

PROMINENZ UND PFARRER GEBEN DEM LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL DEN SEGEN

# «Gott gebe die Doppelspur»

Selbst Politiker, die früher den Bau des Lötschbergtunnels bekämpft haben, geben sich nun gegenüber dem Jahrhundertbauwerk versöhnlich. Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat einen grossen Auftritt vor 1200 geladenen Gästen gefeiert.

Zehn Uhr dreissig in Frutigen, am Nordportal des neuen Lötschberg-Basistunnels: Rauch steigt aus der Röhre, Scheinwerfer blitzen, aus den Lautsprechern dröhnt musikalisches Getöse wie in einem Hollywoodfilm. Plötzlich taucht eine Lokomotive aus dem Schwarz auf und zerreisst das Plakat, das den Ausgang versperrt. Feuerwerksraketen steigen in den Himmel. Dies ist der grosse Auftritt von Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Zusammen mit Peter Teu-

serkessel trägt. Brunner weiss göttliche und weltliche Mächte geschickt zu verbinden: «Es lohnt sich, den Lötschberg voll auf Doppelspur auszubauen», sagt er zum Schluss seiner Ausführungen in breitem Walliserdeutsch, «Amen. Das gebe Gott.»



scher, Direktor der BLS Alptransit AG, und Matthias Tromp, Chef der BLS, steigt er aus dem Zug, vor 1200 geladenen Gästen aus dem In- und Ausland. «Das war toll», sagt eine Fernsehreporterin des Zweiten Deutschen Fernsehens.

Die Festlaune ist ansteckend. Selbst ehemalige Gegner des Lötschberg-Basistunnels beugen sich der Macht des Faktischen. «Ein grosser Tag für den öffentlichen Verkehr», sagt etwa der Zürcher SVP-Nationalrat Max Binder, der früher dafür kämpfte, dass nur die Gotthardverbindung ausgebaut wird. Nein, er sei nicht eifersüchtig, dass das Berner Projekt jetzt vor dem Gotthard-Basistunnel termingerecht eröffnet werden könne, gibt er zu Protokoll. Aber dem Ausbau des zweiten Lötschberggleises für mindestens 460 Millionen Franken, wie es nun vielerorts gefordert wird, würde er nicht zustimmen. «Jetzt bauen wir erst den Gotthard-Basistunnel, dann alle nötigen Zufahrten, und dann sehen wir weiter», sagt Binder, der seit Jahren Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation ist.

Die Brass Band Frutigen schmettert gegen den Regen an. Die Gäste streifen sich Pelerinen über, und der Verkehrsminister spricht von einem «ergreifenden Tag» – sogar der Himmel weine vor Freude. Auch die grüne Berner Nationalrätin Franziska Teuscher ist begeistert. Dies, obwohl ihre Partei 1992 das Referendum gegen die Neat er-



Verkehrsminister Moritz Leuenberger steht an der Nothaltestelle Ferden im Zentrum des Interesses.

BILDER: ADRIAN MOSER



1200 geladene Gäste schützen sich vor dem Regen.



Protestant und Katholik bei Segnung des Tunnels vereint.

griffen hat mit dem Argument, zwei Alpentransversalen seien nicht finanzierbar. Heute tönt es anders: «Ich kann mir einen Ausbau des Lötschbergs auf zwei Spuren vorstellen», sagt Teuscher. Vielleicht

gelingen es ja bei anderen Abschnitten der Neat, finanzielle Abstriche zu machen. Nächster Programmpunkt: Die Segnung des 34,6 Kilometer langen Tunnels. Die verbindende Kraft des Bauwerks erweist

sich als gross: Obwohl die reformierten Berner während Jahrhunderten gegen die «abergläubischen Zaubersprachen» der Katholiken gekämpft haben, kommt es nun zu einem ökumenischen Segnungsri-

tus: Der Bischof von Sitten, Norbert Brunner, bespritzt die Tunnelwände zum Schutz vor dem Bösen mit Weihwasser, während ihm der Synodalratspräsident des Kantons Bern, Samuel Lutz, den Weihwas-

