

# Ohne Ausbau kein Halbstundentakt

**FRUTIGEN** Am Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels haben BLS und weitere Unternehmen bis Ende 2017 ein Vorprojekt erarbeitet. Um der Bevölkerung den heutigen Wissensstand zu vermitteln, lud das Bahnunternehmen zum Infoabend ein.

Was Politiker und Tunnelbetreiber an der offiziellen Feier zum zehnten Geburtstag des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im Sommer 2017 forderten (wir haben berichtet) – den Teilausbau – vermittelte Daniel Pixley, Leiter Alptransit bei der BLS, vorgestern in Frutigen anhand von Zahlen und Bildern. Geplant werde derzeit der Ausbau der 14 Kilometer langen Weströhre zwischen Ferden und Mitholz und des 4 Kilometer langen Abschnitts Wengi-Ey. Im Ersteren muss vor der bahntechnischen Ausrüstung die Betoninnenschale eingebaut werden, während im Abschnitt nördlich von Frutigen nur noch die Bankette und die Fahrbahn fehlen. Doppelspurig ist bereits der Abschnitt Ferden-Raron. Zum 7 Kilometer langen Abschnitt Mitholz-Frutigen bestehe zwar ein Vorprojekt, für den durchgehenden Halbstundentakt sei der Vollausbau aber nicht nötig, erklärte Pixley. Als Rettungsstollen dient hier der ehemalige Sondier- und heutige Dienststollen Helke-Mitholz. Kein Thema für den späteren Vollausbau ist hingegen der Stollen im Süden Richtung Rhonetal zum bestehenden Portal Steg.

## Privateigentümer involviert

Zu den Gründen für den geforderten Teilausbau verwies Pixley auf die Erfolgsgeschichte des LBT, wonach der Personenverkehr seit Inbetriebnahme um 70 Prozent zugenommen habe. Zudem sei der Marktanteil des Güterverkehrs 2017 auf der Lötschbergachse erstmals höher gewesen als via Gotthard, trotz des dortigen Vollaubaues. «Der LBT ist in wenigen Jahren die einzige Fernverkehrsstrecke in der Schweiz ohne durchgehenden Halbstundentakt», sagte Daniel Pixley. Zudem verhindern Lötschberg und Gotthard eine



Der Lötschberg-Basistunnel: Die Weströhre des Teilabschnitts Mitholz-Ferden soll ausgebaut werden.

Foto: Guido Lauper

Misere im Nord-Süd-Verkehr, wie sie der Streckenunterbruch im deutschen Rastatt verursacht hatte.

Der Bevölkerung versprach der Referent: «Da der Grossteil der Arbeiten unter Tag ausführt werden, werden sie kaum wahrgenommen. Zu und von den Installationsplätzen in Mitholz und auf dem Gelände der Armasuisse nördlich des Bahnhofs Frutigen wird das Material weitgehend auf der Schiene befördert.» Auf den dritten Installationsplatz Wengi-Ey müsse mit Privateigentümern für kurzzeitige Benützung noch verhandelt werden. Was laut Pixley mit ein Grund sei, die Bevölkerung frühzeitig zu orientieren.

## Inbetriebnahme im Jahr 2028?

Bewilligt das Parlament 2019 den Teilausbau mit Kosten von 920 Millionen Franken (+/-25 Prozent), erfolgt nach Ausschreibung und Ausarbeitung des Ausführungsprojektes der Baustart im Engstligentunnel im besten Fall im Jahr 2021. Kurz danach

wird der Abschnitt Mitholz-Ferden in Angriff genommen mit dem Ziel der Inbetriebnahme 2028. Während der Bauzeit ist die Rettung im Einspurabschnitt laut Pixley jederzeit gewährleistet und danach die Interventionsituation auf der Schiene besser als bisher mit Autobussen. «Der geforderte Halt von Intercityzügen in Frutigen hat mit dem Tunnelausbau keinen Zusammenhang», beantwortete Daniel Pixley eine Frage aus dem Publikum. Und ergänzte: «Gemäss Kriterien des Bundesamtes für Verkehr ist ein Halt in Frutigen sicher nicht realistisch.»

Im Grusswort verwies Frutigens Gemeindepräsident Hans Schmid «auf den wirtschaftlichen Nutzen der BLS im Tal, die heute in Frutigen über hundert Arbeitsplätze anbietet.»

Guido Lauper

**Fragen zum Ausbau** beantwortet der BLS-Kundendienst per Tel. 058 327 31 32 oder via Kontaktformular [bbs.ch/kundendienst](http://bbs.ch/kundendienst).

