

Dori Schaer-Born, alt Regierungsrätin des Kantons Bern

Verkehrshaus Luzern, 30.03 2022

Jubiläumsanlass 50 Jahre Gesamtverkehrs-Politik

Auseinandersetzungen um Bahn 2000 und NEAT am Lötschberg

1972, als die Idee zur Gesamtverkehrsplanung Schweiz geboren wurde, beschäftigte mich dieses Thema kaum. Ich hatte da gerade ein Mädchen, mein 2. Kind, geboren.

Nachdem ich mich in den 80er Jahren als Gemeinde- und Grossrätin v.a. mit den Bereichen Bildung, Gesundheit und Soziales befasst hatte, war ich nun plötzlich, nach meiner Wahl in die Berner Regierung 1992, u.a.

zuständig für Strasse und Schiene. Damit befand mich mitten im Konflikt zwischen privatem und öffentlichem Verkehr und hatte ins kalte Wasser zu springen.

Als Parlamentarierin hatte ich mich aus einer rein gesinnungsethischen Haltung (Max Weber) nur für den öV und eine gute Raumplanung eingesetzt. Nun aber war ich verantwortlich für die ganze Mobilität, hatte also auch Strassen zu bauen. Mein Anliegen: keine gegenseitige Verteufelung, jedes Verkehrsmittel an seinem (möglichst sinnvollen) Platz, aber aus Umweltgründen starke Gewichtung des öV und des Langsamverkehrs.

Entsprechende Projekte hatte meine Direktion mit meinem Vorgänger, René Bärtschi, bereits aufgegleist: die Berner S-Bahn, Bahn 2000 und Neat, Entwicklungsschwerpunkte an Knotenpunkten von Schiene und Strasse, Ausbau des Veloverkehrsnetzes, gute Fussgängerverbindungen usw.

Das Projekt GVK ist ein Musterbeispiel dafür, wieviel miteinander statt gegeneinander erreicht werden kann, sogar trotz verlorener Volksabstimmung! Mit zwei kleinen Geschichten aus meinem damaligen politischen Alltag möchte ich zeigen, wie wichtig auch in diesen Bereichen das Reden miteinander ist.

Zur Bahn 2000:

Noch vor meinem Amtsantritt hatte der Kt. Bern zusammen mit den an die Neubaustrecke angrenzenden Gemeinden Einsprachen gegen viele Abschnitte der Linienführung gemacht. Grosse Auseinandersetzungen zwischen den Einsprechenden und der SBB und der Gang bis vor Bundesgericht schienen unausweichlich.

Da kam eines Tages die telefonische Anfrage von Hans Kaspar Dick (damals Zuständiger bei den SBB) ob ich bereit wäre, zusammen mit ihm und Philippe Roche, dem Direktor des damaligen Buwal – das auch unter den Einsprechern war - eine einvernehmliche Lösung für die strittigen Abschnitte zu suchen, so dass der Gang vors Bundesgericht nicht nötig würde.

An einem eher nebligen und unfreundlichen Tag schritten wir zu Dritt (?) sämtliche umstrittenen Abschnitte der Bahn2000-Neubaustrecke ab, diskutierten, was wichtig sei, wer wo wie entgegenkommen könnte, wer wo an seiner Meinung festhalten müsse. Jede einvernehmliche Änderung trug H. K. Dick in die mitgebrachten Streckenpläne ein und wir unterschrieben jeden Plan jeweils gegenseitig auf dem Buckel des andern. Damit wir nicht gesehen wurden trafen wir uns anschliessend in einem ungeheizten und ziemlich düsteren

Hinterstübli der an diesem Tag geschlossenen «Kalten Herberge» bei Roggwil. Dort gingen wir die ganzen Pläne nochmals durch, sahen, dass wir überall einvernehmliche Lösungen gefunden hatten und unterschrieben die restlichen Pläne.

Nach der regierungsrätlichen Zustimmung für den Rückzug unserer Einsprachen reiste ich mit dem gleichen Anliegen von Gemeinde zu Gemeinde. Überall waren die Säle voll. Und was ich nie zu hoffen gewagt hatte: alle stimmten zu und waren dankbar für die gefundenen Lösungen.

Zur Neat am Lötschberg:

Als Grossrätin hatte ich gemäss einem Antrag der Grünen einem kantonalen Kredit an den Bau des Lötschberg-Basistunnels nicht zugestimmt, weil ich fand, wir dürften nicht Kapazitäten für noch mehr Verkehr schaffen.

Zwei Monate nach meinem Amtsantritt, im Sept. 1992, stand die eidg. Volksabstimmung zur Neat-Vorlage (zum Netzbeschluss) von Adolf Ogi an. Als verantwortliche Verkehrsdirektorin konnte ich mich nicht um eine Stellungnahme drücken. Ich studierte während der ruhigen Sommerzeit das Projekt, liess mich beraten und las die einschlägigen Grundlagenpapiere, u.a. auch die Papiere der GVK. Ausschlaggebend für mein jetzt klares Ja zur Neat war die Einsicht, dass wir den vorhandenen Verkehr möglichst auf die Schiene verlagern müssen. Die Neat-Vorlage wurde mit 63% angenommen.

Schon bald aber taten sich zwischen der Westschweiz und der Ostschweiz nie geahnte Gräben auf. Man befürchtete, angeführt durch den Finanzminister Otto Stich, dass das ganze Neat-Netz mit den beiden Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg nicht zu finanzieren sei und forderte deshalb, nur den Gotthardast zu bauen.

