



Anlass	30 Jahre NEAT 1992-2022 – Jubiläumsanlass und «Debriefing»
Thema	Sicht des Kantons Bern
Datum	Mittwoch, 5. Oktober 2022; ab 9.30 bis 13.30 Uhr im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern
Referent/in	Herr Regierungsrat Christoph Neuhaus

Liebe NEAT-Realisierer

Liebe Gäste

Ich freue mich sehr, dass ich Ihnen kurz aus der Sicht des Kantons Bern ein paar Gedanken zur Neat mitgeben kann; diesem Generationenprojekt für die nächsten X Generationen.

Wir sind hier an einem Jubiläumsanlass, 30 Jahre. Der bisher letzte Teil der NEAT, der Ceneri-Basistunnel, ist vor zwei Jahren eröffnet worden. Da zeigt sich: Um Eisenbahninfrastrukturen zu Bauen «bruchts e länge Schnuf».

30 Jahre sind eine lange Zeit, die Welt hat sich verändert und so ist auch die NEAT heute nicht mehr wegzudenken. Das zeigt sich auch im Kanton Bern:

- Im Kandertal verschwindet ein Grossteil der Züge vor Frutigen im Tunnel, Zum Bedauern so mancher Kandertalerin und so manchen Kandertalers ohne Halt in Frutigen. Dafür fahren ab Frutigen die Züge stündlich nach Bern und Brig, in den interessanten Zeiten alle halbe Stunde und längerfristig durchgehend im Halbstundentakt.
- Im Kanton Bern hat sich das Bahnangebot auch dank der NEAT deutlich verbessert, mit halbstündlichen Verbindungen zwischen Bern und Interlaken und natürlich wesentlich schnelleren Verbindungen in Richtung Süden.

- Güterzüge hat es heute viel mehr, allerdings schützen lärmarme Wagen und Lärmschutzwände die Bevölkerung vor den Immissionen.

Der Lötschberg-Basistunnel ist für den Kanton Bern sehr wichtig: Er ist das Tor zum Süden ins Wallis und weiter nach Italien. Das gilt übrigens für einen grossen Teil der Schweiz: Auch aus Neuenburg, Freiburg, Solothurn und Basel führen die schnellsten Verbindungen nach Mailand über die Lötschberg-Simplonachse; und das auch heute noch nach der Fertigstellung des Gotthards und des Ceneris. Für die Zukunft erwarten wir insbesondere mehr Verbindungen nach Italien. Eine nicht ganz einfache Geschichte, wobei die Signale des BAV in letzter Zeit optimistisch tönen und die Strecke zwischen Iselle und Domodossola in den nächsten Jahren modernisiert werden soll.

Dies ist auch der Grund dafür, dass der Kanton Bern viel Energie in die NEAT gesteckt hat und auch immer noch steckt. Denn: Tunnel bauen sich nicht von alleine. Da braucht es gute Argumente, ein kräftiges Lobbying – und «e länge Schnuf».

Die NEAT-Lobbying-Geschichte begann für den Kanton Bern bereits Ende 1986, also vor 36 Jahren mit der Gründung eines «Komitees Lötschberg-Basistunnel», welches sich für diese Achse einsetzte. Im Verbund mit der Westschweiz hat sich der Kanton Bern für die Lötschberg-Simplonachse eingesetzt und gross war die Freude, als sich das Volk mit dem Alpentransit-Beschluss 1992 für den Bau der zwei NEAT-Achsen entschied.

Wie sie alle Wissen, hat sich die Freude dann etwas getrübt: Wegen Kostenüberschreitungen wurde der Lötschberg-Basistunnel wieder in Frage gestellt und der Einsatz des Kantons Bern war wieder gefragt. Gemeinsam mit der Westschweiz konnte der Bundesrat und später auch das Parlament davon

überzeugt werden, den Lötschberg-Basistunnel zu realisieren, leider in abgespeckter Form, teilweise nur eingleisig und somit als eigentliches Nadelöhr konzipiert.

Aber lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach und gerade wir Bernerinnen und Berner wissen, dass es in der Politik mit kleinen aber stetigen Schritten vorwärts geht und dass es somit «e lange Schnuf» braucht.

