

STADT BERN Jeder seine eigene Kassiererin: Im Coop Wankdorf kann die Kundschaft ihren Einkauf ab heute selbst einscannen – wenn sie will. Seite **18**

BERN

THUN 95 000 Quadratmeter Land tritt die Burgergemeinde Thun den privaten Investoren für den Bau des neuen Fussballstadions ab. Seite **21**

«Zum Glück nur einspurig»

Das touristische **Lötschental** gehört zu den Verlierern der Neat – gefragt ist deshalb viel Zweckoptimismus

Skifahrer reisen von Bern mit dem Zug ins Lötschental zur Lauchernalp. Mit dem Basistunnel fährt der Zug aber unten durch. Jetzt ruht die Hoffnung auf dem einspurigen Tunnel, dank dem es die Bergstrecke noch gibt.

ANITA BACHMANN

Auf der Postautofahrt von Goppenstein nach Wiler überquert man irgendwo kurz vor Ferden den Lötschberg-Basistunnel. Rund 500 Meter tief im Boden liegt das Bauwerk an dieser Stelle. Am kommen-



den Wochenende wird der Eisenbahntunnel mit viel Pomp eröffnet. Tausende von Leuten sollen zum ersten Mal unter dem Lötschental hindurchbrausen und erst in Raron wieder in die Sonne blinzeln – statt wie heute in Goppenstein. Soll man sich als Lötschentaler Touristiker über diesen Tag freuen? Karl Roth, Unternehmensleiter der Lauchernalpbahnen und des Lötschental Tourismus, ist keine Partybremse. «Ich werde am Samstag entweder in Visp oder Frutigen an einem der Volksfeste vor Ort sein», sagt er. Am Freitag, wenn die offizielle Feier über die Bühne geht, wird er in einer Radiosendung von DRS 1 Auskunft geben.

Glücklich über Einspurtunnel

Grund zum Feiern gibt es im Lötschental trotzdem nicht. Der Basistunnel soll dem ganzen Wallis rund 20 Prozent mehr Touristen bringen. «Für uns fällt nichts ab von diesem Kuchen», sagt der 52-jährige Roth. Zwar ist das Lötschental mit der Lauchernalp von Norden her immer noch das am schnellsten erreichbare Walliser Skigebiet, aber das Aletschgebiet, das Saastal und Zermatt rücken um eine halbe bis über eine Stunde näher an Bern, Zürich oder Basel heran. Viele werden deshalb ihre nächsten Skiferien für einmal in einem dieser Orte statt im Lötschental verbringen, befürchtet Roth. «Unsere Aufgabe ist es, sie wieder zurückzuholen – das ist eine Herausforderung», sagt er.

Es gibt kaum ein Skigebiet in der Schweiz, das so stark mit der Anreise per Eisenbahn verbunden ist wie die Lauchernalp. Höchstens Wochengäste mit Kindern und Walliser würden das Auto vorziehen. «Wir haben Pionierarbeit geleistet, lange bevor es Snow'n'Rail gab», erzählt Roth. Ausgerechnet dieses Tal wird jetzt vom internationalen Eisenbahnnetz abgenabelt. Aber es hätte schlimmer kommen können, meint der Tourismusfachmann: «Wir waren erleichtert, dass nur eine Röhre ausgebaut wird.» So bleibt ihnen die Bergstrecke erhalten, und mit vier direkten Zügen von Bern am Morgen und nach Bern am Abend könne man leben. Zwei zusätzliche Halte in Münsingen und Reichenbach kosten zwar Zeit, aber bringen zusätzliche Gäste. Dank der gestrafften Umsteigezeit vom Zug aufs Postauto in Goppenstein dauert eine Reise von Bern nach Wiler künftig 96 Minuten – eine Minute weniger lange als heute.



Dem Unternehmensleiter der Lauchernalpbahnen, **Karl Roth**, ist das Lachen trotz Basistunnel nicht vergangen.

MANU FRIEDERICH

Roth, zweifacher Familienvater und ehemaliger Gemeindevizepräsident von Wiler, engagierte sich in den letzten Jahren an endlosen Sitzungen und mit unzähligen Briefen für die Anliegen seines Tals. In Zusammenarbeit mit dem Talrat wurden verschiedene Varianten geprüft, beispielsweise die Anreise via Basistunnel über Visp. Doch

beide Varianten waren nicht zu haben, deshalb entschieden sie sich für die Bergstrecke. Wie wäre es denn mit einer Porta Alpina für das Lötschental? Roths Augen blitzen unternehmungslustig auf, und ein Lächeln huscht über sein Gesicht: «Das ist eine gute Idee.» Dazu braucht es nicht einmal einen Lift, von Goppenstein aus besteht eine

vier Kilometer lange Strasse direkt in den Tunnel hinunter. Gebaut wurde der grosszügige Zugang für Rettungsaktionen. Mit Bussen würden Leute evakuiert, und die Feuerwehr Lötschental interveniere über diesen Weg. «Im Talrat haben wir diese Idee unverbindlich diskutiert, aber gegen aussen habe ich das nie in Erwägung gezo-

gen», sagt er. Die Begeisterung in seinen Worten klingt wieder ab. Der Zug fahre mit 250 Kilometern pro Stunde, es sei unwahrscheinlich, dass er halten würde. «Aber man darf doch Zukunftsträume haben», sagt er. Die Zukunft spielt für Roth in 20 Jahren. So lange dauert es seiner Ansicht nach, bis der Tunnel doppelspurig ausgebaut wird. «Wenn die zweite Röhre kommt, dann müssen wir diesen Anschluss haben.»

