

Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung auf der Lötschberg-Simplonachse

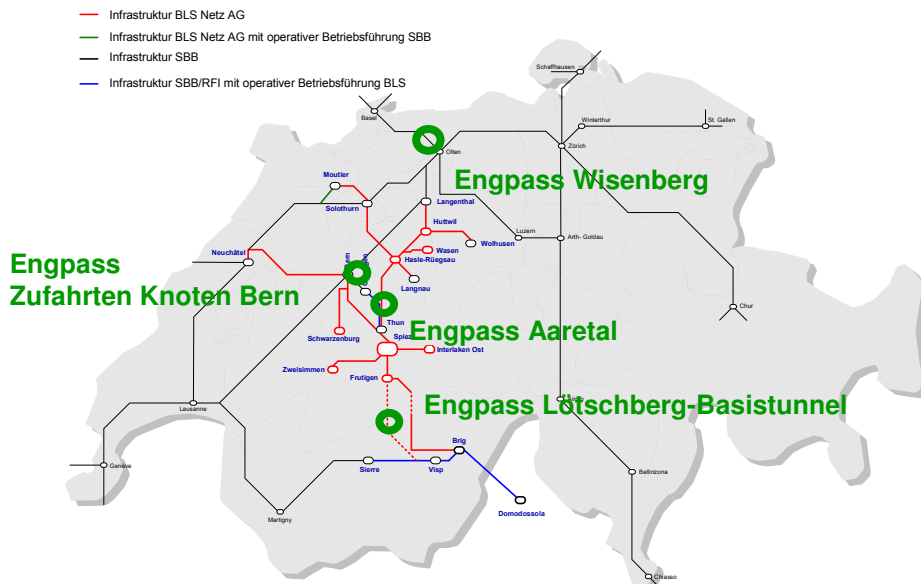
1. Verkehrliche Bedürfnisse als Ausgangspunkt

Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Lötschberg-Simplonachse weisen markante Wachstumsraten auf. Um allen Verkehren eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen setzt sich die BLS AG für folgende Ziele ein:

- **Kapazitätssteigerung im Gütertransitverkehr und Stärkung der Verlagerungspolitik**
Die Lötschberg-Simplonachse verfügt über ausreichend Kapazität, um das prognostizierte Wachstum im Güterverkehr bei gleichbleibenden Produktionskosten aufzufangen.
- **Weiterentwicklung des Personenfernverkehrs**
Für den Personenfernverkehr bestehen zwischen Bern und Visp Weiterentwicklungsmöglichkeiten (z.B. 1/2-h-Takt), die keine Auswirkung auf die Güterverkehrskapazität haben.
- **Nachfrageorientierte Entwicklung des S-Bahnnetzes im Raum Bern**
Die S-Bahn Bern kann ihr Kernnetz weiterentwickeln. Dazu braucht es im Zulauf auf den Knoten Bern eine systematischere Trennung von Fern- und Güterverkehr einerseits und S-Bahn andererseits.

2. Die zentralen Entwicklungsengpässe

Die Analyse des heutigen Systems zeigt, dass zur mittelfristigen Erreichung der genannten Ziele folgende strategischen Entwicklungsengpässe behoben werden müssen:



Besondere Bedeutung kommt dem Ausbau des Aaretals mit einem 3. Gleis Gümligen-Münsingen zu. Ein solches würde nicht nur dem Güterverkehr auf der Transitachse dienen, sondern ist ein Kernelement der S-Bahn-Entwicklung im Grossraum Bern. Diese stösst bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen und wird gemäss Prognosen in den kommenden 15 Jahren ein weiteres Nachfragewachstum von 60% verzeichnen. Ohne einen Kapazitätsausbau im Aaretal ist eine substantielle Angebotsentwicklung des Berner S-Bahnsystems unter den heutigen Voraussetzungen nicht möglich.