Ein weiterer Zug fährt heran. Die geladenen Gäste steigen ein. Für die Frutiger, welche sich hinter dem Zaun versammelt haben, um mit Feldstechern die Politprominenz zu beobachten, wird es langweilig. Der offizielle Festakt geht im Berginneren weiter. Bei der Nothaltestelle Ferden wird der Apéro gereicht. Kein Wasser tropft von den Wänden, kein Stäubchen liegt auf dem Boden, es riecht frisch. «Der sauberste Tunnel der Welt», spotten ausländische Gäste.

Beim Apéro werden Erinnerungen an schwierigere Zeiten wach. Der ehemalige österreichische Verkehrsminister Caspar Einem erzählte von der Marathonsitzung, in der zwischen der EU und der Schweiz 1998 das Landverkehrsabkommen ausgehandelt wurde. Bis auf den italienischen Minister, der wegen des Regierungswechsels erst sechs Wochen im Amt war, seien sich alle einig gewesen, dass man der Schweiz zur Finanzierung der Neat die Schwerverkehrsabgabe zugestehen solle, wenn im Gegenzug die 40-Tönnner auf Schweizer Strassen zugelassen werden. Erst nach dem Konsum vieler Sachertorten und dem Druck der anderen EU-Länder habe Italien um 5 Uhr morgens eingewilligt.

In Visp bereitet die Bevölkerung den Ehrengästen einen grossen Empfang. Schul- und Kindergartenkinder säumen die Strassen und schwenken Walliser Fähnchen. Im Festzelt wird die Zukunft beschworen: Der Lötschbergtunnel sei erst der Anfang, sagt Leuenberger. Nach dem Gotthard folge der Brenner-Basistunnel in Österreich und die Verbindung zwischen Lyon und Turin. Politische Vertreter aus den umliegenden Ländern wollten diesbezüglich keine Versprechen abgeben. Sie sagten jedoch, sie würden sich für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einsetzen.

Christian von Burg

WARTEN AUF DIE NEAT-SÜDANSCHLÜSSE FÜR DEN GOTTHARD – BEIM LÖTSCHBERG HATS EINIGERMASSEN GEKLAPPT

## Die Italiener machen alle nervös

Die Schweiz ist nicht das einzige Land, das sich Sorgen wegen der italienischen An- schlüsse von grenzüberschreitenden Bahnprojekten macht. Neben Bern warten auch Brüssel, Paris, Wien und Berlin auf Signale aus Rom.

DOMINIK STRAUB, ROM

Im Römer Regierungsgebäude und im Infrastruktur- und Transportministerium jagte diese Woche eine Krisensitzung die andere. Das Thema der fiebrigen Zusammenkünfte: Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin mit dem 53 Kilometer langen Fréjus-Basistunnel. Der Bau der Strecke, die Teil des 5. EU-Korridors von Lissabon bis Kiew werden soll, war 2001 zwischen Italien und Frankreich vereinbart worden. 2004 einigten sich

Paris und Rom auf die Verteilung der Kosten. Doch seit knapp zwei Jahren werden im malerischen Val di Susa, wo der italienische Tunnelzugang gebaut werden soll, sämtliche Sondierungsarbeiten von einer militanten lokalen Protestbewegung blockiert.

### Prodis Überleben auf dem Spiel

In Paris und Brüssel steigt die Irritation, und selbst die französischen Grünen hatten ihre Genossen auf der anderen Seite des Berges aufgefordert, doch Vernunft anzunehmen und an die Tausenden von Lastwagen zu denken, die dank dem Tunnel auf die Schiene verladen werden könnten. Tatsächlich vermochte die Regierung am Mittwoch mit einer voraussichtlich drei Milliarden Franken teuren Tunnelverlängerung und Streckenverlegung die festgefahren Fronten etwas aufzuweichen. Die Zeit drängt: Italien muss Brüssel bis Mitte Juli die definitive

Streckenführung vorlegen, sonst wird ein EU-Beitrag von 1,6 Milliarden Franken gesperrt. Für Ministerpräsident Romano Prodi steht im Val di Susa sein politisches Überleben auf dem Spiel: Bisher hatten sich die mitregierenden Kommunisten auf die Seite der Bahngegner geschlagen – und ohne Kommunisten ist seine Regierung am Ende.

