

«Ich erlebe nur benachteiligte Regionen»

Max Friedli tönt im BT-Interview an, dass das Parlament den Ligerztunnel bewilligen könnte. Der gebürtige Bieler und Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) warnt aber vor den hohen Kosten.

INTERVIEW: RICARDO TARLI

Der Bundesrat schiebt den Ligerztunnel einmal mehr auf die lange Bank. Weshalb ist er noch nicht gebaut?

Wir haben eine Fülle von Projekten auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz. Wir müssen diese gewichten und schauen, dass sie nicht nur regionale, sondern auch eine nationale Bedeutung haben. Die Auswirkungen solcher Projekte sollten auf dem ganzen Netz spürbar sein. Der Ligerztunnel steht in Konkurrenz mit anderen Projekten.

Die Befürworter sagen, der Tunnel läge im nationalen Interesse, weil er mehr Kapazitäten im Schienennetz schaffe.

Die heutige Strecke ist tatsächlich ein Engpass. Der Tunnel wäre zweifellos ein wichtiges Element auf der Jurasüdfusslinie. Deshalb hat ihn der Bundesrat in die Erweiterungsoptionen (EO) der

«Der Ligerztunnel ist sinnvoll und hat gute Chancen.»

Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) aufgenommen. Innerhalb der EO ist er ein Schwergewicht. Aus Gründen der Priorisierung hat er noch nicht im Kernprogramm von ZEB Platz gefunden, für das 5,2 Milliarden Franken reserviert sind.

Es könnte der Eindruck entstehen, dass die Anliegen des Seelandes weniger stark berücksichtigt werden als die Forderungen anderer Regionen.

Das kann man so nicht sagen. ZEB sieht Verbesserungen für das Seeland vor. Biel wird zu einem Vollknoten. Das heisst, dass die Züge kurz vor der vollen und halben Stunde ankommen und kurz danach abfahren. Das verbessert insbesondere das Angebot in die Westschweiz. Zudem verkürzt sich die Fahrzeit nach Zürich um eine Viertelstunde. Das bringt erhebliche Verbesserungen gegenüber heute.

Die Befürworter des Tunnels kritisieren trotzdem die tiefe Frequenz im Regional- und Fernverkehr.

ZEB ist ein Konzept für den Fernverkehr. Hier bringt es für Biel und die ganze Region Verbesserungen. Dass man das Angebot immer verbessern kann, liegt auf der Hand. Wenn es um Verkehrspolitik in der Schweiz geht, erlebe ich nur benachteiligte Regionen.

Sind die Seeländer also «Jammerer»?

Nein. Es ist an und für sich erfreulich, welch hohen Stellenwert der öffentliche Verkehr in der Schweiz hat und wie sich alle Regionen für den Ausbau einsetzen. Ich habe Verständnis für die Anliegen der Regionen, auch für das Seeland und insbesondere für den Ligerztunnel. Das Parlament ist frei, dieses Projekt zu beschliessen. Es muss dann aber auch die dafür nötigen Mittel sprechen. Wer A sagt, muss auch B sagen.

Trotz angekündigter Verbesserungen: Nur der Tunnel würde den Halbstundentakt etwa zwischen Biel und Lausanne ermöglichen.

Das ist ganz klar. Auch wenn der Bundesrat den Tunnel noch nicht ins ZEB-Kernprogramm aufgenommen hat, so bin ich überzeugt, dass zumindest die Berner Bundesparlamentarier nächstes Jahr entsprechende Anträge stellen werden. Wir werden diese An-



Max Friedli, Direktor des BAV: «Die zur Verfügung stehenden Mittel werden nie ausreichen, um alle Wünsche zu befriedigen.»

Bild: Sandra Dominika Sutter

träge sicher nicht bekämpfen. Die Parlamentarier müssen sich aber bewusst sein, wie sie das finanzieren wollen. Das ist die Kehrseite der Medaille.

Sie setzen sich also dafür ein, dass der Ligerztunnel doch noch ins ZEB-Kernangebot aufgenommen wird?

Das Bundesamt für Verkehr muss primär die Beschlüsse des Bundesrates umsetzen. Die vorgeschlagenen gut 5 Milliarden Franken sind nicht nichts.

Aber was sagen Sie den Ligerzern, die stark unter dem Bahnlärm leiden und sich vor Unfällen von Gefahrenzügen fürchten?