Vor einem Vierteljahrhundert hat dann das Bundesparlament beschlossen, die zwei NEAT-Achsen zu bauen und den Lötschberg gegenüber dem Gotthard zu priorisieren. Das hat uns langsame Bernerinnen und Berner natürlich gefreut, denn auch die sprichwörtlich langsamen sind machmal «äbe tifer».

Ja, der Lötschberg wurde gebaut und Ende 2007 in Betrieb genommen. Dabei musste der Fahrplan auf der Lötschbergachse so gestaltet werden, dass sich zwischen Frutigen und Ferden in Lötschental nicht kreuzen, denn in einem Einspurtunnel kommt das nicht gut. Der Fahrplan konnte so gestaltet werden, Einschränkungen bemerken die Reisenden nicht, ausser der Zug aus Italien hat Verspätung und so etwas soll ja ab und zu mal vorkommen.

Vier Jahre später, im Frühjahr 2011 wurde das Lötschbergkomitee erneut gegründet und zwar mit dem Ziel den Lötschbergbasistunnel doch fertigzustellen und auf Doppelspur auszubauen.

In einer breiten Allianz von Vertretungen aus Wirtschaft und Politik aus dem Lötschberg-Simplonkorridor wurden die Argumente für einen Ausbau des Lötschbergtunnels zusammengetragen. Das war nicht schwierig, aber es brauchte «e länge Schnuf» denn der Fokus des Bahnausbaus verlagerte sich von den alpenquerenden Achsen auf den West-Ost-Verkehr. Unsere Argumente für den Lötschbergausbau waren zwar gut, aber es braucht «e

länge Schnuf» bis das Parlament vor drei Jahren den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels beschloss. Was war ein wichtiger Schritt für den Kanton Bern, aber irgendwie auch ein etwas seltsamer: Der etappierte Ausbau soll in Etappen weitergeführt werden. Böse Zungen würden behaupten, dass der Fehler der Etappierung mit dem etappierten Teilausbau gleich nochmals begangen wird.

Für den Kanton Bern ist mit diesem Beschluss das Glas nur halb voll und das ist eine schlechte Voraussetzung um an einem Jubiläumsanlass wie dem heutigen auf die NEAT anzustossen.

Ja, Infrastrukturen können nur realisiert werden, wenn sich jemand mit guten Argumenten dafür einsetzt und ja, sie wissen es - wenn dieser «e länge Schnuf» hat.

Argumente für den Vollausbau sind natürlich viele vorhanden:

- Mit dem Vollausbau ist der Unterhalt des Tunnels auch ohne Totalsperre und damit dem Abhängen des Wallis von der Lötschbergachse möglich
- Der Vollausbau hilft dem Güterverkehr konkurrenzfähig zu sein und über zusätzliche Kapazitäten zu verfügen.
- Der Bahnbetrieb auf der Lötschbergachse wird zuverlässiger und bei der Fahrplangestaltung besteht das Nadelöhr zwischen Frutigen und Ferden nicht mehr.
- Das Munitionslager Mitholz kann deutlich einfacher geräumt werden, wenn die Züge unten durch fahren und die Scheitellinie über Kandersteg vom Güterverkehr entlastet wird.
- Und mit dem direkten Vollausbau wird auch deutlich weniger Geld ausgegeben als bei einer nochmals etappierten Realisierung.

Diese Argumente haben auch den Bundesrat überzeugt und so ist der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels jetzt Bestandteil der Botschaft zum Bahnausbau, wo die Vernehmlassung demnächst abgeschlossen wird. Wir hoffen, dass die NEAT jetzt mit dem Vollausbau des Lötschbergtunnels abgeschlossen wird und das wir «e chly düreschnufe» chöi.

Das war ein kurzer Abriss über 37 Jahre Lobbying des Kantons Bern für den Lötschberg-Basistunnel. Wir haben damit aber eigentlich nur unserer Verfassung nachgelebt:

«Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.» und
«Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.»

Zumindest kann festgestellt werden, dass der Tunnel der «langsamen Berner» zwar als erster Teil der NEAT eingeweiht wurde, aber auch als letzter Teil der NEAT vollendet wird. Dies in rund 10 Jahren und somit 40 Jahre nach dem NEAT-Beschluss. Damit zeigt sich definitiv, dass es «e länge Schnuf» braucht.