

Medienmitteilung

## **„Ligerz: Der Engpass auf der Ost-West-Achse der SBB“**

***Täglich befahren rund 250 Intercity-, Regional- und Güterzüge die einzige Einspurstrecke zwischen Bodensee und Genfersee, den SBB-Bahnabschnitt Ligerz. Dieses Nadelöhr verunmöglicht eine optimale Angebotsentwicklung auf der Jurasüdfusslinie und hat direkten Einfluss auf die Fahrplanstabilität. „Dieser eklatante Kapazitätsengpass muss behoben und der zwei Kilometer lange Doppelspurtunnel bei Ligerz in das Kernangebot ZEB aufgenommen werden“, fordert das Komitee [www.ligerztunnel.ch](http://www.ligerztunnel.ch) heute vor den Medien. Das Komitee setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Jurasüdfusskantone zusammen.***

Die Jurasüdfusslinie ist die wichtigste Ost-West-Achse des Schienengüterverkehrs und eine der zwei Hauptachsen zwischen dem Schweizer Mittelland und der Westschweiz. Täglich befahren rund 250 Intercity-, Regional- und Güterzüge die einzige Einspurstrecke zwischen Bodensee und Genfersee, den SBB-Bahnabschnitt Ligerz. Dieses Nadelöhr verunmöglicht eine optimale Angebotsentwicklung auf der Jurasüdfusslinie und hat direkten Einfluss auf die Fahrplanstabilität. So stoppen täglich Personen- und Güterzüge vor dem Einspurabschnitt, um verspätete Züge in der Gegenrichtung abzuwarten. Ein regelmässiger Halbstundentakt beim Regionalverkehr zwischen Biel und Neuchâtel ist nicht möglich. Bereits zweimal stand wegen ungenügender Streckenkapazität der Gang vors Schiedsgericht unmittelbar bevor, als in letzter Minute eine Kompromisslösung für Güter- und Regionalverkehr gefunden werden konnte. Zudem ist ein Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Biel und Lausanne aus Kapazitätsgründen nicht möglich und es ist absehbar, dass der Güterverkehr den Regionalverkehr zwischen Biel und Neuchâtel längerfristig von der Schiene auf die im Raum Biel überlasteten Strassen abdrängen wird.

### **Kein Wunschbedarf, sondern von gesamtschweizerischem Interesse**

Kanton, Region, Gemeinden, SBB und Umweltverbände haben sich im Rahmen der "Richtplanung linkes Bielerseeufer" im Jahr 2004 auf ein Konzept geeinigt, das parallel zum bestehenden Autostrassentunnel einen 2 km langen doppelspurigen Bahntunnel vorsieht. Es wird mit Kosten von rund 150 Millionen Franken, respektive 200 Millionen Franken bei zwei separaten Tunnelröhren gerechnet. Als Ersatz für die Aufhebung der Bahnstation Ligerz ist eine Buserschliessung geplant. Eine konsolidierte Lösung liegt also auf dem Tisch und liesse sich innert ca. 7 Jahren realisieren, wenn die Finanzierung gesichert wäre.

Das Projekt des Bundes zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), welches sich derzeit in Vernehmlassung befindet orientiert sich sehr stark an finanzpolitischen Überlegungen, die verkehrspolitischen Zielsetzungen kommen aber zu kurz.

Nur so ist es erklärbar, dass der Bund für die nächsten 25 Jahre ein Angebot vorschlägt, welches zahlreiche Mängel aufweist. So wurde richtiggehend um den Engpass auf der Ost-West-Achse am Bielersee herum geplant.

Im Projekt ZEB fehlt der Halbstundentakt der Jurafusszüge nach Lausanne, halbstündliche Verbindungen nach Basel und die Anschlüsse in Zürich werden teilweise verpasst. Zudem ist eine Verdrängung des heutigen Regionalverkehrs durch den zunehmenden Güterverkehr absehbar.

Eine Analyse der ZEB - Erweiterungsoptionen zeigt, dass der Bau des Ligerztunnels eine Voraussetzung ist für Verbesserungen im Bahnangebot zwischen Lausanne und Biel, Biel und Zürich / Basel sowie Basel und Bern. So wurden im Rahmen der Optimierung des Projektes ZEB so genannte Erweiterungsoptionen erarbeitet. Eine sieht den von den Kantonen verlangten Halbstundentakt im Fernverkehr am Jurasüdfuss zwischen Biel-Bienne und Lausanne vor und ermöglicht eine deutliche Beschleunigung der Güterzüge zwischen den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne. Dies stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Gütertransportes auf der Schiene. Kernelement dieser Ausbauoption ist der Doppelspurtunnel bei Ligerz.

Die Schliessung der Doppelspurlücke Ligerz ist nicht nur Wunschbedarf, sondern liegt im gesamtschweizerischen Interesse. Das Komitee [www.ligerztunnel.ch](http://www.ligerztunnel.ch), bestehend aus Vertretern der Jurasüdfusskantone, die betroffenen Gemeinden des linken Bielerseeufers sowie die Region seeland.biel/bienne fordern, dass dieses Kapazitätsproblem behoben und der 2 km lange Doppelspurtunnel bei Ligerz in das Kernangebot ZEB aufgenommen wird.

Weitere Informationen betreffend das SBB-Nadelöhr am linken Bielerseeufer finden Sie in der beiliegenden Broschüre oder unter [www.ligerztunnel.ch](http://www.ligerztunnel.ch).

Für Fragen stehen Ihnen die Co-Präsidentin und die Co-Präsidenten des Komitees gerne zur Verfügung:

Didier Burkhalter, Nationalrat, Neuenburg	(079 / 408 73 29)
Kurt Fluri, Nationalrat, Solothurn	(032 / 626 92 01)
Hans Stöckli, Nationalrat, Biel	(032 / 326 11 03)
Beatrice Simon, Grossrätin und Präsidentin des Vereins seeland.biel/bienne	(078 / 646 16 05)
Peter Moser, Grossrat, Biel	(032 / 329 13 30)

Fragen betreffend der parlamentarischen Initiative sind zu richten an

Rudolf Joder, Nationalrat, Belp	(031 / 819 50 15 od. 079 / 819 53 08)
---------------------------------	--