

# Kein Licht am Ende des Ligerztunnels

Ob der **Bahnausbau** am Bielersee bei der SBB oberste Priorität geniesst, ist weiter offen. Immer deutlicher wird aber, dass es für die Realisierung der verschiedenen Projekte einen harten Verteilungskampf ums Geld geben wird.

**MICHAEL EHRLER**

Die SBB braucht in den nächsten Jahren dringend mehr Mittel für den Unterhalt. Bekommen soll sie zwischen 2011 und 2013 aber weniger Geld, weil der Bund sparen muss. Zugleich muss der Bundesrat festlegen, welche Bahnstrecken mittelfristig ausgebaut und vor allem, wie sie finanziert werden sollen – die Ausbau-Etappe «Bahn 2030».

## Vorlage hat Verspätung

Die Kantone machen von Genf bis St. Gallen Druck. Im Seeland hofft man, dass der Ligerztunnel gebaut wird. «Es ist unbestritten, dass die Einspurstrecke ein Engpass ist», sagt Uli Berger, Gemeindepräsident von Ligerz. Ursprünglich hätte der Bundesrat in diesem Herbst über die Vorlage informieren wollen. Doch wie es beim Bundesamt für Verkehr auf Anfrage heisst, verzögere sich diese um einige Monate. Dies, weil die Abklärungen mehr Zeit bräuchten. Die Katze wird damit frühestens im Januar 2010 aus dem Sack gelassen. Deshalb gibt es heute keine Anhaltspunkte, wie gross die Chancen des Ligerztunnels sind. Die SBB, welche die Abklärungen vornimmt, lässt über den Mediensprecher lediglich ausrichten, die Entscheidung liege so oder so bei der Politik. Im Sommer 2010 soll die Vorlage in die Vernehmlassung und 2011 in die parlamentarische Beratung.

Für den Berner CVP-Nationalrat Norbert Hochreutener, Mitglied der Verkehrskommission, ist das eine Verzögerungsstrategie: «Man hat das schon mehrmals abgeklärt.» Für die Realisierungschancen des Ligerztunnels ist die Haltung der SBB in seinen Augen entscheidend: «Wenn die SBB partout nicht will, ist unser Einfluss begrenzt.» Allerdings, wenn die SBB den Verlagerungsauftrag auf der Ost-West-Achse ernst-



In welche **Richtung** soll es gehen? Ligerz wünscht sich, dass die heutige Einspurstrecke möglichst rasch ausgebaut wird.

Bild: pw/a

nehme, führe am Doppelspurausbau in Ligerz kein Weg vorbei.

Die betriebliche Notwendigkeit für die SBB ist die eine Frage. Die andere ist, wie die Bahnausbauten überhaupt finanziert werden sollen. Für Hochreutener ist klar, dass die vom Bund vorgeschlagenen Paketvolumen von 12 respektive 21 Milliarden Franken einen schweren Stand haben werden. Seine Strategie ist es deshalb, ein kleineres Paket zu schnüren, das finanzierbar ist und das allen Regionen etwas bringt. Darin soll auch der Ligerztunnel enthalten sein.

## Grosse Brocken sind gesetzt

Inwieweit ein solches Vorgehen Erfolg verspricht, ist heute schwer abzuschätzen. Bundesrat Moritz Leuenberger erwähnte schon mehrfach, dass das dritte Gleis Lausanne-Genf, der Zimmerberg-tunnel und der Wisenberg-tunnel praktisch gesetzt seien. Allein diese drei Projekte würden 3,5 Milliarden Franken

## Chronologie

- **1. September 2009:** Das Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) tritt in Kraft.
- Es ist die **Basis**, dass 28 Projekte mit einem Volumen von 5,4 Milliarden realisiert werden können.
- Das Gesetz verpflichtet den Bundesrat, zu prüfen, welche von 14 **namentlich** genannten Strecken zusätzlich ausgebaut werden sollen.
- Der Bundesrat will das Paket - ZEB 2 oder Bahn 2030 genannt - mit einem **Kostendach** von 12 oder 21 Milliarden in die Vernehmlassung schicken. (me)

verschlingen. Der Ausbau der Jurasüdfusslinie inklusive des Ligerztunnels würde 600 Millionen Franken kosten. Für den Gemeindepräsidenten von Ligerz wäre es eine Option, den Ligerztunnel

aus diesem Paket herauszulösen. Mit Kosten von rund 200 Millionen Franken, so die Überlegung, fände er eher Platz im Investitionspaket.

Finanziert wird diese Ausbau-Etappe wie die bereits beschlossene (siehe Infobox) über den Finöv-Fonds. Gespiesen wird dieser durch die Mehrwertsteuer, die Schwerkverkehrsabgabe und die Mineralölsteuern. Für die künftigen Ausbauten sollen zusätzliche Quellen angezapft werden. Im Gespräch ist dabei auch eine Erhöhung der Bahnpreise.

Auch wenn die geplanten Kürzungen des Bundes also nicht direkt die Ausbau-Vorhaben treffen, macht sich Wolf-Dieter Deuschle, Direktor des Amtes für öffentlichen Verkehr beim Kanton, gleichwohl grosse Sorgen: «Wenn der laufende Betrieb betroffen ist, kann man sich vorstellen, dass Neubau-Projekte verschoben oder gar ganz gestrichen werden könnten.» Auch für ihn ist die Notwendigkeit des Ligerztunnels klar. Deuschle verweist darauf,

dass der Ligerztunnel immerhin einmal als Erweiterungsoption im inzwischen beschlossenen ersten Ausbau-Paket enthalten war, dort aber herausfiel.

Peter Moser, Co-Präsident des Komitees Pro Ligerztunnel argumentiert, dass der Doppelspurausbau zwischen Twann und Ligerz und der Bau eines Tunnels gar kein Ausbau im strengen Sinn sei, sondern lediglich eine Anpassung an den Standard des übrigen West-Ost-Verkehrs. «Wenn Züge immer abbremsen müssen, um dann wieder zu beschleunigen, ist das auch ökologisch nicht sinnvoll.» Er ist sich durchaus bewusst, dass zusätzlich Ausbauten zu einem höheren Unterhalt führen. Trotzdem ist er für den Ligerztunnel, eines der billigsten Projekte überhaupt, zuversichtlich: «Ich habe keine Angst.»

**extra**  
www.bieler.tagblatt.ch/extra

**BAHN 2030.** Diese Projekte kommen für den Ausbau in Frage.