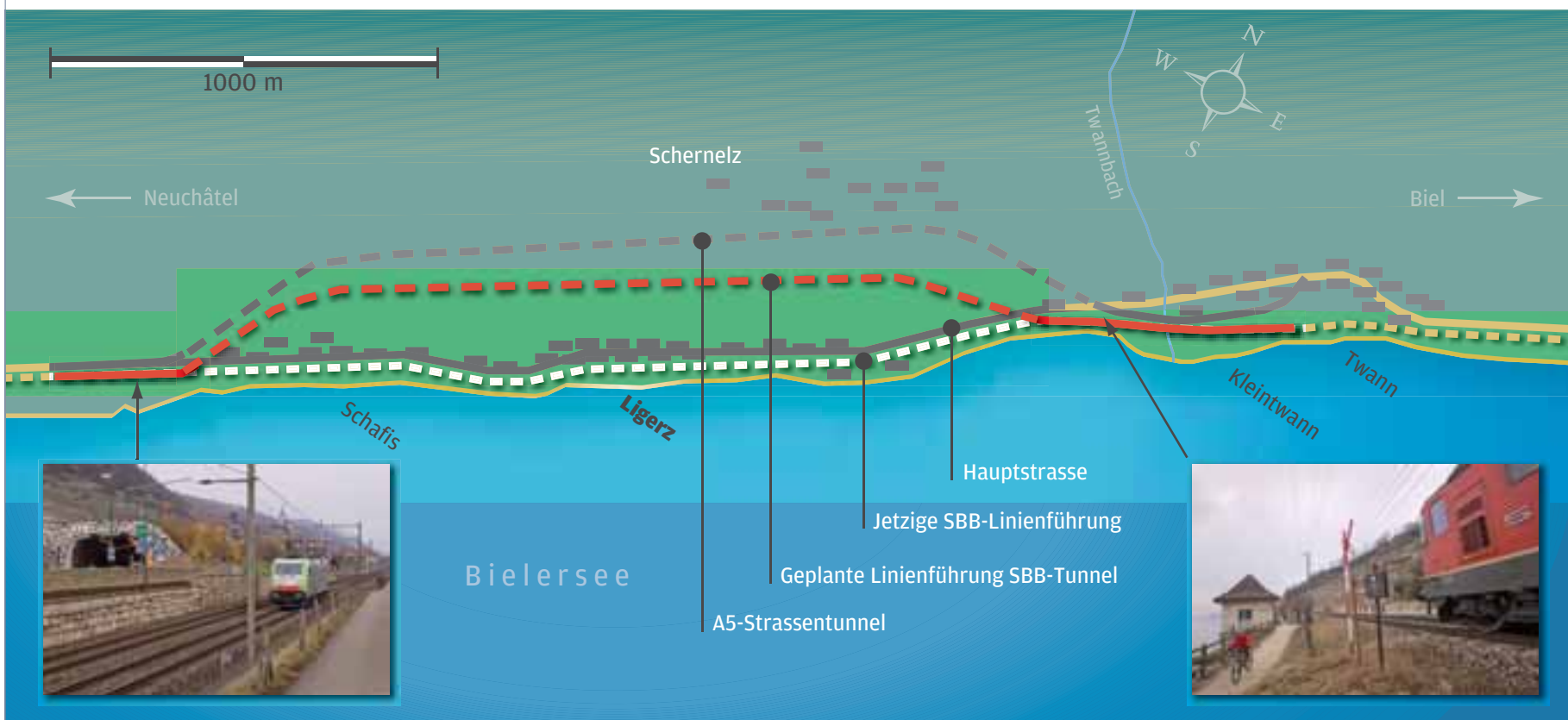


Heutige und künftige Eisenbahnlinie in Ligerz



Das Dorf Ligerz soll künftig mit einem **zwei Kilometer** langen Tunnel umfahren werden. Der Tunnel würde parallel zum A5-Tunnel geführt.

Grafik: verein sb/b/Bearbeitung: rs

Ein erstes Lichtlein am Ende des Tunnels

Der Bau des Ligerztunnels ist zwar noch **Jahre** entfernt. Trotzdem ist er erstmals so nahe, dass der Gemeindepräsident von Ligerz hofft, er könnte im Amt bleiben, bis der Tunnel gebaut ist.

MICHAEL EHRLER

Andreas Fiechter ist 51-jährig und seit Anfang Jahr Gemeindepräsident von Ligerz. Bis der Ligerztunnel in Betrieb genommen werden kann, dauert es mindestens noch zehn Jahre. Vielleicht sogar 15 Jahre oder noch mehr. Trotzdem sagte Andreas Fiechter gestern: «Ich würde gerne im Amt bleiben, bis der Tunnel gebaut ist.» Er habe schon jetzt das Bild vor Augen, wie die Tunnelbohrmaschine in Ligerz Fahrt aufnimmt.