Zu Fuss auf die andere Seite

Zum vierten Mal klingelt das Telefon. Der Touristiker brummelt etwas wie «hartnäckig» und nimmt ab. In seinem Büro in der Talstation hängt ein Bild vom Oeschinensee. «Es ist ein Geschenk von der anderen Seite zur Eröffnung der Gletscherbahn auf den Hockenhorngrat», erzählt er. Kontakt zur anderen Seite – den Bernern – gab es im Lötschental lange bevor 1913 der Lötschbergertunnel eröffnet wurde. Zu Fuss gingen sie über den Lötschenpass, um mit den Talnachbarn Handel zu treiben. Mit dem Tunnel und der Eisenbahn kam aber nicht nur der Anschluss an das erste öffentliche Verkehrsmittel, «sondern auch Angst», weiss Roth. Man sei vorsichtig gewesen und habe beispielsweise auch ein Projekt für eine grosse Fabrik den Bach hinunter geschickt. Dank der Zurückhaltung sei das Tal ursprünglich geblieben.

Antwort auf Neat schon gegeben

Auch der Tourismus hielt eher zögerlich Einzug: «Der erste Skilift wurde 1964 gebaut, 1972 kam dann die erste Gondelbahn», erzählt der in Wiler aufgewachsene und heimatberechtigte Roth. Nach seinen Wanderjahren in der Schweiz kehrte er ins Tal zurück. 2003 wurde mit der Gletscherbahn zum 3111 Meter über Meer gelegenen Hockenhorngrat die touristische Zukunft besiegelt. «Es war eine vorweggenommene Antwort auf die Neat», sagt Roth. Es ist nicht seine Art, darüber zu grübeln, was weit unten im Boden verborgen ist. Lieber schwärmt er über den Hockenhorngrat und die Aussicht dort oben: «Das Panorama auf die Berner und Walliser Alpen ist atemberaubend.»

Visp: Hochstimmung

Jürg Krattiger, Geschäftsführer der Ferienregion «rund um Visp», frohlockt: «Für uns ist die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ein freudiges Ereignis, wir werden wahrscheinlich extrem davon profitieren.» Krattiger vertritt die touristischen Interessen eines Gebiets mit 23 Dörfern – von Ausserberg über Bürcen oder Visperterminen bis Zeneggen –, das durch die Lötschberg-Südtäler auch ins Unesco-Welterbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn hineinreicht.

Das Wallis und insbesondere die Region um Visp werde nun auch für Tagesausflüge aus der Deutschschweiz ein attraktives Ziel, sagt Krattiger. Studien hätten ergeben, dass die Dörfer rund um Visp im Tourismus mit einer Umsatzzunahme von zehn Prozent rechnen können. Darauf habe man sich auch vorbereitet: Die bestehenden Angebote würden besser kommuniziert (www.rund-um-visp.ch), und mit speziellen Aktionen versuche man, zusätzlich ins Gespräch zu kommen.

«Zum Beispiel mit der Bergdorf-Euro 08», die vor der Euro 08 in Gspon, auf Europas höchstgelegenen Fussballplatz, stattfinden soll. Auch davon erhofft man sich in Visp und Umgebung eine europaweite Werbewirkung. (wd)

Ausserberg: Aufschwung?

Alexandra Donaldson-Leiggener, Besitzerin des Hotels Bahnhof in Ausserberg (an der Lötschberg-Südrampe), glaubt eher an einen Aufschwung, obschon die Inter-city-Züge künftig «unten durch» fahren werden. Wenn es gelinge, die Lötschberg-Bergstrecke als Panorama-Bahnlinie zu etablieren, liege Ausserberg sehr günstig: Der BLS-Regio-Express Bern–Brig werde auch in Hochtann, Ausserberg, Eggerberg und Lalden halten. Die Verbindungen von Bern würden nun zwar ein bisschen langsamer als vorher, jedoch bequemer (umsteigefrei) und zahlreicher sein.

