

# «Ich habe Mitleid mit den Ligerzern»

Heute entscheidet der **Ständerat**, ob der Bundesrat einen verbindlichen Zeitplan für den Bau des Ligerztunnels ausarbeiten muss. Für Ständerätin Simonetta Sommaruga ist der Ausgang offen.

**INTERVIEW: RICARDO TARLI**

**Simonetta Sommaruga, haben Sie Mitleid mit den Ligerzern?**

Ja, auf jeden Fall. Es ist eine Zumutung, unter solchen Umständen zu wohnen, mit 250 Zügen pro Tag. Es ist aber auch eine Zumutung für die ganze Region Biel, die nicht mit einem zeitgemässen Angebot im öffentlichen Verkehr versorgt ist.

**Sie sind seit Kurzem Mitglied des Co-Präsidiums des Ligerztunnel-Komitees. Das Komitee kann bislang trotz Lobbyarbeit keine konkreten Erfolge ausweisen. Was können Sie bewirken?**

Ich will zum Beispiel heute Dienstag im Ständerat erreichen, dass der Bundesrat bis 2010 eine verbindliche Vorlage ausarbeiten muss für die Erweiterung der Bahninfrastruktur. Dazu gehört auch der Ligerztunnel. Der Halbstundentakt ist wichtig für die Region.

**Sie wollen den Wisenbergtunnel, Brüttener Tunnel und Heitersbergunnel später bauen und den Ligerztunnel bevorzugen. Damit verärgern Sie die Ostschweizer Kantone, auf deren Unterstützung Sie angewiesen sind. Wollen Sie die West- gegen die Ostschweiz ausspielen?**

Es geht nicht darum, die Ost- gegen die Westschweiz auszuspielen. Aber jene Projekte, die der Bevölkerung vor langer Zeit versprochen wurden, müssen endlich gebaut werden. Ich bin nicht gegen den Wisen- oder Heitersbergunnel. Es geht um die Frage, was wann gebaut wird. Klar ist, dass für den Ligerztunnel ein konkretes Projekt vorliegt. Für die übrigen Tunnel ist zum Teil noch nicht einmal die Linienführung geklärt.

## Eisenbahn-Projekte

Der Ständerat diskutiert heute u. a. diese Bahnprojekte:

- **Ligerztunnel**
- Brüttener Tunnel (zwischen Zürich-Winterthur)
- **Wisenbergtunnel** (Olten-Liestal)
- Heitersbergunnel II (Ruperswil-Mellingen AG)
- **Zimmerbergtunnel II** (Thalwil ZH-Baar ZG)
- Drittes Gleis Lausanne-Genf

**Im Raum Zürich ist das Passagieraufkommen viel grösser als auf der Jurasüdfusslinie. Wäre es deshalb nicht sinnvoller, die knappen Gelder zuerst für diese Tunnelprojekte einzusetzen?**

Darum geht es nicht. Es stellt sich die Frage, ob wir bereits heute festlegen wollen, wo wir den Schwerpunkt setzen wollen. Der Ligerztunnel ist nicht ein Westschweizer Projekt, sondern Bestandteil der Bahn 2000. Deren Projekte werden zurückgestellt, weil die Neat mehr Geld verschlingt als geplant. Der Ligerztunnel ist auch für den Güterverkehr auf der West-Ost-Achse wichtig.

**Die West-Ost-Achse dient jedoch nur dem Binnenverkehr, im Gegensatz zur bedeutsameren Nord-Süd-Achse.**

Man darf das nicht gegeneinander ausspielen. Für den Binnenverkehr ist der Ligerztunnel zentral. Das ganze linke Bielerseeufer ist ein Nadelöhr. Wir haben ein Interesse, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

**Jede Region sagt, ihre Projekte lägen im nationalen Interesse. Wie profitiert ein St. Galler konkret vom Ligerztunnel?**

Es ist falsch, bei Infrastrukturprojekten zu fragen, was profitiert jener am andern Ende der Schweiz. Die Vorlage, die der Ständerat heute diskutiert, berücksichtigt Projekte in der ganzen Schweiz. Sie bringt allen Regionen etwas.

**Weshalb soll ein St. Galler Steuerzahler den 200 Mio. Franken teuren Ligerztunnel mitfinanzieren,**



Die Berner Ständerätin **Simonetta Sommaruga** setzt sich im Parlament für den Ligerzbahntunnel ein: «Der Halbstundentakt ist wichtig für die ganze Region.»

**ren, damit 500 Ligerzern unter weniger Lärm leiden?**

Das ist nicht die richtige Sicht. Die Frage ist: Wo haben wir auf den Hauptachsen ein Interesse, den Halbstundentakt einzuführen? Dazu gehört die Strecke Lausanne-Biel. Es stimmt, dass der St. Galler nicht am nächsten Morgen etwas davon spüren wird. Aber wenn er in seiner Region einen Halbstundentakt bekommt, dann wird er dies auch in der Westschweiz akzeptieren.

**Die erwähnten Tunnel und andere Bahnprojekte kosten zusätzlich 3 bis 4 Mrd. Franken. Die Finanzierung ist alles andere als gesichert. Woher wollen Sie das Geld nehmen?**

Mit einem Teil der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin, zum Beispiel, könnten diese Projekte finanziert werden. Denkbar wäre auch, die Rückzahlung in den Fonds für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs etwas zu strecken. Das belastet zwar spätere Generationen, aber sie profitieren ja auch von diesen Investitionen.

**Die Fronten verlaufen nicht entlang der Parteigrenzen, sondern der Kantons Grenzen. Die Westschweizer Kantone sind im Ständerat in der Minderheit. Erwarten Sie trotzdem einen Erfolg?**

Es ist richtig, dass es keine parteipolitische Frage ist. Deshalb ist es schwierig, eine Prognose zu stellen. Aber auch wenn sich im Ständerat der verbindliche Auftrag an den Bundesrat nicht durchsetzen sollte, bedeutet das keinesfalls das Ende für den Ligerztunnel. Wir müssen weiterkämpfen.

**Werden die Ligerzern heute einmal mehr enttäuscht werden?**

Ich hoffe nicht. Ich verstehe aber die Wut der Ligerzern. Seit 1987 wird ihnen der Tunnel versprochen. Sie haben den Eindruck, dass er auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben wird. Das ist sehr unbefriedigend.

**extra**  
www.bielertagblatt.ch/extra

**BOTSCHAFT.** Gesamtschau zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Bild: ky