

10 Jahre NEAT am Lötschberg – Die BLS zieht Bilanz

Die Inbetriebnahme der Lötschberg-Basisstrecke mit ihren vielfältigen und hochkomplexen technischen Einrichtungen markierte im Jahr 2007 den Beginn eines neuen Bahnzeitalters in der Schweiz. Bestanden Bahntunnels bis dahin im Wesentlichen aus einem Loch mit zwei Schienen und einer Fahrleitung, stellt der Lötschberg-Basistunnel eine Hightech-Anlage mit unzähligen elektronischen Einrichtungen dar, von denen nicht wenige eigens für den Lötschberg entwickelt wurden. Er verfügt unter anderem über ein 30 Kilometer langes Strassennetz, sowie eine eigene Strom-, Wasser und Luftversorgung. 146 Videokameras und 2200 Detektionseinheiten vom Thermometer bis zum Gasmelder sorgen für die lückenlose Überwachung der Tunnelanlagen. Sämtliche Anlagen sind voll automatisiert und werden rund um die Uhr von Spiez aus überwacht und ferngesteuert.

Für den Personenverkehr bedeutete die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels einen angebotsmässigen Quantensprung. Das Wallis und Norditalien rückten damit um über eine Stunde näher an das Mittelland, was einen in seinem Ausmass unerwarteten Nachfrageboom ausgelöst hat. Durchquerten im Fernverkehr vor Eröffnung des Basistunnels durchschnittlich 7'600 Personen pro Tag den Lötschberg, sind es heute über 13'000.

Wesentliche Neuerungen brachte die NEAT auch auf der Bergstrecke, wo nach der Verlagerung des Fernverkehrs in den Basistunnel mit dem „Lötschberger“ eine neue RegioExpress-Verbindung zwischen Bern und Brig eingeführt wurde und Ende 2016 bis Domodossola verlängert werden konnte.

Der Güterverkehr hat sich auf der Lötschbergachse in den vergangenen Jahren exponentiell entwickelt. Im Jahr 2016 wurde mit 33.6 Mio. transportierten Bruttotonnen ein neuer Rekord erreicht. Gegenüber 1999 entspricht dies einer Zunahme von 408 Prozent. Als zentrales Element des internationalen Güterverkehrskorridors „Rhine-Alpine“, der von Rotterdam bis nach Genua führt, durchqueren jährlich über 30'000 Züge den Lötschberg-Basistunnel. Neben neuster Streckeninfrastruktur ist auch der seit 2001 bestehende 4-Meter-Korridor ein wichtiger Erfolgsfaktor der Achse. Er erlaubt den Transport von hochprofiligen Anhängelasten, welche auf der Gotthardachse erst mit dem Bau des Gotthard-Basis- und Ceneritunnel vollzogen wird. Die Lötschbergstrecke zählt insgesamt zu den höchstausgelasteten im Schweizer Schienennetz. Da die Verkehrsnachfrage die Kapazität der Strecke übersteigt, müssen Gütertrassen immer wieder im Bietverfahren versteigert werden. Freie Kapazitäten bestehen nur zu Zeiten mit geringem Güterverkehrsaufkommen, etwa an den Wochenenden oder in den Sommermonaten. Für das Jahr 2017 zeichnet sich bereits ein neues Rekordjahr ab.

Vor diesem Hintergrund ist eine hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Anlagen von zentraler Bedeutung. Über 98 % der auf der Basisstrecke trassierten Züge verkehren planmässig. Lediglich knapp 2% der Züge müssen über die Bergstrecke umgeleitet werden. Dies betrifft zur Hauptsache Güterzüge, welche wegen Verspätungen im Zulauf ihr Trasse durch den Basistunnel verpassen oder nicht alle vorgeschriebenen technischen Anforderungen erfüllen, um die Basisstrecke zu passieren. Noch beeindruckender ist die Verfügbarkeit der Anlagen. Nur 0.13 % der Züge mussten wegen technischen Störungen an der Infrastruktur des LBT über die Bergstrecke umgeleitet werden. Oder anders gesagt: Auf 770 Züge konnte nur einer die Basisstrecke nicht planmässig befahren, weil diese ein technisches Problem aufwies.

Dieser Erfolg ist kein Zufall, sondern das Ergebnis sorgfältiger und vorausschauender Unterhaltsplanung und Wartung – sowohl der Strecke, wie auch der technischen Einrichtungen wie Wasserversorgung, Stromversorgung, Klimaanlage, Lüftung, Tore, Überwachungsanlagen.



Bildlegende:

Voller Einsatz an der letzten Rettungsübung im Basistunnel 2013. Alle sechs Jahre findet eine gross angelegte Rettungsübung mit sämtlichen beteiligten Organisationen im Ereignisfall statt. Die gesamte Interventionsorganisation umfasst rund 350 Personen.

Textvorschlag (Ghostwriting) zum Thema Bilanz LBT aus Cargosicht

Der stark wachsende Güterverkehr blickte der Eröffnung des ersten NEAT-Astes am Lötschberg mit grossen Erwartungen entgegen. Die neue Bahnstrecke sollte Kapazitäts- und Effizienzsteigerungen bringen und damit der Verlagerungspolitik des Bundes zum Durchbruch verhelfen. Im Unterschied zum Gotthard bestand dabei auf der Lötschbergachse von Anfang an die Absicht, die bestehende, erst 2001 zum Huckepackkorridor ausgebaute Scheitellinie weiterhin für den Güterverkehr zu nutzen. Berg- und Basisstrecke wurden als Gesamtsystem konzipiert, wobei die schwereren Züge aus dem Norden mehrheitlich durch den Basistunnel, und die meist leichteren Züge aus dem Süden häufiger via Bergstrecke verkehren sollten.

