



Taktverkehr bringt mehr Güterzüge über den Gotthard.

Integrierte Verkehrsplanung:

Güter im Takt

Die Schweizerischen Bundesbahnen zeigen den Weg

Statt der bisherigen maßgeschneiderten Trassen bietet das Infrastrukturunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen den Güterverkehrsunternehmen im Transit neu fixe Trassen an – der Kunde kann aus einem Trassenkatalog, quasi aus einem Güterverkehrs-Kursbuch, die für ihn geeignete Trasse auswählen. Wie in Deutschland auch heute noch üblich, bemühten sich bisher die Fahrplanmacher beim Trassenmanagement Infrastruktur, jedem einzelnen Güterkunden eine Trasse anzubieten, die voll und ganz auf seine individuellen Wünsche ausgerichtet war. **derFahrgast** fragte beim SBB Trassenmanagement nach: Wie funktioniert der „Güterverkehr im Takt“? Manfred Peverelli, Leiter Fahrplannetz Güterverkehr beim Trassenmanagement Infrastruktur der SBB, gab uns aufschlussreiche Antworten:

derFahrgast: *Die SBB haben sich entschlossen, auf den hoch belasteten Transitstrecken über Gotthard und Simplon auch für Güterzüge den Taktverkehr einzuführen. Welche Probleme gab es zwischen*

Reisezügen im Takt und Güterzügen nach Bedarf?

Peverelli: Es gilt, zwischen den Phasen der Trassenplanung und -belegung bzw. -zuteilung zu unterscheiden.

Trassenplanung: Der eingeführte Systemfahrplan für den Güterverkehr beinhaltet grundsätzlich ein stündlich wiederkehrendes Angebot (Anzahl Trassen), welches symmetrisch aufgebaut ist. Die vorkonstruierten Rohtrassen werden in einem Trassenkatalog abgebildet.

Trassenbelegung: Aufgrund der Detailkonzepte der Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) werden die einzelnen Trassen mit Last(-Zügen) belegt. Im Interesse einer optimalen Kapazitätsnutzung werden Anpassungen an den Trassen im Minutenbereich vorgenommen. Für Güterzüge nach Bedarf besteht für die EVU die Möglichkeit, z. B. an einzelnen Verkehrstagen Optionen zu bestellen. Wird dies nicht gewünscht, werden kurzfristige Bestellungen grundsätzlich durch Zuweisung von nicht bestellten Trassen aus dem Katalog abgedeckt. Diese liegen hauptsächlich in nachfrageschwächeren Zeitfenstern.

derFahrgast: *Lassen sich Güterzüge überhaupt vertakten? Müssen die Anforderungen an die Leistung der Lokomotiven heraufgesetzt oder standardisiert werden oder Gewichte von schweren Güterzügen beschränkt werden, damit ein standardisierter Fahrplan gehalten werden kann? Gibt es im Taktverkehr auch unterschiedlich schnelle Taktrassen für verschieden schnelle Güterzüge?*

Peverelli: Ein Systemfahrplan wird auf den Linien des Hauptnetzes geplant, dort, wo auch die Nachfrage genügend groß ist. Während der Trassenbelegung geht es darum, die verschiedenen Produkte des Güterverkehrs (Wagenladungsverkehr, Express, Post, Ganzzüge usw.) optimal zu bündeln und auf die angebotenen Trassen zu verteilen. Die der Planung zugrunde gelegten Parameter tragen den Leistungen der auf dem schweizerischen Netz bisher eingesetzten Fahrzeuge Rechnung. Auf der Gotthardachse wurden bei der Planung unter Berücksichtigung der Marktanforderungen die Möglichkeiten von schweren (1.600 t) und leichteren (1.300 t) Zügen berücksichtigt. Im Verkehr über die Transitachsen sind die unterschiedlichen Ge-

schwindigkeiten, z. B. für Postzüge, infolgeder mit 80km/h standardisierten Geschwindigkeit nicht von Belang.

derFahrgast: *Wenn andere Eisenbahnunternehmen Zugang zur Infrastruktur erhalten, besteht dann die Gefahr, dass diese den Takt durch nicht ausreichend leistungsfähige Lokomotiven stören?*

Peverelli: Dies wird durch definierte Standards in den Ausführungsbestimmungen zur Netzzugangsverordnung geregelt.

derFahrgast: *Welche Effekte lassen sich erzielen, wenn man einen Taktverkehr für beide Verkehrsarten einführt?*

