

Sonntag, 3. Mai 2009

# «Es muss endlich vorwärts gehen»

**Anstrengungen für eine Public-Private-Partnership-Finanzierung des Wisenbergtunnels werden verstärkt**

Die Nordwestschweiz soll gemeinsam beim Bund für eine private Vorfinanzierung des Tunnels einstehen. Auch von nationaler Ebene kommt Unterstützung.

VON DANIEL BALLMER

Jörg Krähenbühl hatte für Aufsehen gesorgt: Im vergangenen Herbst hatte der

Baselbieter Baudirektor in der bz verkündet, dass ihm zwei konkrete Angebote zur Vorfinanzierung des Wisenbergtunnels vorlägen. Weil das 2-Milliarden-Projekt aus finanziellen Gründen immer wieder auf die lange Bank geschoben worden ist, hatte Krähenbühl die Initiative ergriffen. Was im Baselbiet erfreut zur Kenntnis genommen worden war, stiess beim Bund eher auf Skepsis. Dennoch: Man werde den

Vorschlag sicher prüfen, hiess es beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Seither war aus Bern nichts mehr zu hören. Kein Wunder: «Wir haben bisher keine Informationen über die alternative Finanzierung des Wisenbertunnels erhalten», erklärte BAV-Sprecher Gregor Saladin Ende 2008. «Und nur wegen eines Zeitungsartikels werden wir nicht selber aktiv.»

**NUN ABER ERHÄLT BASELLAND** auf nationaler Ebene Unterstützung. Schweizweit würden Public Private Partnership (PPP) bei Verkehrsprojekten immer öfter als Alternative geprüft – auch aufgrund der kritischen Finanzlage und fehlender öffentlicher Mittel. Zu diesem Schluss gelangte der Verein PPP Schweiz an seiner Generalversammlung von dieser Woche. Und: «Der Wisenbergtunnel wird von mir als mögliches PPP traktandiert werden», betont der Basler FDP-Nationalrat und neues PPP-Vorstandsmitglied Peter Malama. Vergleichbare Beispiele wie die zweite Gotthardröhre zeigten explizit das Potenzial und die Chancen von PPP-Projekten auf. Malama: «Wer PPP nicht prüft, wo es in Frage kommt, verletzt seine Verantwortung gegenüber den Steuerzahlern.» Daher wolle er sich stark machen für den nötigen rechtlichen Spielraum sowie eine positive Grundhaltung in Politik, Verwaltung und Wirtschaft.

Krähenbühl aber hat seine PPP-Lösung fürs erste auf Eis gelegt. Grund: Die geplante Überwerfung bei Liestal, die im Projekt «Bahn 2030» enthalten ist. Diese geniesse wegen des Viertelstundentakts noch höhere Priorität. Mit diesem 170-Mil-

lionen-Projekt sollen Kreuzungskonflikte gelöst und so die Schienenkapazitäten im Ergolzthal erhöht werden. Erst wenn «Bahn 2030» vom Bundesparlament bewilligt ist, werde sich Krähenbühl an den Bundesrat wenden. Denn fest steht: «Der Bund müsste den Lead übernehmen und die Verhandlungen mit den potenziellen Investoren fortführen.» Doch Krähenbühl will nicht einfach nur untätig warten. An der nächsten Sitzung der Konferenz der kantonalen ÖV-Direktoren (KÖV) soll nun das gemeinsame weitere Vorgehen besprochen werden.

«**ES IST SEHR VERDIENSTVOLL**, dass Basel hier vorstössig geworden ist», sagt PPP-Präsident Thomas Pfisterer. «Und der Weg über die KÖV ist sicher richtig», ergänzt der ehemalige Aargauer Ständerat und Baudirektor. Die Nordwestschweiz könne eine solche Finanzierung nur gemeinsam aufgleisen. «Es wäre auch politisch eine gute Übung, wenn die vier Kantone in Bern mit einem gemeinsamen Projekt vorstellig würden», fährt Pfisterer fort. «Dies würde den Bund unter Druck setzen. Er müsste die PPP-Finanzierung zumindest prüfen.» Der Verein PPP Schweiz

werde die Nordwestschweiz in ihrem Vorgehen auf jeden Fall unterstützen.

Auch Malama ist «grundsätzlich gegen Abwarten». Die Bundesgelder seien so oder so sehr knapp. Daher tobe im Parlament seit langem ein Kampf um die Verteilung der Gelder. Malama: «Die Kollegen aus Zürich und der Westschweiz machen es uns vor: Sie treten als starke Lobbyorganisationen aktiv auf, legen eigene Fakten auf den Tisch und setzen mit politischen Mitteln entsprechenden Druck auf.» Auch aus der Nordwestschweiz sei ein starkes und effektives Lobbying nötig. «Hier stehen wir Volksvertreter beider Basel in der Verantwortung, dass es endlich vorwärts geht.» Ziel müsse sein, dass mit Eröffnung der Gotthardröhre im 2017 in der Nordwestschweiz kein Engpass entsteht. Dazu brauche es den dritten Jura-durchstich. «Immerhin geht es hier um die europäische Nord-Süd-Achse», betont Malama. Ohne attraktive Erschliessung riskiere die Nordwestschweiz abgeschnitten zu werden. «Unsere Region ist der zweitstärkste Wirtschaftsraum der Schweiz und muss wie Zürich und Genf die optimale Verkehrs-Erschliessung politisch einfordern.»