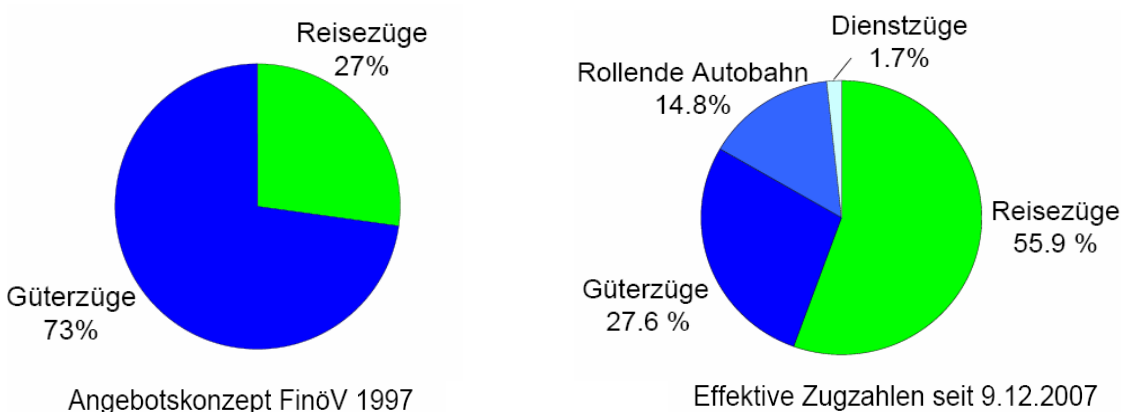
3. Weshalb es den Weiterausbau der Lötschbergachse braucht

Nachfrageentwicklung im Güterverkehr

Seit dem Jahr 2000 hat sich der Güterverkehr auf der Lötschbergachse mehr als verdoppelt. Ein Ende dieses Wachstums ist nicht abzusehen: Schweizweit ist im alpenquerenden Schienengüterverkehr bis 2030 eine weitere Steigerung von 50% zu erwarten.

Nachfrageentwicklung im Personenverkehr

Die Nachfrage im Personenverkehr hat sich zwischen Bern und Visp dynamischer entwickelt als ursprünglich prognostiziert. Entsprechend verkehren heute deutlich mehr Reisezüge durch den Lötschberg-Basistunnel als ursprünglich vorgesehen.



Grafik 1 Entwicklung der Zugzahlen auf der Lötschberg-Basisstrecke:

Im Angebotskonzept FinöV von 1997 ging man von täglich 30 Personenzügen im neuen Lötschberg-Basistunnel aus. Heute sind es 49 fahrplanmässige Personenzüge pro Tag (vgl. Grafik 1). An nachfragestarken Tagen verkehren zusätzlich Extrazüge. Dies führt dazu, dass weitere geplante Gütertrassen unplanmässig über die Bergstrecke geführt werden müssen. Der Personenverkehr verdrängt also gewissermassen den Güterverkehr von der Basisstrecke. Ohne Weiterausbau des Lötschberg-Basistunnels kann der Güterverkehr deshalb die durch die NEAT bezweckten Produktivitätsgewinne nur zum Teil realisieren.

Noch stärker sind die Wachstumsraten im Bereich der S-Bahn Bern, welche im Grossraum Bern und im Aaretal über dieselben Gleise geführt wird wie der Transitverkehr. Hier erwartet die BLS bis 2025 Wachstumsraten von bis zu 60%. Obwohl die Züge an den Spitzenzeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stossen, ist eine substantielle Angebotsverdichtung auf den heutigen Anlagen nicht mehr möglich. Jeder zusätzliche S-Bahnzug würde die bestehende Kapazität des Transitverkehrs tangieren.