## ZUKUNFT DER BERGSTRECKE

Wenn der Lötschberg-Basistunnel ausgebaut werden kann, was bedeutet dies für den Fortbestand der Bergstrecke? Die BLS unterscheidet zwischen dem geforderten Teilausbau und einem allfälligen späteren Vollausbau auf durchgehende Doppelspur. Stimmen Bundesrat und Parlament der Finanzierung des Teilaubaues zu, dann wird die BLS «im Regelfall» alle Güterzüge auf dieser Neat-Achse durch den Basistunnel fahren. Bei Störungen oder Verspätungen soll die Bergstrecke aber als Ausweichroute erhalten bleiben. Dies inklusive des sogenannten 4-Meter-Korridors, wie BLS-Sprecherin Helene Soltermann sagt. Somit können Züge mit einer Eckhöhe von 4 Metern weiterhin über den Berg fahren, was vorab für die Lastwagen-Huckepackzüge nötig ist. Die BLS verspricht sich Kosteneinsparungen bei Unterhalt und Infra-

struktur, weil die **Bergstrecke weniger durch schwere Güterzüge belastet** und abgenutzt würde. Gemäss früheren Angaben lässt sich der Energieverbrauch um rund 40 Prozent senken. Das soll Transporte auf der Schiene billiger machen und damit die Verlagerung weg von der Strasse begünstigen. Bei einem Vollausbau auf durchgehende Doppelspur könnten die Güterzüge vollständig von der Bergstrecke in den Basistunnel verlegt werden. «Entsprechend würde die BLS prüfen, wo die Infrastruktur kostengünstiger ausgestaltet sein kann», sagt Soltermann. Das könnten günstigere Bauweisen sein oder der Abbau von nicht mehr benötigten Weichen für den 4-Meter-Korridor. **Grundsätzlich werde die Bergstrecke so oder so bei einem Weiterausbau des Basistunnels in Betrieb bleiben**, betonte die BLS-Sprecherin. *ju*

## Brücken werden saniert

**BRIENZWILER** Beim A-8-Anschluss Unterbach befinden sich diverse Brücken und Rampen. Sie werden ab Montag saniert. Die Aarebrücke wird bis circa Dezember einseitig gesperrt. Der Verkehr wird umgeleitet.

«Der Anschluss Unterbach südlich von Brienzwiler ist eine nicht alltägliche Konstruktion. Zunächst wegen der ungewöhnlichen Verkehrsführung der Nationalstrasse: Von Interlaken/Brienz her muss man die Ausfahrt nehmen, um auf der A8 in Richtung Brünig weiterzufahren», heisst es in einer Mitteilung des Bundesamtes für Strassen (Astra). Aber auch baulich sei der Anschluss speziell. «Er besteht aus diversen Brücken und Rampen. Sie sind teils seit Mitte der Siebzigerjahre, teils seit den Achtzigerjahren in Betrieb.» Nun müssen diese «grundlegend saniert und zum Teil auch statisch verstärkt werden», hält das Astra weiter fest. Die Hauptarbeiten starten in diesem Monat und sollen bis Dezember dauern.

## Brücke und Rampen sperren

Um den nötigen Platz für die Arbeiten zu schaffen, müsse die Brücke über die Aare teilweise gesperrt werden. Sie ist während der Bauzeit nur in Richtung Brünig befahrbar. Der Verkehr vom Brünig her in Richtung Meiringen oder Brienz/Interlaken wird über die Kantonsstrasse zum Anschluss Brienz umgeleitet.

Auch die Rampen zur Brücke müssen gesperrt werden. Deshalb wurde beim Anschluss vorgängig ein provisorischer Kreislauf gebaut. Wer von Meiringen her Richtung Brünig fahren möchte, kann über diesen Kreislauf auf die Aarebrücke gelangen. Der Kreislauf verbindet auch den westlichen Teil von Unterbach mit der A8. Er wird nach Abschluss der Sanierung wieder zurückgebaut.

Diese Verkehrsführung gelte vom 5. Februar bis voraussichtlich Dezember. Witterungsbedingte Verzögerungen könnten nicht ausgeschlossen werden, schreibt das Bundesamt. *pd*



## Fielmann: Lieber besser aussehen als viel bezahlen.

Fielmann zeigt Ihnen die ganze Welt der Brillenmode – zum garantiert günstigsten Preis. Denn Fielmann bietet Ihnen die **Geld-zurück-Garantie**. Sehen Sie das gleiche Produkt noch 6 Wochen nach Kauf anderswo günstiger, nimmt Fielmann die Ware zurück und erstattet den Kaufpreis.

**Moderne Komplettbrille**  
mit Einstärkengläsern, 3 Jahre Garantie.

**47.50 CHF**

**Sonnenbrille in Ihrer Stärke**  
Metall oder Kunststoff, Einstärkengläser,  
UV-Schutz, 3 Jahre Garantie.

**57.50 CHF**

[www.fielmann.com](http://www.fielmann.com)

**Fielmann**