«Gute Arbeit geleistet»

Der Gemeindepräsident zeigte sich gestern hochofret über die Neuigkeiten von Bund und SBB. «Es ist ein riesen Fortschritt.» Fiechter sprach von einem Etappenerfolg, einem kleinen Ziel mit grosser Bedeutung. «Es zeigt sich,

dass wir gute Arbeit geleistet haben.» Tatsächlich hat das Komitee Pro Ligerztunnel effiziente Lobby-Arbeit geleistet. Die Bundesparlamentarier wurden mit Daumenkino und originellen Postkarten bedient. «Wir haben mit bescheidenen Mitteln viel erreicht», sagt der Co-Präsident des Komitees Peter Moser. Von einem Lichtblick schreibt der Verein seeland.biel/bienne. Auch die Berner Baudirektorin Barbara Egger hatte gestern «sehr, sehr grosse Freude», dass die Bemühungen mit der Region gefruchtet hätten. Sie strich hervor, dass der Ligerztunnel vor fünf Jahren praktisch niemandem bekannt gewesen sei. «Heute ist er auf Bundesebene allen ein Begriff.»

Günstig und grosser Nutzen

Die Notwendigkeit für den Tunnel ist bei der SBB unbestritten, wie die Projektleiterin für die Bahn 2030, Daria Martinoni, gestern in Bern erklärte: «Heute ist die Jurasüdfusslinie um diesen Engpass herum optimiert. Wenn wir diesen beheben, gibt es möglicherweise gewisse Freiheiten für den Personenverkehr.» Profitieren könne der Regionalverkehr, aber auch die Gestaltung des übergeordneten Fernverkehrs.

Nadelöhr Ligerz

- Heute führt die **Bahnlinie** mitten durchs Dorf.
- Die **lärmigen** Güterwagen sorgen bei den Anstössern für unruhige Nächte
- Die **Einspurstrecke** kommt rasch an ihre Kapazitätsgrenzen.
- Als **Ersatz** ist eine Doppelspur in einem Tunnel vorgesehen. (me)

«Der Ligerztunnel hat bei der Nutzen-Kosten-Analyse so gut abgeschnitten, dass er in beiden Paketen Platz gefunden hat.» Oder mit anderen Worten: Mit relativ wenig Geld, man schätzt die Kosten für den Ligerztunnel auf rund 200 Millionen Franken, lässt sich ein relativ grosser Nutzen erreichen. Das ist angesichts der knappen Finanzen und der hohen Ansprüche seitens der Kantone eine nicht zu unterschätzende Ausgangslage. Regierungsrätin Barbara Egger sagt denn auch: «Die Finanzierung wird die grösste Hürde sein.» Weil es sehr schwierig werden dürfte, neue ergiebige Finanzquellen anzuzapfen, brachten sich in den vergan-

genen Monaten verschiedene Kantone in Position, indem sie ankündigten, Projekte vorzufinanzieren. Die SBB ging gestern sogar noch einen Schritt weiter und sprach davon, dass die Kantone den Ausbau mitfinanzieren könnten. Doch die kantonalen Verkehrsdirektoren winken bereits ab. Auch Barbara Egger sieht dafür keine Möglichkeit: «Das wäre eine Verschiebung von Bundesaufgaben auf die Kantone. Das kann es ja nicht sein.»

Etwas anderes ist die Frage der Vorfinanzierung. Allerdings sind dem Kanton dort die Hände gebunden. Solange ein Projekt nicht rechtskräftig beschlossen ist, lassen sich Bund und SBB nicht auf eine Vorfinanzierung ein. Im Falle von «Bahn 2030» hat das Volk das letzte Wort. Die Abstimmung dürfte 2013, eventuell sogar erst 2014 stattfinden. Weil es sich um eine Verfassungsabstimmung handelt, müssten Volk und Stände Ja sagen. Das macht Peter Moser keine Sorgen: «Die Verkehrsvorlagen gingen jeweils relativ schlank durch.» Sobald das Volk grünes Licht gegeben habe, müsse man ins Auge fassen, dass der Kanton die Planungsarbeiten vorfinanzieren kann. Dadurch hätte man dann ein fixfertiges Projekt

und könnte dieses vorziehen, wenn beispielsweise ein Konjunkturprogramm verabschiedet werden sollte. Die SBB hat laut Projektleiterin Martinoni noch nicht festgelegt, in welcher Reihenfolge die Projekte gebaut werden. «Klar ist, dass nicht alles gleichzeitig gebaut werden kann.»

Für die Befürworter des Ligerztunnels ist deshalb klar, dass das Lobbying weitergehen muss. «Wir dürfen die Hände nicht in den Schoss legen», sagt Andreas Fiechter. Co-Komitee-Präsident Peter Moser möchte vor allem den Druck auf die SBB hoch halten. Er glaubt daran, dass sich der Ligerztunnel über die Leistungsvereinbarung finanzieren liesse. Dass Andreas Meyer dafür keine Chance sieht (siehe Interview rechts), verbindet Moser mit politischem Kalkül, damit die SBB möglichst viel herausholen kann.

Fazit: Die Basis für den Tunnel ist gelegt. Aber wie sagte Peter Moser: «Wir feiern erst beim Spatenstich.»

extra
www.bielertagblatt.ch/extra

PLÄNE UND GRAFIKEN. Unterlagen der Medienkonferenz.