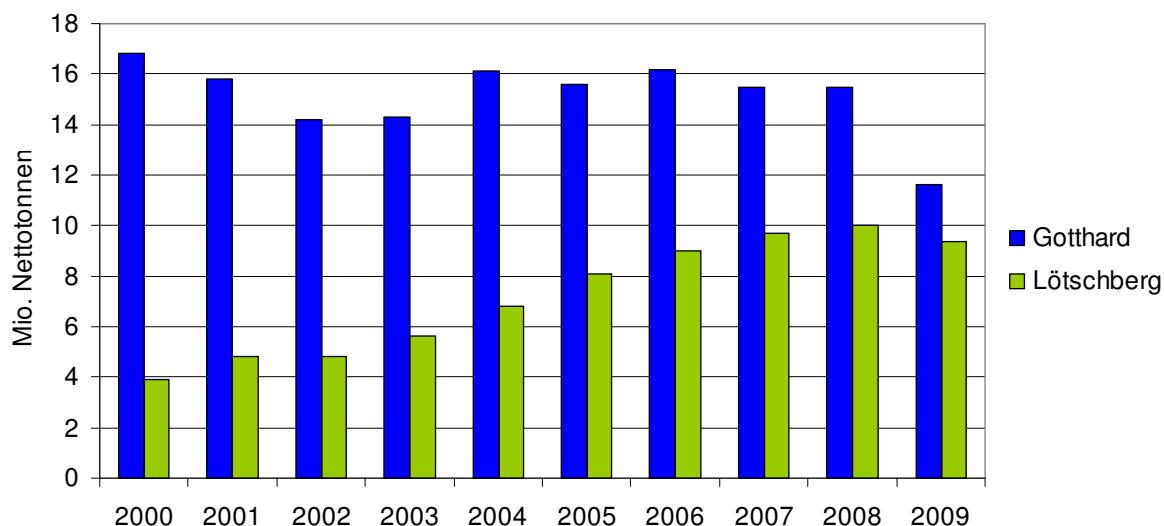
Zahlreiche Synergien für alle Verkehrsarten

Der Ausbau der Lötschbergachse dient nicht nur der Sicherung der NEAT-Kapazitäten für den Güterverkehr, sondern hat folgende wichtige Synergieeffekte:

- er ermöglicht die systematische Trennung von Fern-/Güterverkehr und S-Bahn-Verkehr in der Zufahrt auf den Knoten Bern und schafft damit ausreichend Kapazität für die Entwicklung S-Bahn Bern inkl. ¼-h-Takt Bern-Münsingen, einem Kernelement der S-Bahn Bern
- er verbessert die Anbindung Bern-Wallis dank IC ½-h-Takt Bern-Visp an Wochenenden oder integral an allen Wochentagen
- er verbessert die Anbindung der Nordwestschweiz dank drittem Juradurchstich (Wisenberg)

Vorteilhafte Lage hinsichtlich der Güterverkehrsströme

Die Lötschberg-/Simplonachse bedient direkt die Region westlich von Mailand, wo sich heute die wichtigen Terminalstandorte befinden (Novara, Gallarate, Busto Arsizio). Sie ist die kürzeste und hinsichtlich Trassenbenützungsgebühren die günstigste Verbindung vom Eingangstor Basel in diesen Raum. Entsprechend entwickelt sich auch die Nachfrage äusserst dynamisch: Wurde im Jahr 2000 noch weniger als 20% des alpenquerenden Schienenverkehrs über den Lötschberg geführt, waren es 2009 rund 45% (vgl. Grafik 2).



Grafik 2 Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (Quelle: UVEK)

Stärkung des Gesamtsystems im schweizerischen Gütertransit

Bei der Planung der NEAT hat sich das Volk bewusst für die sogenannte „Netzvariante“ entschieden, welche nicht eine einzelne Transitachse umfasst, sondern beide Achsen am Gotthard und am Lötschberg 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 zusammengenommen) 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. Die beiden Achsen bilden also ein 6-3-System. Mit der Eliminierung der zentralen Engpässe am Lötschberg kann dessen Kapazität auf mindestens vier stündliche Gütertransittrassen erhöht werden. Damit ergäbe sich im Schweizer Schienengütertransit ein stabileres 6-4-System mit einer guten Achsen-Redundanz.

Einzig Alpenquerung für grossprofilige Züge

Die Lötschbergachse ist – auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels – der einzige Schweizer Alpenübergang, auf dem grossprofilige Züge (Eckhöhe von 4 Metern: sogenannte „SIM-Trassen“) geführt werden können. Diese Züge gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie sind sowohl für den begleiteten („Rollende Autobahn“) als auch für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) notwendig, da im Strassentransport zunehmend sogenannte Megatrailer eingesetzt werden, die sich nur dank grossprofiliger Trassen von der Strasse auf die Schiene verlagern lassen.

Kapazitäten im Südanschluss sind vorhanden

Eine Kapazitätssteigerung der Lötschberg-Simplonachse würde nicht an der Grenze aufhören. Bereits heute sind südlich von Domodossola die nötigen Gleiskapazitäten vorhanden, um zusätzliche Güterzüge zu befördern.