Peverelli: Die beiden Verkehrsarten Personen- und Güterverkehr lassen sich nicht in einem gemeinsamen Taktsystem vereinigen, da die Marktbedürfnisse auf Strecken und in Knoten völlig unterschiedlich sind. Es bleibt festzuhalten, dass der Wechsel von der nachfrage- zur angebotsorientierten Planung im Güterverkehr, lies: die Einführung eines Systemfahrplanes, dadurch begründet war, mittel- und langfristig die

Kapazitätsbedürfnisse für den Güterverkehr abzudecken.

derFahrgast: *Wie sehen die ersten Erfahrungen in der Praxis aus? Müssen die eingeplanten Güterzugtrassen auch sämtlich ausgenutzt werden?*

Peverelli: Die ersten Erfahrungen mit dem Systemfahrplan können insgesamt positiv beurteilt werden. Die eingeplanten Trassen müssen keineswegs vollständig ausgenutzt werden. Im Sinne einer optimalen Kapazitätsnutzung wird ein Ausgleich der Tages- und Wochenganglinien angestrebt. Dies erweist sich in der Praxis als recht schwierig.

derFahrgast: *Auf einzelnen Abschnitten der Bergstrecken wurden die Regionalzüge durch Busse ersetzt. War das notwendig, um Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen? Können Regionalzüge zurückkommen, wenn sie besser beschleunigen und damit schneller fahren?*

Peverelli: Die Gestaltung des Angebotes im Regionalverkehr Bahn oder Bus wird durch den Besteller, in der Schweiz die

Kantone, bestimmt. Die schwach besiedelten Gebiete entlang der Bergstrecken lassen momentan nicht auf eine Ausdehnung des Schienenangebotes schließen. Bei entstehenden Kapazitätsengpässen gelangen die Bestimmungen des Netzzugangs zur Anwendung. Die Auswirkungen von stärkeren Traktionsmitteln wären zu untersuchen.

derFahrgast: *Hat die Einführung des Güter-Taktverkehrs Rückwirkungen auf die Planung der Infrastruktur, beispielsweise auf die Einrichtungen von zusätzlichen Überholgleisen und auf die Ausgestaltung der Zulaufstrecken?*

Peverelli: Ja. Diese Frage wird bereits netzübergreifend angegangen. An spezifischen Nahtstellen sind Anlagen für das temporäre Ausstellen von Güterzügen geplant.

derFahrgast: *Wir danken Ihnen für diese Auskünfte. Ihr Erfolg könnte zu einem Vorbild für die Entwicklung des europäischen Schienenverkehrs werden.*



H I N T E R G R U N D

Konflikt und Lösung

Die Netzzugangsverordnung der Schweiz räumt dem laufend ausgebauten, vertakteten Verkehr bei der Trassenvergabe Priorität ein. Der Handlungsspielraum für die Planung des Güterverkehrs wurde kontinuierlich enger. Darunter leiden die Qualität und nicht zuletzt die Cargo-Kunden.

Mit der Einführung eines System-Fahrplans im Nord-Süd-Verkehr zum 14. Dezember 2003 festigt der Güterverkehr aber seine Position bei der Trassenvergabe. Nach dem Funktionsprinzip eines Skilifts sind auf den beiden Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon fixe Trassen für den Güterverkehr reserviert. Aus verschiedensten Quellen wurden nun die künftigen Trassenbedürfnisse des Güterverkehrs zusammengetragen und in einen System-Fahrplan umgelegt. Damit lassen sich die mittel- bis langfristigen Kapazitäten des Güterverkehrs ebenfalls sichern. Peverelli: „Im Jahr 2004 können wir dank des System-Fahrplans zu den heute 150 Transit-Trassen am Gotthard noch 20 weitere anbieten. Ein Jahr später sollten nochmals 15 bis 20 Trassen dazukommen.“ Der Transit-Skilift wartet also mit immer mehr Bügeln auf, die Kapazität steigt – eine wichtige Voraussetzung, um die angepeilte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene

realisieren zu können. Die Güterverkehrsunternehmen können ihren Kunden nun zeigen, welche Zeitfenster für ihre Transporte durch die Schweiz zur Verfügung stehen. Fast wie beim Personenverkehr können die Kunden bestimmen, mit welchem noch verfügbaren Zug bzw. auf welcher Trasse ihr Gut von A nach B unterwegs ist – ein großer zeitlicher und psychologischer Vorteil bei der Gestaltung des Angebots gegenüber den Spediteuren.

Trotz der zusätzlichen Trassen muss der Personenverkehr für seinen Fahrplan keine großen Konzessionen machen, da Konflikte mit dem Regionalverkehr vorausschauend erkannt werden. In den Tagesrandstunden war ein gewisses Entgegenkommen des Personenverkehrs notwendig, aber auch einsichtig zu machen.



Schweiz: Auch Güter fahren im Takt.