

Ligerztunnel kommt – wenn Geld vorhanden ist

Der Fahrplan für den **Doppelspurausbau** am Bielersee steht. Ob er auch eingehalten werden kann, müssen Bundesrat, Parlament und Volk entscheiden. Gross sind die Unsicherheiten.

MICHAEL EHRLER

Seit letztem Jahr ist klar, dass der Ligerztunnel und damit der Doppelspurausbau für die SBB höchste Priorität geniesst. Die knapp zwei Kilometer lange Einspurstrecke ist für die SBB «ein Nadelöhr», die die Linienkapazität begrenzt. Nun hat auch Doris Leuthard, die neue Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, die Notwendigkeit erkannt, wie sich letzte Woche gezeigt hat. Leuthard will, dass der Ligerztunnel bis 2025 realisiert ist.

Freude bei Komitee

Peter Moser, Co-Präsident des Komitees Pro Ligerztunnel spricht von einem hochofenthaltenen Entscheid. Ein Entscheid, der letztlich aber doch nicht mehr als ein Etappenziel sei. «Die Arbeit muss weitergehen.» Ähnlich äussert sich der Gemeindepräsident von Ligerz, Andreas Fiechter. Die Gemeinde, die unter dem Lärm der täglich 250 vorbeifahrenden Züge leidet, drängt seit Jahren auf den Tunnel. «Jetzt wurde erstmals ein Jahreszahl genannt.» Bereits im vergangenen Jahr sei man einen grossen Schritt vorwärts gekommen. «Dass es jetzt gleich so weitergeht, hätte ich nicht erwartet», sagt Fiechter. Besonders erfreut ist der Ligerzer Gemeindepräsident, dass die neu für den Verkehr verantwortliche Bundesrätin und der neue Chef beim Bundesamt für Verkehr (BAV) die Dringlichkeit des Ligerztunnels gleich hoch einschätzen.

Umstrittene Finanzierung

«Mutig und konsequent» findet auch die Berner Baudirektorin Barbara Egger die Vorschläge des Bundesrates. Konsequent, weil das Eisenbahnnetz grosse Engpässe aufweise, die dringend ausgebaut werden müssten. Und mutig, weil viele der neuen Finanzierungsvorschläge kontrovers beurteilt werden.



2025 soll nicht nur die **Autostrasse**, sondern auch das Eisenbahn-Trasse im Berg verschwinden.

Bild: Peter Samuel Jaggi

In der Tat hat der Vorschlag von Bundesrätin Leuthard, einen neuen Finanzierungsfonds zu schaffen, an den Kantone und Pendler ihren Beitrag leisten sollen, heftigen Wirbel ausgelöst. Insgesamt 850 Millionen Franken zusätzliche Gelder sollen so in den Fonds fliessen. Es ist anzunehmen, dass die Vorschläge in der Vernehmlassung, die im Frühjahr startet, ähnlich umstritten

sein werden. Nichtsdestotrotz will der Bundesrat Anfang 2012 die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden. Geplant ist sie als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative. Die Initiative verlangt, dass nur noch die Hälfte der Mineralölsteuern für den Strassenbau verwendet wird, die andere Hälfte aber für den öffentlichen Verkehr. Laut Bundesamt für Verkehr soll sich das Volk

Ende 2013 oder Anfang 2014 zeitgleich zur Initiative und zum Gegenvorschlag äussern können.

Selbst wenn der Bau des Ligerztunnels in der Vernehmlassung und im Parlament unbestritten sein sollte, kann er nur realisiert werden, wenn das Geld zur Verfügung steht: «Ohne zusätzliche Mittel gibt es keine Bahn 2030», sagt Florence Pictet, Sprecherin des BAV.

Auch wenn die Finanzierungsvorschläge in der Kritik stehen, ist die Berner Baudirektorin Barbara Egger zuversichtlich, dass eine Lösung gefunden werden kann. «Und der Ligerztunnel wird Teil dieser Lösung sein.» Allen sei klar, dass ohne neue Infrastruktur künftig nicht mehr alle Personen und Güter transport werden könnten. «Und das will niemand», so Egger. Um ihr Ziel zu erreichen, will sie

weiter für den Tunnel kämpfen. Sie zählt dabei auf die Unterstützung der Berner Parlamentarier im National- und Ständerat. Für den Ligerztunnel spreche zudem, dass er auch von den Westschweizer Kantonen unterstützt werde. Gleichwohl warnt sie: «Noch sind wir nicht am Ziel.»

Was passiert mit Initiative?