Zwei Komitees wurden nun aktiv: das Gotthard-Komitee mit allen Mittel- und Ostschweizerkantonen wurde unterstützt durch die SBB und v.a. die Vertreter des Wirtschaftsraumes Zürich. Gekämpft wurde m.E. teils sehr unfair und arrogant und mit oft harten Bandagen für den alleinigen Bau des Gotthards. Der Mythos Gotthard wurde bemüht und der Tenor war: Zürich ist der Motor der Schweiz, wenn's nicht für alle reicht, müssen die andern eben zurückstehen. Damit wurde die verkehrspolitische Auseinandersetzung auch zu einer staatspolitischen.

Das Lötschberg-Komitee, das ich präsidierte, wurde unterstützt durch die BLS und alle Westschweizerkantone und natürlich das Wallis. Wir forderten nie, nur den Lötschberg-Basistunnel zu bauen, wohl aber, ihn zeitlich vorzuziehen. Unsere Argumente waren: der Lötschbergstunnel ist kürzer, geologisch einfacher, damit schneller gebaut, und die Hälfte des Basistunnels besteht mit dem Simplon bereits.

Ebenso wichtig war mir als Regierungsrätin des Brückenkantons Bern der staatspolitische Aspekt der ganzen Frage: Nur der Bau des Lötschbergstunnels gewährleistete die Anbindung der Kantone Bern und Wallis und der Westschweiz ans europäische Schnellverkehrsnetz, nur so konnte die Bedeutung des Simplontunnels erhalten bleiben. Glücklicherweise setzte sich Adolf Ogi vehement für die Netzlösung ein und auch sein Nachfolger im Amt des Verkehrsministers, der Zürcher Moritz Leuenberger, gewichtete die regionalpolitische Bedeutung des Werks stark.

Dieser Graben zwischen West-und Ostschweiz war eine Fortsetzung der heftigen eisenbahnpolitischen Auseinandersetzungen während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts u.a. um die Linienführung eines alpenquerenden Tunnels.

Damals standen sich der Zürcher Alfred Escher und der Berner Jakob Stämpfli gegenüber, beide prägende Gestalten der damaligen Zeit. Stämpfli kämpfte für Staatsbahnen, Escher für Privatbahnen. Escher gegen die Ostalpenbahn und für den Gotthard, Stämpfli zusammen mit dem Piemont und Preussen für ein Projekt durch die Westalpen und unter der Grimsel durch nach Luzern. Dass die Zürcher 1864 nicht einmal bereit waren, dieses Projekt zur Prüfung entgegenzunehmen, trug viel zur Verbitterung der Berner bei.

Aus staatspolitischer Einsicht war Bern dann aber bereit, auf das eigene Projekt zugunsten des zentraler gelegenen Gotthards zu verzichten und einen grossen finanziellen Beitrag zu leisten. Jakob Stämpfli, der zwischenzeitlich auch Bundesrat gewesen war, begründete damals an der entscheidenden Sitzung des Grossen Rates so: «Ich bin zwar Berner, aber ich bin auch Schweizer».

Nun, auch ich fühle mich als Schweizerin. Aber die Entwicklung seit Stämpflis Zeiten hat gezeigt, dass Bern, das Wallis und die Westschweiz zunehmend von den grossen Infrastrukturen abgehängt und damit wirtschaftlich ins Hintertreffen geraten waren. Nicht nur im eigenen, sondern im Interesse der ganzen Westschweiz waren wir als VertreterInnen des Brückenkantons Bern nicht bereit, auf den Lötschberg zu verzichten. Das wurde uns dann aus Zürcher Regierungskreisen als kleingeistige Regional- und Bähnlipolitik gedeutet. Aber es gelang uns trotzdem zu vermitteln, dass die gesamte Westschweiz einer nur Gotthard-Neat niemals zustimmen würde. Dies führte im Gotthard-Komitee zur Einsicht, dass nur ein gemeinsamer Kampf der beiden Komitees für die ursprüngliche Netzvariante zum Erfolg führen würde.

In einem Interview sagte deshalb mein neuer Gegenpart im Gotthard-Komitee, der Luzerner Regierungsrat Max Pfister, wir würden gescheitern, zusammen reden statt uns immer nur zu bekämpfen. So telefonierte ich ihm und bald darauf trafen wir uns unter 4 Augen – übrigens wieder in einem ziemlich kalten und finsternen Hinterstübli - oberhalb von Egerkingen. Sowohl Max Pfister wie mir bleibt diese Beerdigung unseres Fehdehandschuhs in lebendiger Erinnerung. Unsere Strategie, dass wir von nun an gemeinsam für die Netzvariante der Neat kämpfen wollten und der Einsatz des neuen Verkehrsministers Moritz Leuenberger, der sich für eine staatspolitisch ausgeglichene Lösung stark machte, führte mit vielen Umwegen, Querschüssen, schmerzhaften Abstrichen am Lötschberg und epischen Diskussionen in den eidg. Räten am 10. Dezember 1996 zum Erfolg. Zu schätzen wussten wir den Rat von Benedikt Weibel, mit dem Lötschberg zu beginnen, weil er praktisch baureif war.

Dank dem bewunderswerten Einsatz aller an den Bauten Beteiligten wurde der Lötschberg Basistunnel genau nach Plan und im vorgegebenen Finanzrahmen 2007 eingeweiht, der Gotthard mit dem Ceneri 13 Jahre später. Während dieser 13 Jahre waren am Lötschberg sowohl der neue Basistunnel wie der alte Scheiteltunnel immer ausgelastet. Da sich dies nicht ändern wird ist der vollständige Ausbau inkl. Autoverlad im Kandertal nötig.