

Montag, 2. Juli 2007

gastbeitrag

## Auftrieb für den Wisenbergtunnel

PAUL KURRUS



**Der ehemalige Baselbieter FDP-Nationalrat zeigt, dass der Wisenbergtunnel im nationalen und internationalen Interesse dringend nötig ist.**

In der Vorlage ZEB (zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte) wurde der Wisenbergtunnel vom Bundesrat gestrichen und auf die lange Bank geschoben. Falls dieser Entscheid nicht korrigiert werden kann, hätte das verheerende

Konsequenzen auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene. Durch den Verzicht auf den Wisenbergtunnel entstünde im europäischen Schienennetz ein einzigartiger Flaschenhals im Ergolzthal. Die Verkehrsverlagerung würde beeinträchtigt. Der Gütertransitverkehr würde auf die Strasse ausweichen. Weil die Autobahnen dadurch weiter verstopft würden, würden sich die Lastwagen ihren Weg auf Kantonsstrassen durch unsere Dörfer suchen. Um ein solches Szenario zu vermeiden, brauchen wir den Wisenbergtunnel. Dieser hat in jüngster Zeit wieder neuen Auftrieb bekommen.

**SCHUSS VOR DEN BUG.** Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) hat dem Bundesrat einen deutlichen Schuss vor den Bug gegeben. In einem Bericht weist die NAD auf einige zentralen Punkte der Vernehmlassungs-

vorlage des Bundesrats zur Gesamtschau FinöV (ZEB) hin und würdigt sie aus der Perspektive der parlamentarischen Oberaufsicht. Die NAD vermisst eine umfassende Überprüfung aller bewilligten FinöV-Projekte und eine Priorisierung nach denselben Kriterien. Im Rahmen einer solch umfassenden Priorisierung sollten diejenigen FinöV-Projekte Priorität geniessen, die den Bau und Betrieb der Neat unterstützen, namentlich die nördlichen und südlichen Neat-Zufahrten im Inland. Hinter dieser Aussage verbirgt sich ein klares Votum zu

**Der Wisenbergtunnel von Sissach nach Olten ist national und international dringend nötig.**

Gunsten des Wisenbergtunnels. Der ist nämlich ein prioritäres Projekt der nördlichen Neat-Zufahrt im Inland. Wie wichtig dieser Zulauf ist, unterstreicht eine Mitteilung der SBB Cargo. Danach hat diese ihre Kapazitäten in Deutschland (Duisburg) und Italien (Lonato) ausgebaut, um das Transportvolumen auf der Nord-Süd-Achse weiter zu erhöhen. Ohne den Wisenbergtunnel werden diese Anstrengungen gefährdet, weil sich der Verkehr im Ergolzthal staut. Neben den SBB erle-

ben auch die anderen Eisenbahngesellschaften (BLS, Crossrain, usw.) derzeit einen grossen Aufschwung beim alpenquerenden Güterverkehr.

**UNSORGFÄLTIGE PLANUNG.** Der Grund für die Streichung des Tunnels ist nicht etwa, dass dieser nicht nötig wäre – alle Fachleute sind sich einig, dass es den Wisenbergtunnel braucht –, sondern die ständig schrumpfenden finanziellen Mittel im FinöV-Fonds. Die NAD stellt fest, dass der Wisenbergtunnel Opfer einer unsorgfältigen Planung durch

die Verwaltung geworden ist, weil die ursprünglich für diesen Tunnel vorgesehenen Mittel laufend für die Finanzierung von Planungsplanen bei der Verwaltung verwendet werden müssen. Der Wisenbergtunnel wird damit zur Manövriermasse der Neat. Der Tunnel ist aber ein zentrales Projekt im nationalen und internationalen Interesse und angesichts der Verdoppelung des Güterverkehrsaufkommens bis 2020 dringend notwendig.