

LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL

Der Lötschberg-Basistunnel verbindet Frutigen im Berner Oberland mit Raron im Wallis. Der Tunnel ist seit seiner Eröffnung am 9. Dezember 2007 aus der Schweizer Verkehrslandschaft nicht mehr wegzudenken. Das Gesamtinvestitionsvolumen von 4,3 Milliarden Franken macht sich bezahlt. Bis zu 120 Züge, die dem Personen- und dem reinen Güterverkehr dienen, benutzen die neue Lötschbergstrecke täglich.

Der Basistunnel ist Teil der Lötschberg-Simplon-Achse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), welche von Basel über Bern–Thun–Spiez zum Lötschberg und weiter via Brig–Simplon–Domodossola nach Mailand und Novara–Genua führt und neben der parallel verlaufenden Gotthardachse eine zweite Route für den alpenquerenden Schienengüterverkehr bildet. Der Lötschberg-Basistunnel bleibt bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2016 der drittlängste Tunnel der Welt, nach dem Seikan-Tunnel in Japan und dem Eurotunnel, der Frankreich mit England verbindet.

BAHNTECHNIK IM LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL

Das Baulos, für das die ABAG verantwortlich zeichnete, umfasste die Beleuchtung des Tunnels, die Speisung von Telekom, Funk, Sicherheit und Steuerungen, die Ausrüstung von 104 Querverbindungen und acht Betriebszentralen. Über 800 Tonnen Elektromaterial und 1390 Kilometer Kabel haben die beiden Partner im Tunnel eingebaut. Alleine für die Querverbindungen mussten 1600 Elektro- und Steuerungsschränke fabriziert werden, denn die Querschläge dienen im Notfall nicht nur der Evakuierung von Passagieren, sondern dort befinden sich die Anlagen für die Stromversorgung, die Arbeits- und Notbeleuchtung, die Datenübertragung, die Türsteuerungen und die Sicherheitsanlagen für das elektronische Zugsicherungssystem.

Der Lötschberg-Basistunnel wird aus dem auch zuvor bestehenden Unterwerk Frutigen, den neuen Unterwerken Mitholz und Gampel mit Strom versorgt. Für den Elektroverbrauch im Tunnel wurden 21 Trafostationen mit einer Gesamtleistung von 10 MW verteilt. Diese stellen 230/400 V Spannung zur Verfügung.

Die Anforderungen an die Materialien sind hoch. Denn im Tunnel herrscht ein Klima mit rund 35° Celsius und 80% Luftfeuchtigkeit. Alle verwendeten Materialien müssen in erster Linie korrosionsbeständig sein.

Die Erfahrungen, die die ABAG beim ersten Grossauftrag im Lötschberg gemacht haben, kommt der Firma nicht nur im Tunnelbau, sondern auch bei allen anderen elektrotechnischen Infrastrukturbauten zu gute.