

SIMMENTAL VOR 30 JAHREN SCHEITERTE PROJEKT N6-AUTOBAHN INS WALLIS

Genugtuung über gelungenen Widerstand

Vor 30 Jahren hat der Bundesrat nach den Beschlüssen von National- und Ständerat entschieden: Das Projekt einer vierspurigen Autobahn N6 durchs Simmental mit Tunnelverbindung von der Lenk ins Wallis wird eingestellt. Der langjährige Widerstand im Tal und schweizweit zeigte Wirkung. Ernst Zbären, Fotograf und ehemaliger Grossrat (1986–2001) aus St. Stephan, erinnert sich.

Ernst Zbären sitzt ebenso konzentriert wie spitzbübisch-vergnügt im Bahnhofrestaurant Spiezer. Er zeigt Bildimpressionen auf seinem Laptop. Und er fasst bündig zusammen, was damals im Frühling und Herbst 1986 ihn und seine Mitstreiterinnen und Mitstreiter von Pro Simmental glücklich gemacht hatte: «Ein spezielles Fest haben wir nicht gefeiert. Aber es war schön, und wir hatten eine Riesenfreude!»

Was war geschehen? Der Bundesrat hatte in jenem Jahr verkündet, dass das Strassenprojekt durchs Simmental – eine vierspurige Autobahn mit einer Tunnelverbindung von der Lenk durch den Rawil ins Wallis – abgebrochen wird. Der 75-jährige Naturfotograf und -schützer schlägt in seinen Dokumenten nach: «Der Nationalrat hat die N6 am 20. März 1986 mit 103 zu 63 Stimmen aus dem Nationalstrassennetz gestrichen. Der Ständerat hat dies am 23. September des gleichen Jahres mit 23 zu 10 beschlossen.» Die Gründe, die zum Scheitern dieses Vorhabens führten: zu hohe Kosten, geologische Schwierigkeiten, zu wenig bedeutungsvoll und vor allem ein breiter Widerstand aus der Bevölkerung – nicht nur aus dem Tal selber, das durchaus in sich gespalten war, weil es ebenfalls solche gab, die sich die Zukunft auch anders hätten vorstellen können.

Als die Automobile boomten

Die Idee zu solch einem Projekt durchs Simmental war schon in den 50er-Jahren aufgekommen. In den Nachkriegsjahren boomten die Automobile, denen man entsprechend den Weg in die Zukunft ebnet wollte. «Damals gab es natürlich noch nicht so viele von diesen. Deshalb sah man da keine Grenzen», erläutert Ernst Zbären die damalige Fortschrittseuphorie. Das Nationalstrassennetz wurde grosszügig ausgebaut. Und zwischen den Kantonen Wallis und Bern war von einer Tunnelverbindung durch den Rawil die Rede. «Es gab mehrere Tunnelvarianten davon», erzählt Zbären. «Eine etwa hätte vom Gasterthal ins Lötschental geführt.» Der Bundesrat genehmigte das Autobahnprojekt durchs Simmental 1966. Der Tourismustrend wurde durch die Bewegung «Pro Rawil-Bern-Wallis» zusätzlich angeheizt. Hans Weber aus Thun war deren Präsident, Emil Buchs aus der Lenk deren Sekretär. Zbären erinnert sich an den euphorischen Werbetext, der suggerierte, ob es nicht eine Unterlassungssünde wäre, auf einen Strassenausbau zu verzichten.

Als Zbären die Pläne der vierspurigen Fahrbahn sah mit teils

kühner Linienführung bei den Talverengungen («wie Deckel mit Verschlüssen»), dem platzraubenden Verzweigungssystem bei Zweisimmen und der Raststätte beim Iffigenfall an der Lenk – da lösten der sich abzeichnende immense Kultur- und Weidelandverlust und die bedrohte Idylle beim Talabschluss an der Lenk bei ihm eine Reaktion aus. Er schaltete 1974 ein Zeitungsinserat und fragte an, wer mithelfen würde, «die unnötige Nationalstrasse zu verhindern». Gut 200 Leute meldeten sich, und am 4. Dezember 1975 wurde der Verein Pro Simmental im Restaurant Heidenweidli in Oberwil gegründet.

Legendäre Kundgebung

Am 12. Mai 1976 organisierte Pro Simmental eine stark besuchte Pressefahrt, die von Spiez aus nach Zweisimmen und an die Lenk führte. «Das gab ein enormes Echo», sagt Ernst Zbären. Roland Wiederkehr, Leiter des WWF und späterer Nationalrat des Landesrings der Unabhängigen, nahm genauso teil wie die Schweizerische Depeschagentur oder der Winterthurer «Landbote», dessen Chefredak-

«Ein spezielles Fest haben wir nicht gefeiert. Aber es war schön, und wir hatten eine Riesenfreude!»

Ernst Zbären

tor – ein Naturschützer – persönlich vorbeikam. Damals erlebte Pro Simmental einen starken Boom. Die Mitgliederzahl stieg auf 5000. Rund die Hälfte stammte aus dem Simmental. Heute sind es noch rund 600. Legendär war auch die Kundgebung auf dem Mannenberg vom 28. Mai 1978. Sie sei von fast 2000 Leuten besucht worden, weiss Ernst Zbären. Die BLS hatte die Kundgebungsteilnehmer gratis nach Zweisimmen transportiert. Das Bahnunternehmen hatte auch seine Beweggründe dafür: Eine Autobahn durchs Simmental mit einem 9,8 Kilometer langen Tunnel hinüber ins Wallis hätte die Zukunft des Autoverladers am Lötschberg gefährdet.