Ich habe Verständnis für die Anliegen der Anwohner. Aber ei-

«Ich habe Verständnis für die Anliegen der Anwohner.»

nes muss ich ganz klar sagen: Das Schweizer Schienennetz ist sicher, auch für Gefahrguttransporte. Aber ich begreife, dass der Ligerztunnel die Lebensqualität der Anwohner markant verbessern würde.

Die einspurige Strecke ist ein Nadelöhr. Das zeigte sich nicht zuletzt während des Streckenunterbruchs zwischen Bern und Freiburg, als die Züge über die Jurasüdfusslinie umgeleitet wurden. Welche Erkenntnisse haben Sie daraus gezogen?

Wir haben natürlich auch festgestellt, dass dieser Streckenabschnitt einen Engpass bildet. Unter diesem Aspekt betrachtet bekommt der Ligerztunnel eine zusätzliche Bedeutung.

Hat der Tunnel dank des Erdbebens Aufwind erhalten?

Ich habe kürzlich mit der Spitze der SBB darüber gesprochen. Die SBB wäre in dieser Situation froh gewesen um den Tunnel. Ein Unterbruch der Strecke Lausanne-Fribourg-Bern könnte ja wieder passieren. Auch aus die-

sem Grund wäre der Tunnel sinnvoll. Deshalb hat er gute Chancen, gebaut zu werden. Die Frage ist nur wann.

Zusätzlich würde eine Doppelspur den Konflikt zwischen Güter- und Personenverkehr deutlich entschärfen.

Richtig. Der Tunnel würde mehr Kapazitäten schaffen. Das erhöht die Fahrplanstabilität. Wir wollen schliesslich so viele Güter von der Strasse auf die Schiene verlagern wie nur möglich.

Ohne Tunnel wird das Gegenteil befürchtet, dass der Passagierverkehr den Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verdrängen könnte.

Es gibt eine klare Prioritätenordnung: Der vertaktete Fern- und Regionalverkehr kommt vor dem Güterverkehr. Wir mussten aber Gott sei dank noch nie einen Entscheid zu Gunsten oder zu Ungunsten eines Passagier- oder Güterzugs fällen.

Das Passagier- und Gütervolumen auf der Schiene wächst. Wäre eine Kapazitätsausweitung theoretisch auch ohne Tunnel möglich?

Es wäre möglich. Das ist aber ein Balancespiel. Es braucht nur eine geringe Störung, und der Fahrplan kommt durcheinander. Je kleiner die Kapazitäten, desto mehr ist die Fahrplanstabilität gefährdet. Der Tunnel würde Abhilfe schaffen. Man muss sich aber immer die schwierige Frage stellen: Lohnt es sich, eine so teure Infrastruktur zu bauen? Hat es genügend Verkehr, damit Unterhalt und Betrieb finanziert werden können?

Zu welchem Schluss kommen Sie beim Ligerztunnel?

Er ist in etwa kostenneutral: Er wirft keinen Gewinn ab, verursacht aber auch keine ungedeckten Betriebskosten. Er ist volkswirtschaftlich gesehen sinnvoll.

In der Vernehmlassung wurde das ZEB-Kernprogramm als ungenügend taxiert. Weshalb hat es der Bundesrat nicht erweitert?

Max Friedli

- 62-jährig, aufgewachsen in Biel, wohnhaft in Gümligen
- geschieden, drei erwachsene Töchter
- **Doktorat** in allgemeiner und Schweizer Geschichte und Staatsrecht
- Beruflicher Werdegang: Sekretär der ständigen Kommissionen für **Aussenpolitik** und Aussenwirtschaft der Bundesversammlung. Stv. Generalsekretär einer Grossbank. **Generalsekretär der SVP.** Seit 1994 Direktor des BAV.
- Hobbys: Lektüre und Sport. (tar)

Der Bundesrat muss auch die Lage der Bundesfinanzen im Auge behalten. Er wollte weder eine weitere Staatsverschuldung noch eine Gefährdung des FinöV-Fonds in Kauf nehmen. Das Parlament kann selbstverständlich zusätzliche Projekte beschliessen, aber es müsste dafür mehr Geld bereitstellen. Die Erfahrung zeigt, dass dann alle Regionen etwas bekommen müssten. Das ist Ausdruck des schweizerischen Föderalismus.

Es würden also nicht nur jene Kantone profitieren, die am besten lobbyieren?