«Zu uns kommen ja vor allem Naturfreunde, Wanderer und Bergsteiger», sagt Alexandra Donaldson. Ihnen spiele es keine Rolle, ob sie mit dem Zug eine Viertelstunde früher oder später am Ziel seien. Und auch die Postauto-Verbindung von Visp nach Ausserberg werde verbessert. Die Neuerung werde Ausserberg zwar «nicht das Manna vom Himmel» beschere und «nicht scharenweise neue Gäste» bringen, sagt sie. Doch auf einen gewissen Aufschwung hoffe sie – auch dank der Werbewirkung des Unesco-Welterbes Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn mit den wilden Lötschberg-Südtälern. (wd)

Kandersteg: Gelassenheit

René Maeder, seit 31 Jahren Hotelier und Küchenchef im Kandersteger Waldhotel Doldehorn und seit mehreren Jahren auch im renommierten historischen «Ruedihus», blickt dem Abkoppeln Kanderstegs vom Intercity-Bahnverkehr gelassen entgegen. Bedenken für den Kandersteger Tourismus hätte Maeder nur dann gehabt, wenn auch der Autoverlad künftig nicht mehr zwischen Kandersteg und Goppenstein abgewickelt würde. «Das bringt uns einiges», sagt er. «Dank dem Autoverlad bleibt Kandersteg für viele ein Etappenort.» Autoreisende übernachteten nämlich oft in Kandersteg, bevor sie am nächsten Tag durchs Nadelöhr Lötschberg ins Wallis oder Richtung Süden weiterfahren.

Von seinen Hotelgästen, von denen 52 Prozent Schweizer sind, reisen im Übrigen lediglich 10 Prozent mit dem Zug an. Auch deshalb werde ihm die Eröffnung des Basistunnels kaum tangieren. «Bei Bedarf müssen wir Bahnreisende aus dem Ausland halt in Spiez abholen», sagt er. Wichtiger seien aber die Winter-Charterflüge von London nach Bern-Belp, denn: «Die Engländer sind gute Gäste – sie bleiben mindestens eine Woche und sind sehr ausgabefreudig.» (wd)

«Ein Hauch von Ewigkeit»

REISEZEITEN Auf der Internetseite der Walliser Tourismusorganisation (www.matterhornstate.com) wird nicht lange gefackelt: Der prominent platzierte Hinweis zum Lötschberg-Basistunnel ist überschrieben mit «Eine Stunde dem Wallis näher». Auf der Übersichtsseite zur Tunnel-Eröffnung scheint es zunächst um nichts anderes zu gehen als um die «Reisezeitverkürzung von mehr als einer Stunde». Damit beginne für das Wallis eine neue Ära, heisst es da. Illustriert wird die neue Ära mit einem Schienenstrang, der direkt aufs Matterhorn zielt. In der Tat: Heute dauert die Bahnreise von Bern nach Brig 1.36 Stunden (mit einigen Zügen nur 1.27 Stunden, was Wallis Tourismus nicht erwähnt). Mit dem Basistunnel schrumpft die Reisezeit um 32 Minuten auf 1.04 Stunden.

«Tausend Atemzüge Glück»

Wie kommt Wallis Tourismus nun aber auf eine Reisezeitverkürzung von über einer Stunde? Dies hängt mit der Linienführung des neuen Tunnels zusammen – und mit der Lage von Visp. Wer heute von Bern nach Visp reist, ist – via Brig – nahezu zwei Stunden unterwegs (mit einigen Zügen nur 1.39 Stunden, was die Touristiker geflissentlich verschweigen). Durch den Basistunnel dauert die Reise von Bern nach Visp künftig nur noch 55 Minuten. Die Zeitersparnis von über einer Stunde (oder 40 Minuten) wird damit auf die übrigen Reiseziele wie Zermatt oder Saas-Fee weitergegeben, für die Visp seit jeher den Ausgangspunkt bildet.

Angesichts all dieser Reisezeitverkürzungen vermag es nicht zu erstaunen, dass Wallis Tourismus im Internet frohlockt: «So eine Stunde zählt im Wallis, wo die Natur höchste Massstäbe setzt, nun mal mehr als anderswo – so viel wie tausend Atemzüge Glück etwa, oder ein Hauch von Ewigkeit.» (db)

Endo Anaconda auf Spurensuche

DER FILM Jeder Tunnelbau fordert Opfer. Beim Bau des alten Lötschberg-Tunnels brach ein Stollen ein und verschüttete 25 Arbeiter. Sie sind noch heute im Berg. In einem Dokumentarfilm von Roland Huber macht sich Endo Anaconda, Frontmann von Stiller Has, auf die Suche nach Spuren der Eingeschlossenen im Tunnel und im Archiv. Der Film thematisiert aber auch die Angst der Tunnelarbeiter vor dem Eingeschlossenwerden. (sur)

[I] DIE EINGESCHLOSSENEN von Roland Huber (51 Minuten) mit Endo Anaconda. Sa. 16. Juni, 13.10 Uhr auf SF 1, So. 17. Juni, 10 Uhr auf SF 2.

Von den Skizzen zum Tunnel

DAS BUCH Von ersten Projektideen und Skizzen bis zum Durchschlag im April 2005: Das Buch zum Lötschberg-Basistunnel liefert Wissenswertes über Geologie, Vermessung und die verschiedenen Baustellen. Die Beiträge wurden von Ingenieuren verfasst, die am Bau beteiligt waren. Illustriert ist das Buch mit Farbfotos von Thomas Andenmatten und Schwarz-Weiss-Aufnahmen von Bernard Dubuis, der die Arbeit der Tunnelbauer festgehalten hat. (sur)

[I] VON DER IDEE ZUM DURCHSCHLAG, 300 Seiten, Herausgeber BLS Alp-Transit. 54 Franken.