



Das Nordportal des Lötschberg-Scheiteltunnels.

Lötschberg-Tunnel

Neue Fahrbahn für 105 Millionen

Die BLS erneuert die Fahrbahn im Lötschberg-Tunnel auf der Bergstrecke zwischen Kandersteg BE und Goppenstein VS. Dafür investiert das Bahnunternehmen rund 105 Millionen Franken. Während der Bauarbeiten, die bis 2022 dauern,

läuft der Bahnbetrieb weiter. Die Fahrbahn des 14,6 Kilometer langen Tunnels ist über 40 Jahre alt. Bei der Sanierung werden die Gleise samt Holzschwellen und Schotter durch eine feste Fahrbahn aus Beton ersetzt, wie die BLS mitteilt.

Die neue Fahrbahn sei nachhaltiger und weise eine längere Lebensdauer auf. Zudem werde so die Fahrt durch den Tunnel ruhiger. Gebaut wird etappenweise und bei laufendem Bahnbetrieb. Die Kosten von rund 105 Millionen Franken liegen um rund 20 Millionen höher als die ersten Kostenschätzungen aus dem Jahre 2017, die sich auf 83,5 Millionen beliefen. Die BLS führt diese Mehrkosten auf die «Komplexität» der Baustelle, die lange Bauzeit auf mehreren Abschnitten und die engen Platzverhältnisse im Tunnel zurück.

Ab dem 20. August wirken sich die Bauarbeiten vor allem auf den Autoverladebetrieb aus. Bis Ende Oktober fahren die Autozüge im Halbstundentakt durch den Tunnel. Ohne Einschränkungen verkehren die Autozüge an den Wochenenden im September. Mit längeren Wartezeiten müssen Nutzer des Autoverlads im November und Dezember rechnen. Wegen intensiver Bauarbeiten kann dann nur ein Autozug pro Stunde und Richtung durch den Tunnel fahren. Während den Spitzentagen der Hochsaison an Weihnachten und Ostern ruhen die Bauarbeiten, so dass dann bis zu sieben Autozüge pro Stunde fahren. Weniger Auswirkungen hat die Sanierung laut der BLS auf Bahnpassagiere. Kaum betroffen ist auch der Güterverkehr. (sda)

Alle Vöglein sind schon da...



Stefan Vannoni ist Direktor der Cemsuisse, einer der vier Trägerorganisationen der Betonsuisse.

Um Amsel, Drossel, Fink und Star geht es in dieser Kolumne nicht. Wobei, um einen «Star» vielleicht doch: In der Schweiz wird lokal und mit natürlichen Rohstoffen ein Bindemittel produziert, das erdbebensichere Bauten, solide Fundamente, hohe Brücken und stabile Tunnels ermöglicht. Kennen Sie es? Genau, es handelt sich um Zement – jene Zutat für den wichtigsten Baustoff unserer Zeit. Zement bindet Wasser und Gesteinskörnung und trägt dazu bei, dass der Baustoff Beton – ein künstlich hergestellter Stein – entsteht. Der Zement hält die verschiedenen Bestandteile zusammen und gibt dem Beton Festigkeit und Dauerhaftigkeit.

Doch warum in aller Welt beginnt diese Kolumne mit einem Lied über einheimische Vogelarten? Nun, die Herstellung von Zement

ermöglicht nicht nur verdichtetes Bauen und Infrastrukturen, sondern trägt auch wesentlich zur Steigerung der Artenvielfalt in der Schweiz bei. In Steinbrüchen und Kiesabbau stellen nisten seltene Vogelarten und Amphibien, wachsen geschützte Pflanzen, und Gämsen suchen die Gebiete regelmässig auf, um ihre Jungen aufzuziehen.

Damit entsteht wichtiger Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten, die auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion IUCN figurieren. Während die Schweiz von der OECD für ihre Umweltpolitik in vielen Bereichen gute Noten erhält, steht sie in Bezug auf Biodiversität international nicht sonderlich gut da. Die Erhaltung und Förderung der Biodiversität ist wohl eine der unterschätzten Herausforderungen der Schweizer Umweltpolitik.

Passend für diese Kolumne wäre entsprechend auch folgender Titel gewesen: «Von Zement, Beton und der Artenvielfalt in der Schweiz.» An den Fakten für die Tier- und Pflanzenwelt hätte sich indes nichts geändert: Gewisse (Vogel-)Arten sind schon hier, anderen helfen Steinbrüche und Kieswerke, sich

wieder anzusiedeln. Das mag für einige Leser überraschend sein. Meines Erachtens ist es aber ein anschauliches Beispiel für den Beitrag einer nachhaltigen Industrie, deren Ruf nicht immer mit den tatsächlichen Nachhaltigkeitsbestrebungen der Unternehmen Schritt hält. «Kyoto I» zu erreichen, wäre für die Schweiz ohne den Klimabeitrag der Industrie nicht möglich gewesen. Und auch das Recycling von Beton oder das Schliessen von Stoffkreisläufen durch Verwertung von Abfallfraktionen wären weitere Beiträge, über die man berichten könnte. Doch das sind Themen weiterer Kolumnen und Artikel.

Zentral bleibt: Die Zement- und Betonbranche leistet einen wertvollen Beitrag zur Nachhaltigkeit. Ein Element davon sind Steinbrüche und Kiesabbau stellen mit ihrer Vielfalt von seltenen Tier- und Pflanzenarten. Sozusagen nebenbei werden – lokal, aus natürlichen Rohstoffen, mit grossem Bewusstsein für die Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen und ohne grosses politisches Aufheben – die Hauptzutaten für den meistverwendeten Baustoff der Welt produziert. ■



Kolumne