4Chem Transalpin und die Brunner Rail Services BRS mit Netzzugangsbewilligungen eingedeckt. Und andere EVU dürften angesichts der neuen Perspektiven nicht lange auf sich warten lassen und weitere Beiträge zur Verkehrsverlagerung leisten, die nun verstärkt auf dieser Achse stattfindet.

Kurt Metz ■