In die anfängliche NEAT-Euphorie der Güterverkehrsbranche mischt sich heute zunehmend die Sorge um das sich verknappende Trassenangebot. Der Grund liegt im überwältigenden Erfolg der neuen Personenverkehrsverbindung ins Wallis, welche wesentlich mehr Schienenkapazität beansprucht als ursprünglich vorgesehen. So wurde im Rahmen der FinöV-Planung Ende der Neunziger Jahre für die Lötschberg-Basisstrecke eine Zielkapazität von 30 Personen- und 80 Güterzügen pro Tag definiert. Zusammen mit der bestehenden Scheitelstrecke sollte die Kapazität im alpenquerenden Gütertransit via Lötschberg damit auf 110 Trassen pro Tag erhöht werden. Statt 30 fahrplanmässigen Personenzügen passieren heute jedoch täglich deren 50 den Basistunnel, dazu kommen in Spitzenzeiten zahlreiche Entlastungszüge. Insgesamt beträgt heute der Anteil der Reisezüge auf der Basisstrecke damit fast 60%. Damit hat sich die entsprechend die Kapazität für den Güterverkehr wesentlich verringert und er muss zu grossen Teilen weiterhin über die alte Scheitelstrecke geführt werden. Dies wiederum ist mit teureren Produktionskosten verbunden, da die Überwindung der Steigungen am Berg eine grössere Traktionsleistung und damit zusätzliche Lokomotiven mit einem wesentlichen höheren Energieverbrauch erfordert als auf der flacheren Basisstrecke. Die im Zug der Verlagerungspolitik erhofften Effizienzgewinne des Güterverkehrs für die Verlagerung werden am Lötschberg deshalb nur teilweise realisiert. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen den Postulaten der Verlagerungspolitik und dem stark nachgefragten Personen-Fernverkehr.

Ein Ende des Nachfragewachstums auf der Lötschbergachse ist aus heutiger Sicht nicht absehbar: Das verfassungsmässige Verlagerungsziel von max. 650'000 LkW-Fahrten pro Jahr durch die Alpen ist noch nicht erreicht. Die Attraktivität des Schienengüterverkehrs muss weiter erhöht werden.

Prognosen gehen heute von einem Wachstum von über 2 Prozent für den Transitgüterverkehr auf Schweizer Schienen aus. Dieses Wachstum sowie weitere Schritte in der Verkehrsverlagerung sind nur mit Streckenerweiterungen aufzufangen. Das gilt für den Lötschberg-Basistunnel, dessen Fertigstellung noch nicht vollzogen ist, als auch für den Transitgüterverkehr südlich von Domodossola. Hier geht es insbesondere darum, mit gezielten Profilerhöhungen die Kapazitäten für das stark wachsende Marktsegment hochprofiliger Sattelaufleger und Wechselbehälter zu erhöhen. Einen entsprechenden Kredit in der Höhe von CHF 50 Mio. hat das eidgenössische Parlament im Rahmen des 4m-Ausbaus am Gotthard genehmigt.

Die Fertigstellung der Gotthard-Basisstrecke mit dem Ceneritunnel und den geplanten Profilerhöhungen ab 2020 lassen auf der „Schwesterachse“ des Lötschberg eine vorübergehende Entspannung erwarten. Dennoch deutet heute nichts darauf hin, dass die Bedeutung der Lötschberg-Simplonstrecke als Transitachse langfristig abnehmen wird: Angesichts der ungebrochenen Wachstumsprognosen entspricht der Weiterausbau des grenzüberschreitenden „Rhine-Alpine Corridors“ zwischen Rotterdam/Antwerpen und Genua vielmehr einem prioritären strategischen Ziel der EU.

Eine Kapazitätssteigerung der Lötschberg-Simplonachse ist aber auch aus nationaler Sicht sinnvoll, da sie das Gesamtsystem im schweizerischen Gütertransit stärkt. Bei der Planung der NEAT hat sich das Volk bewusst für die sogenannte „Netzvariante“ entschieden, welche nicht eine einzelne

TEXT, Infoblatt Nr. 8 Lötschbergkomitee: 10 Jahre NEAT
23.05.2017

Transitachse umfasst, sondern beide Achsen am Gotthard und am Lötschberg parallel entwickeln will. Dies hat den Vorteil, dass der Verkehr bei Störungen oder Bauarbeiten grossräumig über die jeweils andere Achse umgeleitet werden kann. Am Lötschberg (Berg- und Basisstrecke zusammengefasst) können heute je Stunde und Richtung 3 Güterzüge verkehren. Am Gotthard werden es mit der Inbetriebnahme des neuen Basistunnels 6 Güterzüge je Stunde und Richtung sein.



Bildlegende „rollende Landstrasse“ am Nordportal des Lötschberg-Basistunnels in Frutigen. Im Hintergrund ein RE „Lötschberger“ auf dem Weg über die Bergstrecke.