

Tunnel-Komitee trifft sich mit SBB-Chef

Nach dem Entscheid des **Ständerats** ist es nun an Bundesrat und SBB zu entscheiden, ob es den Ligerztunnel braucht. Regionale Politiker weibeln im Hintergrund und haben neue Ideen.

MICHAEL EHRLER

Die gesetzliche Basis ist gelegt. Der Bundesrat muss prüfen, ob der Ligerztunnel Teil der übernächsten Bahn-Ausbau-Etappe sein soll. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. SP-Ständerätin Simonetta Sommaruga sagte auf Anfrage, es sei ein Erfolg, dass der Ligerztunnel in dieser Liste jetzt namentlich erwähnt sei. «Die Diskussion hat gezeigt, dass es der Bundesrat schon sehr gut begründen müsste, wenn der Tunnel nicht in der Botschaft zur Bahn 2030 enthalten wäre.» Aus der Bundesverwaltung habe sie ähnliche Signale erhalten.

Druck auf SBB erhöhen

Und doch ist der Konkurrenzkampf der Projekte auf dieser Liste, die aus finanziellen Gründen nicht alle realisiert werden können, sehr gross. So scheint der Wisenbergtunnel und das dritte Gleis Lausanne-Genf gesetzt. Auch der Zimmerbergtunnel dürfte eine grosse Lobby haben. Die Chancen des Ligerztunnels abzuschätzen, ist daher schwierig. Dass er mit 200 Millionen Franken vergleichsweise wenig kostet, ist sicher kein Nachteil. Ebenso wie die Tatsache, dass die Planung für den Tunnel weit fortgeschritten ist und ein bewilligtes generelles Projekt aus den 90er Jahren vorliegt.

SBB: Bedarf besteht

Weder das Bundesamt für Verkehr noch die SBB machen konkretere Angaben zu den Chancen des Tunnels. SBB-Mediensprecher Frédéric Revaz sagt einzig: «Grundsätzlich besteht ein Bedarf für den Ligerztunnel.» Er sei nötig für den Angebotsausbau im Regional-, Fern- und Güterverkehr über das Angebot ZEB1 hinaus. Die SBB prüfe nun im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr, «welche gesamtschweizerische Wirkung der Tunnel bringen wird».

Solange diese Abklärungen laufen, sind den Lobbyisten des



In diesem Bereich, kurz vor Ligerz, sollen die **Züge** dereinst in einen Tunnel einbiegen.

Bild: Olivier Sauter

Ligerztunnels die Hände gebunden: «Politisch können wir jetzt nicht mehr viel machen», sagt Peter Moser, Co-Präsident des Komitees Pro Ligerztunnel. Doch das Komitee will den Druck auf einer zweiten Schiene erhöhen – und zwar via SBB. Nachdem ein Treffen mit SBB-Chef Andreas Meyer während der Treberwurst-Saison nicht zu Stande gekommen ist, soll es endlich klappen. In zehn Tagen werden Uli Berger,

der Gemeindepräsident von Ligerz, Christian Aebi, der Vertreter des Kantons, CVP-Nationalrat Norbert Hochreutener und Peter Moser in Bern vom SBB-Chef empfangen werden. Es gehe darum, überhaupt einmal in Kontakt mit Andreas Meyer zu kommen und sich kennenzulernen. Darüberhinaus soll dem SBB-Chef aber natürlich der Kapazitätsengpass am Bielersee aufgezeigt werden.

Uli Berger wird zudem darauf hinweisen, dass sich die SBB die Lärmschutzwände in Ligerz, für die demnächst ein Baugesuch aufgelegt werden soll, sparen könnte, wenn es in wenigen Jahren ohnehin einen Tunnel gebe. Das Gleiche gelte für die Kosten für die Aufhebung privater Bahnübergänge (das BT berichtete).

Christian Aebi und Peter Moser werden den fehlenden Halbstundentakt zwischen Ligerz und Biel

in den Vordergrund stellen. Gerade diese Woche sei an der Regionalen Verkehrskonferenz wieder Kritik geübt worden, dass sich an der Situation nach wie vor nichts geändert habe, erklärt Moser. Der Halbstundentakt im Regionalverkehr ist wegen der zu geringen Bahn-Kapazität schlicht nicht realisierbar. Als Folge davon lasse sich auch die Anbindung des Plateau de Diesse an den öffentlichen Verkehr nicht verbessern.

Kein Geld aus SBB-Rechnung

Noch immer hofft Moser darauf, dass die SBB den 200 Millionen Franken teuren Ausbau aus der laufenden Rechnung finanzieren könnte. Aber sowohl das Bundesamt für Verkehr wie die SBB winken ab. Die 1,5 Milliarden, die der SBB dank der Leistungsvereinbarung mit dem Bund jährlich zur Verfügung steht, würden hauptsächlich für den Substanzerhalt verwendet. Das teuerste Einzelprojekt aus diesem Topf ist laut Gregor Saladin, Mediensprecher des Bundesamtes für Verkehr, die neue Rheinbrücke in Basel.

Vieles ist also offen. Klar aber ist, was Peter Moser sagt: «Es ist noch ein langer Weg.»

Was ist was? ZEB2 und Bahn 2030

- Das Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) listet die Projekte auf, die in den nächsten Jahren realisiert werden (**ZEB1**).
- Das Gesetz enthält zudem eine provisorische Liste mit Projekten, deren Realisierung der Bundesrat prüfen muss. Diese Vorlage wird **ZEB2** genannt.
- Bundesrat Leuenberger nennt das gleiche Vorhaben lieber **Bahn 2030** - und unterstreicht damit die Verbindung zur Bahn 2000. (me)

Priorisierung der Projekte

me. CVP-Nationalrat Norbert Hochreutener hat sich als Vertreter der Verkehrskommission und des Komitees Pro Ligerztunnel mehrfach für den Doppelspurausbau am Bielersee stark gemacht. Nun hat er einen weiteren Plan, um die Chancen des Ligerztunnels zu erhöhen. Er will die Projekte der Folgebotschaft ZEB2 aufteilen in Projekte 2a und Projekte 2b. Der Doppelspurausbau zwischen Biel und Neuenburg gehört für ihn unabdingbar in das Paket 2a. Denn der Güterverkehr bestehe nicht nur aus der Nord-Süd-Achse, so Hochreutener.

Gerade mit der EU-Erweiterung werde die West-Ost-Achse noch wichtiger und deshalb brauche es den Ausbau am Bielersee.

Damit sein Vorhaben allerdings erfolgreich ist, braucht er die Unterstützung der SBB. Ansonsten habe sein Vorstoss, den er voraussichtlich im Sommer lancieren wird, kaum Chancen. Zweitens braucht Hochreutener zum Erfolg Verbündete, die die vorgeschlagene Priorisierung unterstützen. Damit eine Mehrheit zu Stande kommen kann, müssen die richtigen Projekte in das Paket aufgenommen werden.