

Die Geschichte der BLS Lötschbergbahn

Projekt und Gründung

Der Kanton Bern, der mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn im Jahr 1882 von der Nord–Süd-Hauptverkehrsachse abgeschnitten worden war, schöpfte alle seine föderalistischen Rechte aus, um eine eigene Transitbahn zu erstellen. Allerdings konnte von der Eidgenossenschaft mit keiner finanziellen Hilfe gerechnet werden. Die Bundesbehörden wehrten sich vehement gegen eine konkurrierende Transitachse. So blieb dem Kanton Bern nichts anderes übrig, als die Geldmittel anderweitig zu beschaffen. Diese kamen unverhofft aus dem westlichen Nachbarland. Da Frankreich 1871 das Elsass und Lothringen mitsamt dem Grenzübergang Basel an Deutschland verloren hatte, waren Wirtschaftskreise aus Paris daran interessiert, sich an einer für sie attraktiven internationalen Transitbahn durch die Schweiz finanziell zu beteiligen. Der Grenzort Delle sollte das neue Tor zur Schweiz und zu Italien werden.

Der Berner Alt-Regierungsrat Wilhelm Teuscher (1834–1903) projektierte mehrere Trassevarianten via Frutigen–Lötschberg für eine solche Bahn. Dem Lötschbergprojekt stand aber auch eine Wildstrubelvariante gegenüber. So entwickelten sich zwei Linienführungen, welche die bernische Kantonsregierung in zwei Parteien spaltete. Das Initiativkomitee Pro Lötschberg setzte sich schliesslich durch. Am 27. Juli 1906, wenige Monate vor Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten, wurde die Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon BLS gegründet

Der Baubeginn

Die Gesamtarbeiten für die rund 58 Kilometer lange Bergstrecke Frutigen–Spiez wurden an ein französisches Baukonsortium vergeben. Das Hauptbauwerk war der 13,7 km lange Lötschbergtunnel. Die Bauarbeiten begannen am 15. Oktober 1906. Im selben Jahr fand die Einweihung des Simplontunnels zwischen Brig und Iselle (Italien) statt.

Bereits 1907 verlangten die Bundesbehörden von der BLS, den Lötschbergtunnel auf Doppelspur auszubauen und seine Zufahrtsrampen im entsprechenden Profil zu projektieren. Ein auf der ganzen Länge angelegter Unterbau für ein zweites Gleis scheiterte jedoch aus finanziellen Gründen. Einzig der Lötschbergtunnel wurde doppelspurig gebaut.

Am 24. Juli 1908 brachen während den Bohrarbeiten direkt unter dem Gasterntal grosse Mengen Wasser- bzw. Sedimentgestein in den Tunnelstollen. Dabei kamen 25 italienische Mineure ums Leben. Infolge dieses schrecklichen Ereignisses wurden die Bauarbeiten während rund sechs Monaten stillgelegt. Der mit Schutt ausgefüllte Stollen wurde zugemauert und eine Umgehung der Unglücksstelle projektiert. Der damit verbundene Bau von drei Kurven innerhalb des Bergs hatte zur Folge, dass der Lötschbergtunnel etwas länger wurde als vorgesehen, nämlich 14,612 Kilometer.

Am 31. März 1911 wurde der Berg durchstossen.

Die Inbetriebnahme und die Zeit danach

Nachdem die Zufahrtsrampen auf beiden Seiten des Lötschbergs mit ihren kühnen Bauwerken (33 Tunnel, 3 Lawinenschutzgalerien und 22 Brücken) gebaut waren, wurde die mit Wechselstrom elektrifizierte Lötschbergbahn (15 000 V, 16 2/3 Hz) am 19. Juni 1913 feierlich dem Betrieb übergeben. Die internationalen Transitzüge durchquerten aber nur für kurze Zeit das Alpenmassiv am Lötschberg. Am Horizont kündigte sich bereits der erste Weltkrieg mit all seinen Folgen an.

Mit der Übernahme der Thunerseebahn TSB (Thun/Scherzliggen–Interlaken–Bönigen), 1913, wurde die BLS betriebsführende Gesellschaft folgender Bahnen:

BN Bern–Neuenburg-Bahn (43 km), GBS Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (52 km) und SEZ Spiez–Erlenbach-Bahn (35 km). Durch die Fusion BLS/TSB wurde die Lötschbergbahn zudem Inhaberin des Schifffahrtsbetriebs auf dem Thuner- und Brienersee.

1915 eröffnete die BLS die Grenchenberglinie zwischen Moutier und Lengnau mit dem 8,5 km langen Grenchenbergtunnel. Die Linienführung über Delle nach Grenchen und Biel hätte Frankreich dem Lötschberg und damit Italien näher bringen sollen. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Juradurchquerung zwischen Moutier und Biel nur auf Umwegen möglich gewesen. Als jedoch im Versailler Abkommen, 1919, Elsass und Lothringen an Frankreich zurückerstattet wurden, verlor der Grenzpunkt Delle an Bedeutung. Der Transitverkehr wickelte sich wieder über Basel/St-Louis ab. Dank des wachsenden Güterausstauschs zwischen Deutschland und Italien über die Lötschberg–Simplon-Route gelang es der BLS, den Transitausfall über Delle zu verkraften. Der inner-schweizerische Verkehr nach und vom Wallis nahm seinerseits einen so grossen Aufschwung, dass niemand mehr am politischen und wirtschaftlichen Wert dieser neuen Alpentransversale zweifelte.

