

Neuer Eisenbahntunnel durch die Alpen : der Löttschberg-Express rollt

Autor(en): **Lenzin, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **34 (2007)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911631>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Lötschberg-Express rollt. Ab Dezember fahren Güter- und Personenzüge durch den 34 Kilometer langen Basistunnel von Frutigen nach Raron. Das ist ein Meilenstein für die schweizerische Verkehrspolitik. Allerdings ist der Lötschberg bloss der erste, unbedeutendere Teil der Neat, der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen. Eine durchgehende Flachbahn im Nord-Süd-Transit entsteht erst mit den Tunnels an Gotthard und Monte Ceneri. Von René Lenzin



Neat-Baustelle in Mitholz (links), Portal-Baustelle bei Raron neben der Rhone im Wallis (Mitte), Eröffnungsfeierlichkeiten am 15. Juni 2007 ebenfalls in Raron (rechts).

Offiziell eröffnet wurde der Lötschberg-Basistunnel am 15. Juni dieses Jahres. Aber voll in Betrieb gehen wird er erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember. Viel nationale und internationale Prominenz wohnte der Eröffnung bei, darunter Bundesrat Moritz Leuenberger. «Der Lötschbergtunnel ist, bei aller Bewunderung für die technische Meisterleistung und die grosse Leistung aller Beteiligten, viel mehr als ein grandioses Loch durch den Berg», sagte der Verkehrsminister. Er stehe nämlich für «die konsequente Verwirklichung der schweizerischen Verlagerungspolitik, die heute in ganz Europa als vorbildlich gilt». Tatsächlich erlaubt der neue Tunnel einen Ausbau der Kapazitäten im

Transitverkehr durch die Schweiz. Er ist daher eine wichtige Etappe auf dem Weg zum Verlagerungsziel, das die Schweiz gesetzlich festgelegt hat, nämlich die Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650 000 pro Jahr.

Über 16 Millionen Tonnen ausgebrochen

Eindrücklich sind darüber hinaus die technischen Eckdaten des Bauwerks. Der zweiröhri-ge Tunnel hat eine Länge von 34,6 Kilometern. Zwischen den beiden Röhren gibt es 104 Querverbindungen. Die Bauzeit betrug inklusive bahntechnischer Ausrüstung acht Jahre. In der intensivsten Phase waren 2600 Personen auf der Baustelle beschäftigt, da-

von 2000 Arbeiter. Sie haben insgesamt 16,6 Millionen Tonnen Material ausgebrochen. Zu Preisen von 1998 betragen die Endkosten des Tunnels 4,3 Milliarden Franken. Das ist eine Milliarde mehr, als damals geplant. Inklusive Teuerung, Zinsen und Mehrwertsteuer beliefen sich die Kosten auf 5,3 Milliarden.

Der Lötschberg ist der erste Arm der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), deren Konzept in den späten 1980er-Jahren entstanden ist. Erste Ideen eines Basistunnels durch die Alpen wurden unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg publiziert. Noch 1983 sah der Bundesrat jedoch keine Dringlichkeit für solche Tunnels, nachdem

WIE WEITER IM SÜDEN?

Spätestens im Jahre 2020 soll die Gotthardachse der Neat fertig gestellt sein. Noch ist aber nicht klar, wie es dann zumal südlich der beiden Basistunnels weitergehen soll. In einer Vereinbarung haben sich die Schweiz und Italien zwar darauf verständigt, dass unser südliches Nachbarland die Kapazitäten schafft, um das Verkehrsaufkommen auf der Gotthard- und der Lötschbergachse aufzufangen. Aber konkret ist in Italien noch wenig bis gar nichts in die Wege geleitet worden.

Für Aufsehen hat diesen Sommer ein hoher Funktionär der ita-

lienischen Staatsbahn gesorgt, als er den Ceneritunnel als überflüssig bezeichnete. Denn Italien wolle den Güterverkehr westlich an Mailand vorbeiführen, das heisst entweder auf der Lötschberg-Simplon-Strecke oder durch den Gotthard und dann auf der heute noch einspurigen Linie entlang des Lago Maggiore. Diese Aussage verursachte vor allem in der Schweiz viel Wirbel, der sich erst wieder legte, als der italienische Verkehrsminister Antonio Di Pietro intervenierte. Für Italien sei die Gotthardachse prioritär, versicherte er. Sein Land werde die Linie Como-Mailand durchgehend

auf vier Spuren ausbauen und damit die historische Gotthardstrecke über Lugano-Chiasso-Como stärken. Woher er allerdings das Geld für diesen Ausbau nehmen will, ist noch alles andere als klar. Denn in Italien stehen bei desolaten Staatsfinanzen derart viele Infrastrukturprojekte an, dass schmerzliche Abstriche unvermeidbar sein werden.

Zusätzliche Mittel braucht es aber auch in der Schweiz. Nicht nur werden die Basistunnels teurer als projektiert. Wenn die Gotthardlinie eine durchgehende Schnellbahn sein soll, sind auch noch happige Zusatzinvestitionen

zwischen Lugano und Chiasso fällig. Die heutige, über hundertjährige und ziemlich kurvige Strecke führt über den Seedamm von Melide. Das Bundesamt für Verkehr hat eine Studie in Auftrag gegeben, die vier Varianten für eine neue und schnellbahntaugliche Linienführung prüft und vergleicht. Bei allen Varianten sind eine Seeunter- oder -überquerung sowie mehrere Tunnels notwendig. Die Kosten dürften sich auf mindestens drei Milliarden Franken belaufen. Diese Summe ist im Fonds für die Finanzierung von grossen Bauwerken des öffentlichen Verkehrs nicht eingeplant. R.L.

er drei Jahre zuvor das zuständige Verkehrsdepartement beauftragt hatte, eine Variantenwahl vorzubereiten. Danach ging es aber schnell: 1990 beschloss die Regierung das Konzept mit Gotthard und Lötschberg, dem das Parlament 1991 zustimmte.

