

«Linie ist ganz bedeutend»



me. SBB-Chef Andreas Meyer hat gestern an einer Medienkonferenz über die einzelnen Projekte der «Bahn 2030» informiert.

Der Ligerztunnel ist bei «Bahn 2030» gesetzt. Warum?

Die Jurasüdfusslinie ist für uns eine ganz bedeutende Linie, auch betrieblich. Heute haben wir dort eine Einspurstrecke, die immer wieder zu Schwierigkeiten führt. Wir wollen dort vermehrt nicht nur mit dem Personenverkehr, sondern auch mit dem Güterverkehr durchfahren. Die Achse ist für uns eine wichtige Ausweichroute, falls wir vergleichbare Naturereignisse haben wie beim Erdbeben zwischen Bern und Freiburg im August 2007.

Wie sicher ist es, dass der Ligerztunnel tatsächlich gebaut wird? Könnte er immer noch aus der Liste fallen?

Selbstverständlich. Erstens haben wir heute einen ersten groben Zwischenstand dargestellt. Die Projektarbeiten müssen weitergehen und münden in einen Bericht zuhanden des Bundesrates. Dieser wird Vorschläge machen zuhanden des Parlaments, das dann letztlich bestellt. Parallel dazu muss die Finanzierung auf die Beine gestellt werden. Und weil man von einem grossen Finanzierungsbedarf ausgeht, wird es eine Verfassungsabstimmung brauchen. Also man sieht, es ist noch ein weiter Weg.

Wäre es auch möglich, den Ligerztunnel über die jährliche Leistungsvereinbarung zu finanzieren?

Das ist natürlich eine tolle Idee, wenn sie realisiert würde. Aber bei den gegenwärtigen Leistungsvereinbarungen liegt es nicht einmal drin, eine Weiche beim Bahnhof Basel für 3,5 Millionen Franken zu finanzieren. Hinzu kommt, dass Leistungsvereinbarungen vielen Unwägbarkeiten ausgesetzt sind, man hat auch immer noch den Budgetvorbehalt. Der Vorteil grosser Bahn-Pakete ist, dass sie kalkulierbar sind und man stabile Finanzierungslösungen erarbeiten kann.