Denn selbst wenn das Bundesparlament einen Finanzierungsvorschlag findet, mit dem der Ligerztunnel gebaut werden kann, könnte das Volk den Tunnel immer noch beerdigen, indem es den Gegenvorschlag ablehnt. Offen ist auch, was passieren würde, wenn das Stimmvolk statt den Gegenvorschlag des Bundes die VCS-Initiative annehmen würde. «Wahrscheinlich würde der Tunnel nicht schneller gebaut», glaubt BAV-Sprecherin Pictet. Denn bis das Anliegen der Volksinitiative in ein Gesetz gegossen ist und umgesetzt werden kann, vergehe einige Zeit. «Vor 2017 wäre folglich kaum mit einer rechtsgültigen Lösung zu rechnen.»

Urs Scheuss, Vorstandsmitglied des VCS Biel und Grossrat der Grünen, sieht das anders. «Wenn man sieht, wie die Vorschläge des Bundes kritisiert werden, finde ich es blauäugig zu glauben, der Gegenvorschlag könne schneller umgesetzt werden als die Initiative.» Gerade die Massnahmen des Bundes, die die Pendler betreffen, würden es schwer haben, glaubt er. Demgegenüber gebe die Initiative klare Vorgaben für die Ausarbeitung des Gesetzes. «Ich wüsste nicht, weshalb das noch viel Zeit bräuhete.»

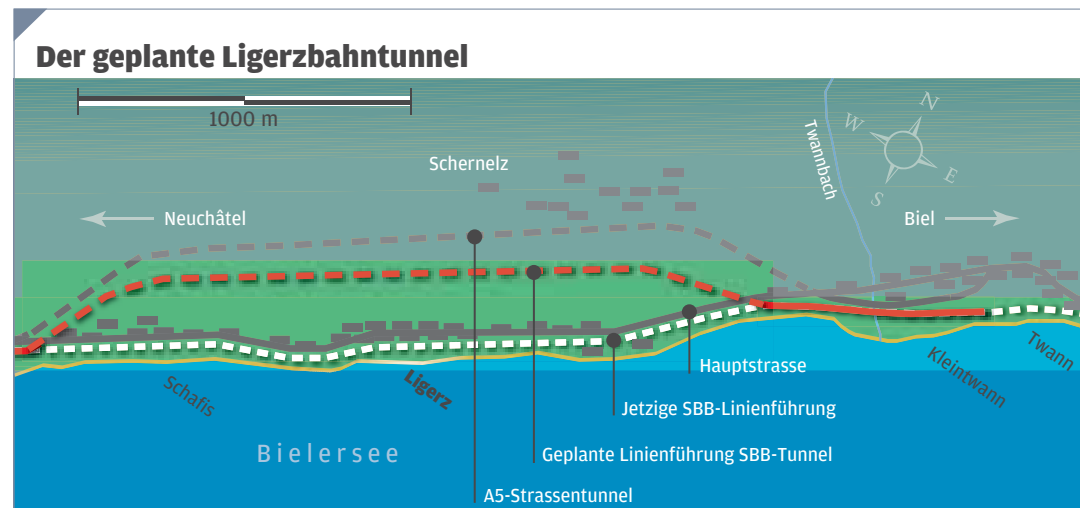
Auch bei der Frage, welche Projekte gebaut werden, kann es immer wieder Überraschungen geben. Wie rasch die Prioritäten ändern können, zeigt das Beispiel der Neubaustrecke Chestenberg. Vor gut einem Jahr hat das Bundesparlament in einem Gesetz festgehalten, dass die Strecke zwischen Lenzburg und Zürich im Rahmen der anstehenden Ausbaustrecke ZEB ausgebaut werden soll. Ein Jahr hat der Bundesrat entschieden, das Projekt auf Eis zu legen.

Das Beispiel zeigt: Gebaut ist der Ligerztunnel erst, wenn er wirklich steht.

Die 1. Etappe von Bahn 2030

- **Bahnhofsausbauten** in Bern und Lausanne.
- **Zusätzliche Gleise** in der Bahnhofseinfahrt Basel.
- **Ausbau des Engpasses** Holigen im Raum Bern.
- Ausbau auf **Doppelspur** zwischen Contone und Tenero.
- **Abstell-, Wende- und Überholgleise** in Lugano, auf den Strecken Coppet-Nyson, Zürich-Chur sowie im Raum Liesental/Gelterkinden.
- **Bau eines Tunnels** mit Doppelspur zwischen Ligerz und Twann.

(me)



Parallel zum existierenden **Strassentunnel** (schwarze Linie) soll der künftige Bahntunnel (rote Linie) entstehen.

Grafik: zvg/Bearbeitung: rs

@extra
www.bielerntagblatt.ch/extra

BUNDESPLÄNE. Die Dokumente des Bundesamtes für Verkehr.