Wasser im Sondierstollen

1979 erfuhren die 3 Jahre zuvor gestarteten Aushubarbeiten für einen Sondierstollen auf der Walliser Seite einen Dämpfer, als Bergwasser in grossen Mengen in den Stollen ausfloss. Dies verur-



Legendär. Die Kundgebung auf dem Mannenberg vom 28. Mai 1978 wurde von fast 2000 Leuten besucht.

zvg/Ernst Zbären

sachte Risse in der Mauer des rund anderthalb Kilometer entfernten und rund hundert Meter höher gelegenen Tseuzier-Stausees. Dieser musste in der Folge notentleert werden. «Die Rawil-Region ist ein Karstgebiet», erklärt Zbären den möglichen Grund für die aufgetretenen Schwierigkeiten. «Das Wasser der verschiedenen kleinen Seen fliesst labyrinthig ab und ist gerade bei Bohrungen schwer einzuschätzen.»

Gar nicht mehr abgestimmt

Für die Befürworter des Autobahnprojekts war dies ein schwerer Dämpfer. Auf der Berner Seite wurde mit den Bohrungen für einen Sondierstollen gar nicht erst begonnen – der Widerstand gerade im Simmental war dort zu stark. Lenk kannte Befürworter wie Gegner. Der Berner Regierungsrat – der sich vehement für das Autobahnprojekt einsetzte – und die lokalen Behörden glaubten die Bevölkerung lange hinter sich. Die über 100 000 zusammengetragenen Unterschriften von 1976 gegen das Projekt waren aber ein erstes klares Gegenzeichen. Über die Volksinitiative wurde gar nicht mehr abgestimmt. Bundesbern nahm die spätere deutliche Ablehnung von Nationalrat und Ständerat als Signal, das Autobahn- und Tunnelprojekt endgültig fallen zu lassen.

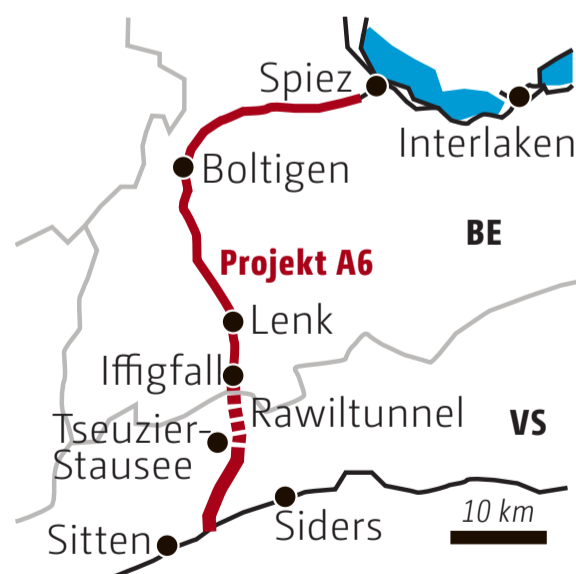
Die Nachhaltigkeit der damaligen langjährigen Opposition bekommt Ernst Zbären noch heute zu spüren, wenn er seine Naturfotografien an Vortragsanlässen zeigt: «Grad kürzlich, an einem Oberwiler Altersnachmittag, hat man mir dafür gedankt, dass das Simmental so belassen wurde, wie es ist.»

Svend Peternell



Mit über 100 000 Unterschriften gegen den Rawiltunnel wurde 1976 ein klares Zeichen gesetzt.

zvg/Ernst Zbären



RAWIL-VERBINDUNG

Schon in den 30er-Jahren ein Thema

Eine Rawil-Verbindung war schon in den 30er-Jahren diskutiert worden. Die Vision lautete: den bestehenden Forstweg in steiler Linienführung auf die Iffigenalp zu verlängern und dort durch einen Tunnel eine Verbindung mit dem Wallis herzustellen – einspurig, wie Ernst Zbären vermutet. Der planende Ingenieur schätzte die Kosten auf (aus heutiger Sicht bescheidene) 2 Millionen Franken. sp

ERNST ZBÄREN ZUR ENTWICKLUNG DES SIMMENTALS

«Einigermassen vernünftig»:

So stuft Ernst Zbären die heutige Entwicklung des Simmentals ein. «7000 bis 8000 Fahrzeuge, welche im Tagesmittel durch die Dörfer rollen, sind leider normal», stellt Zbären, von 1986 bis 2001 Grossrat der Grünen Thun, fest. Wenn er aber mit anderen Verkehrsadern in der Schweiz vergleicht, sei das relativ wenig. Hans Matti, pensionierter Informatikunternehmer aus Reidenbach bei Boltigen, misst an sei-

ner eigenen Verkehrszählstelle an einem durchschnittlichen Samstag über 5000 Fahrzeuge, wie einem Artikel des «Bund» zu entnehmen ist. «Damals wären die Mittel für Ortsumfahrungen vorhanden gewesen», bedauert Zbären. Lobend erwähnt er den Ausbau des Radwegnetzes, den Simmentaler Hausweg oder die Sanierung der Mannenberggrüne in den letzten Jahren, wofür sich auch Pro Simmental eingesetzt hatte. sp



Verkehrssplage heute. Bild aus Boltigen.

ksm-fotografie



Ernst Zbären war von 1974 an bei den Autobahngegnern dabei. Svend Peternell