Nein, das wäre nicht mehrheitsfähig. Die Erfahrung zeigt, dass es die Unterstützung aus allen Regionen braucht.

Die Berner stimmen zum Beispiel für den Zimmerbergtunnel, damit die Zürcher den Ligerztunnel unterstützen?

(lacht) So könnte es ablaufen, wenn man es geschickt macht. Ich bin aber auch Staatsbürger und habe mein finanzpolitisches Gewissen: Solche Bauten müssen auch finanziert werden, und dies kann nicht über eine Neuverschuldung oder zusätzliche Steuern geschehen.

Der Bundesrat hat, wie vom BAV beantragt, eine Milliarde Franken mehr für das ZEB-Kernan-

gebote bewilligt, insgesamt 5,2 Milliarden. Weshalb hat das BAV nicht mehr beantragt, damit der Tunnel ins Kernangebot hätte aufgenommen werden können?

Das ZEB-Angebot ist ein abgerundetes Konzept, das aus Kostengründen nicht alle Wünsche der Regionen berücksichtigen kann. Meine Vorgabe betrug 5 Milliarden. Mehr hätte der Bundesrat aus finanzpolitischen Gründen nicht bewilligt.

Wenn sich die Neat nicht um Milliarden verteuert hätte, stünde dann mehr Geld für ZEB und für den Ligerztunnel zur Verfügung?

Die zur Verfügung stehenden Mittel werden nie ausreichen, um alle Wünsche zu befriedigen. Darum ist Ihre Frage hypothetisch. Aber tatsächlich sind die Neat und ZEB eng miteinander verknüpft, weil sie beide über den FinöV-Fonds finanziert werden. Die Prognose der Kosten für solche Grossprojekte ist immer mit Unsicherheiten behaftet. Die Neat wurde teurer als geplant, die Bahn 2000 dafür günstiger.

Sie sind deshalb froh, dass der Bundesrat überhaupt die Finanzierung des Kernangebots sichergestellt hat?

Richtig. Es war nicht sicher, dass der Bundesrat dem zustimmen würde. Er hat sich gründlich darüber Gedanken gemacht, ob das aus finanziellen Gründen zu verantworten ist. Auch die Folgekosten für den Bund müssen berücksichtigt werden.

Im Kanton Bern hat sich eine starke Lobby für den Tunnel formiert. Haben Sie davon etwas gespürt?

Ja, sicher. Die Berner sind sehr aktiv. Ich führte unzählige Gespräche mit Parlamentariern und Regierungsräten aus allen Landesteilen.

Hat das Lobbyieren konkret etwas gebracht?

Es schaffte den Boden, damit das Anliegen nicht vergessen

ging. Das Spiel geht nun von vorne los, wenn das Parlament am Zug ist.

Aber bis jetzt führte das Lobbyieren zu keinem konkreten Resultat?

Das stimmt nur zum Teil. Ich habe den Eindruck, dass die Berner gute Vorarbeit geleistet haben. Eine konkrete Folge ist die rasche Ausarbeitung der Planung der Erweiterungsoptionen ZEB2. Darin ist auch der Ligerztunnel enthalten.

Erwarten Sie, dass das Parlament zusätzliches Geld bewilligen wird?

Wir werden sehen. Ich erwarte auf alle Fälle im nächsten Jahr spannende Debatten im Parlament. Es wird an Anträgen nicht mangeln.

Der Ligerztunnel würde rund 250 Millionen Franken kosten. Alle Konkurrenzprojekte belaufen sich laut SBB auf 3 bis 4 Milliarden Franken. Woher will man das Geld nehmen?

Diskutiert wurden mehrere Möglichkeiten. Will man nicht Gesetze oder sogar die Verfassung ändern, was sehr zeitaufwendig wäre, müsste die Finanzierung über den FinöV-Fonds erfolgen. Dies könnte bei-

«Der Bundesrat muss die Bundesfinanzen im Auge behalten.»

spielsweise durch eine Erhöhung der Bevorschussung durch den Bund geschehen, oder durch eine spätere Rückzahlung dieser Bevorschussung. Das wäre finanzpolitisch die mildeste Lösung.

Zum Schluss einen Blick in die Zukunft: Wann wird der Ligerztunnel gebaut?

Das kann ich heute nicht sagen. Die Projekte, über die wir heute diskutieren, werden in zwanzig bis dreissig Jahren in Betrieb gehen. Das ist für die Bahninfrastruktur völlig normal.