Die grossen Ausbauten

1976 genehmigte der Bundesrat einen Baukredit von 620 Millionen Franken für den Doppelspurausbau in mehreren Phasen. Ein Jahr später begannen die Bauarbeiten. Am 8. Mai 1992 wurde die vollständig doppelspurige Lötschberglinie eingeweiht.

Ende 1993 erhielt die BLS vom Bund den Auftrag, auf ihrer Linie bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels einen Huckepackkorridor für Strassenfahrzeuge von 2,5 m Breite und 4 m Eckhöhe bereitzustellen. Entsprechende Bauarbeiten begannen im Januar 1994. Die Inbetriebnahme dieses Transitkorridors verzögerte sich in Folge geologischer Probleme auf der Simplon-Südseite. Der Betrieb wurde am 11. Juni 2001 aufgenommen. Seither trägt die „Rollende Autobahn“ – der Transport von LKW auf Schienen von Deutschland via Lötschberg nach Italien – massgeblich an der Verlagerung von Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene bei.

Die Bahnen im Wettbewerb

Das wirtschaftliche, politische und rechtliche Umfeld der Bahnen Europas veränderte sich gegen Ende des 20. Jahrhunderts derart, dass Umstrukturierungen bei den Bahnunternehmen unumgänglich wurden. Liberalisierung und Wettbewerb hielten auch bei den Bahnen Einzug. Die BLS Lötschbergbahn agierte frühzeitig und richtete sich strategisch neu aus: Auf den 1.1.1997 fusionierten die mitbetriebenen Bahnen BN, GBS und SEZ mit der BLS zur BLS Lötschbergbahn AG. Auch die Organisationsstruktur der BLS wurde vollständig erneuert. Die neue Organisation baut heute auf den drei ergebnisorientierten Kerngeschäften Infrastruktur, Personenverkehr und Cargo auf. Damit wurden die Bereiche "Infrastruktur" und "Verkehr" rechnerisch und organisatorisch getrennt.

Neue Aufgabenteilung zwischen BLS und SBB

Um im europäischen Schienenverkehr weiterhin bestehen zu können, einigten sich BLS und SBB auf eine neue Aufgabenteilung und hielten diese in der „Basisvereinbarung“ vom 15. Mai 2001 fest. Diese wurde auf den Fahrplanwechsel vom 12.12.2004 grösstenteils umgesetzt: Die BLS übernahm die S-Bahnlinien der SBB und damit die Systemverantwortung der S-Bahn Bern – der zweitgrössten S-Bahn der Schweiz. Die BLS übergab den SBB gleichzeitig ihren Fernverkehr. Im Cargogeschäft übernahmen die SBB die Systemführerschaft für den Einzelwagenladungsverkehr in der Schweiz. Im Transit- und Ganzzugverkehr herrscht seither Wettbewerb. Die SBB sind heute für das schweizweite Netzmanagement verantwortlich. Die BLS übernimmt ab Eröffnung der NEAT Lötschberg die Betriebsführung der gesamten Lötschberg–Simplon-Achse.

Das NEAT-Projekt

Mit grosser Mehrheit stimmten die Schweizerinnen und Schweizer am 27.9.1992 dem NEAT-Projekt zu (NEAT = Neue Eisenbahn-Alpentransversale). Mit diesem "Ja" bekundete das Volk seinen Willen zur Realisierung von zwei Alpentransversalen, eine am Gotthard, die andere am Lötschberg.

Das ursprüngliche Projekt am Lötschberg sah einen 41 Kilometer langen Basistunnel mit zwei Röhren zwischen Frutigen und dem Rhonetal vor. Aus finanziellen Gründen wurde das Projekt jedoch redimensioniert: Die Tunnellänge beträgt neu 34,6 km; einer der beiden Röhren wird grösstenteils vorerst nur im Rohbau erstellt. Im 2007 sollen die Züge mit 160–200 km/h durch den Lötschberg-Basistunnel rauschen. Gebaut wird die NEAT Lötschberg von der BLS-Tochtergesellschaft BLS AlpTransit AG. Die Eröffnung findet am 15. Juni 2007 statt. Der volle kommerzielle Betrieb wird mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 aufgenommen.

Die Fusion zur BLS AG

Im Juni 2006 fusionierten die Regionalverkehr Mittelland AG und die BLS Lötschbergbahn AG mit der BLS AG. Die Generalversammlungen der beiden Bahnen fanden am 22. Juni (RM AG) und 23. Juni 2006 (BLS Lötschbergbahn AG) statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre beider Bahnen stimmten der Fusion mit der BLS AG zu. Eigner des neuen Unternehmens BLS AG sind der Kanton Bern mit 55,8 %, der Bund mit 21,7 % sowie weitere Kantone Gemeinden und Private mit 22,5 % der Aktien. Die eigentliche Gründung der BLS AG kam am 24. April 2006 mit dem Eintausch der BLS- und RM-Aktien gegen solche der BLS AG durch die beteiligten Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Wallis und Neuchâtel zustande.

Mit dieser Fusion ist die BLS AG neben den SBB zum grössten Verkehrsleistungsunternehmen im schweizerischen Normalspurnetz geworden. Das Unternehmen deckt im regionalen Personenverkehr ein Gebiet ab, das zwischen dem Neuenburger- und dem Vierwaldstättersee einerseits und zwischen dem Jura und dem Simplonmassiv andererseits liegt. Betrieb und Leistungen der S-Bahn Bern können zukünftig aus einer Hand angeboten werden. 37 Millionen Fahrgäste benützen die Regional- und S-Bahn-Züge der BLS AG jährlich – Tendenz steigend.