In zwei Abstimmungen hat das Volk die Neat mit deutlichen Mehrheiten gutgeheissen. 1992 sprach es sich für die Variante mit zwei Tunnels aus. Und 1998 hat es ein Finanzierungskonzept für die grossen Bauwerke des öffentlichen Verkehrs verabschiedet, nachdem sich die ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsannahmen für die Neat als völlig unrealistisch erwiesen hatten. Das Konzept sah einen Fonds aus zweckgebundenen Einnahmen (Mehrwertsteuer, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer) sowie aus rückzahlbaren Darlehen und Vorschüssen vor. Allerdings waren auch die neuen Annahmen zu optimistisch. Seit Kurzem geht man nicht mehr davon aus, dass die Bahn dereinst einen Teil der Baukosten zurückzahlen können. Daher haben Bundesrat und Parlament die bis Ende 2004 aufgelaufenen

Darlehen in der Höhe von rund 2,5 Milliarden in Bevorschussung umgewandelt.

Nur eine Spur ausgebaut

Bis heute läuft in der Schweiz ein Gezänk, ob es wirklich zwei Basistunnels braucht und welche der beiden Achsen wichtiger ist. Als Teil des damaligen Finanzkompromisses wurde beschlossen, dass der Lötschbergtunnel vorerst nur einspurig ausgebaut wird. Dies beschränkt seine Kapazitäten und damit auch sein Verlagerungspotenzial. Allerdings wäre auch der voll ausgebaute Lötschberg nur von begrenztem Nutzen für den internationalen Transitverkehr. Denn die Fortsetzung im Süden durch den Simplontunnel und bis Domodossola bleibt eine Bergstrecke. Für den Güterverkehr heisst das: zwei Lokomotiven, geringere Geschwindigkeit und kürzere Züge.

Deutlich sagte es Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo, kürzlich in einem Interview: «Für den Güterverkehr ändert sich nicht viel, denn der Lötschberg ist ja kein Basistunnel, die Höhendifferenz bleibt. Er verbindet das

Berner Oberland mit dem Oberwallis und nicht das Mittelland mit Domodossola. Erst der Basistunnel am Gotthard wird die Produktivität spürbar erhöhen.» Ähnlich lautete der Tenor auch an einer Tagung der Firma Hupac, die seit 40 Jahren im kombinierten Verkehr tätig ist. Erst die Linie durch Gotthard und Monte Ceneri, die zwischen 2017 und 2020 eröffnet werden soll, wird eine durchgehende Flachbahn sein.

Doch diese Vorbehalte vermögen die Freude am neuen Lötschbergtunnel vorläufig nicht zu trüben. Zumindest im Personenverkehr führt er zu deutlich kürzeren Reisezeiten. So dauert die Fahrt von Basel und Bern nach Mailand künftig fast eine Stunde weniger lang. Aus rein schweizerischer Perspektive gilt es vor allem die Annäherung des Wallis an die Deutschschweiz zu betonen. Für Oberwalliser wird die Bundesstadt zur Pendlerdestination. Sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite hofft man dank der schnellen Verbindung auf zusätzliche Touristen. Wie berechtigt diese Hoffnungen sind, wird sich zeigen.

Inserate

www.asn.ch



ASN
Services for Expatriates

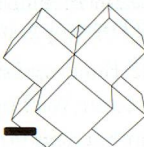
Internationale Kranken- und Unfallversicherung

- Privatversicherung bei Krankheit und Unfall
- Freie Wahl des Arztes und des Spitals
- Weltweiter und lebenslanger Versicherungsschutz
- Mehrsprachiger 24h-Telefonservice
- Alternative Heilmethoden

Suchen Sie nach einer Krankenversicherung? Wir finden gerne den richtigen Versicherungsschutz für Sie: Kontaktieren Sie uns.

ASN AG, Bederstrasse 51, CH-8002 Zürich
Tel +41 43 399 89 89, Fax +41 43 399 89 88
e-Mail info@asn.ch, Internet www.asn.ch

Nominationen für den Auslandschweizer-Preis 2008



Wer hat aussergewöhnliches **Engagement** zugunsten der „fünften Schweiz“ gezeigt?

Für den mit CHF 10'000 dotierten **Auslandsschweizer-Preis** der FDP Schweiz International werden Personen oder Institutionen gesucht, die sich für die Anliegen der Auslandschweizer und Auslandschweizerinnen in ausserordentlichem Masse verdient gemacht haben.

Nominieren Sie jetzt Ihren Favoriten! Die von Ihnen vorgeschlagenen Persönlichkeiten oder Institutionen können ihren Sitz und ihr Wirken sowohl im Ausland als auch in der Schweiz haben; die Schweizer Nationalität stellt für die Nomination **keine Bedingung** dar. Alle Eingaben werden von einer hochkarätigen Jury bewertet.

Weitere Informationen und das **Formular zur Einreichung** einer Nomination finden Sie unter **www.fdp-schweiz-international.com**. Nominationen müssen bis spätestens 31. Oktober 2007 eingereicht werden.

FDP SCHWEIZ - INTERNATIONAL
Wir Liberalen.

PRD SUISSE - INTERNATIONAL
Les Radicaux.

PLR SVIZZERO - INTERNAZIONALE
I Liberali.