Unter Druck steht Rom auch bei einem weiteren, milliardenteuren «Jahrhundertprojekt»: Beim geplanten Brenner-Basistunnel zwischen dem Südtiroler Innsbruck, der mit seinen 55 Kilometern nach dem Gotthard der zweitlängste der Welt wird. Der Brenner-Basistunnel ist Bestandteil des 10. EU-Korridors, der von Berlin nach Palermo führen soll und der von der Mitte-links-Regierung in Rom bereits um ein umstrittenes Megaprojekt abgespeckt wurde: Die von der Regierung Berlusconi vorangetriebene über drei Kilometer lange Hänge-

brücke über die Strasse von Messina wurde wieder in die Schublade gelegt.

### Auch beim Brenner im Verzug

Auch bei den italienischen Anschlüssen an den Brenner-Basistunnel ist Rom im Verzug: zum Ärger von Wien, Berlin und Brüssel war im italienischen Investitionsplan 2007 für die voraussichtlich 12 Milliarden Franken teuren Zufahrten zwischen Verona und dem Tunnelportal im Südtiroler Franzensfeste kein müder Euro vorgesehen. Auch für die Anschlüsse in Verona liegt noch keine konkrete Finanzierung vor. Infrastrukturminister Antonio Di Pietro hat deshalb kürzlich Alarm geschlagen und Prodi aufgefordert, mit der «Hinhaltetaktik» aufzuhören: Wenn man so weitermache, drohe das gesamte Projekt zu platzen.

Mit anderen Worten: In Rom hat man derzeit andere Sorgen als die Südanschlüsse für den Gott-

hard. Neben den Zufahrten für Fréjus und Brenner muss zum Beispiel auch noch die milliardenschwere Sanierung der italienischen Staatsbahn angepackt werden. Und alles muss vor dem Hintergrund der höchsten Staatsverschuldung der gesamten EU finanziert werden.

### Es braucht weiterhin Geduld

Die zahlreichen politischen und finanziellen Baustellen mögen erklären, dass im italienischen Infrastruktur- und Transportministerium diese und letzte Woche trotz mehrfachen Anfragen niemand in der Lage oder willens war, zu den Gotthard-Anschlüssen eine Aussage zu machen. Eine politische Absichtserklärung hätte freilich auch nur beschränkter Wert: Die aktuellen Minister sind möglicherweise nur noch wenige Wochen im Amt, und ihre Nachfolger könnten bezüglich Gotthard wieder ganz an-

dere Vorstellungen haben. Für die Schweiz heisst dies: Das seit Jahren bekannte Hin und Her um die Südanschlüsse der Neat dürfte noch auf unabsehbare Zeit weitergehen.

### Beim Lötschberg hats geklappt

Andererseits: Beim Lötschberg-Ast haben die Italiener am Schluss die für die so genannte «Piattaforma Sempione» (Simplon-Plattform) mit Bern vereinbarten Kapazitätsverbesserungen doch an die Hand genommen, so dass die durch den Basistunnel geschaffenen zusätzlichen Kapazitäten einigermaßen absorbiert werden können, wie der Sprecher des Bundesamts für Verkehr (BAV), Gregor Saladin, betont.

Beim Gotthard werden nun beide Seiten zunächst Machbarkeitsstudien anfertigen lassen. Saladin zeigt sich gelassen: «Italien hat sich bisher immer als zuverlässiger Partner erwiesen.»