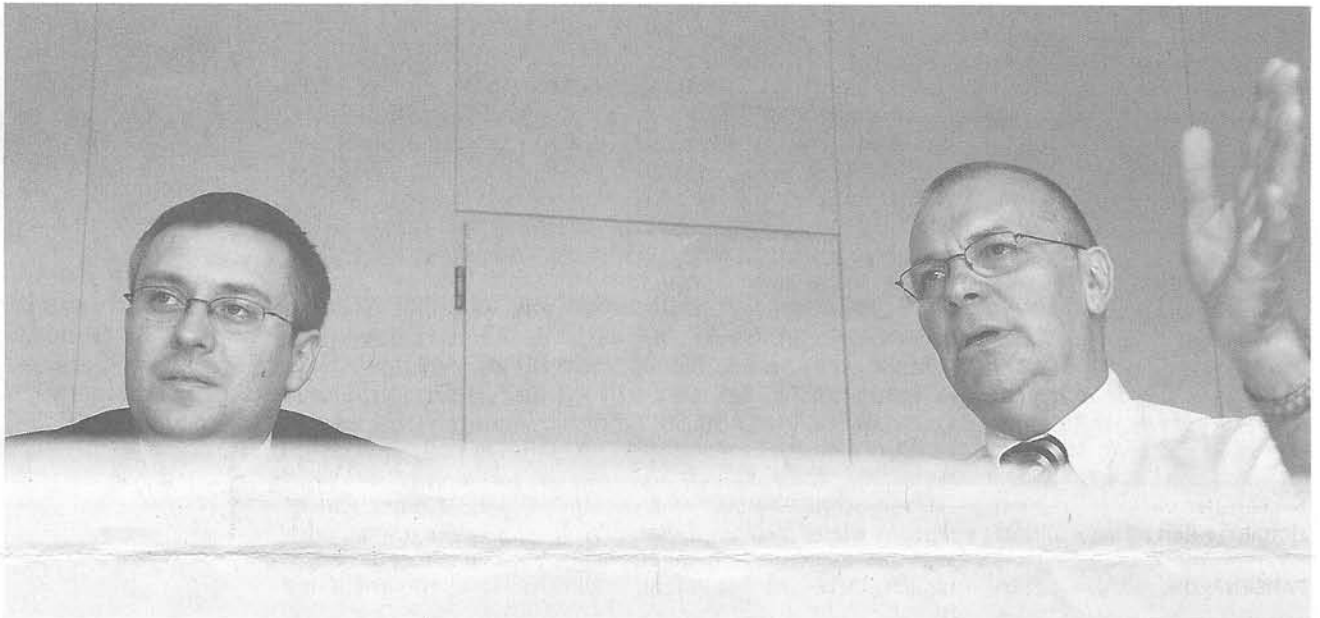


## «Es braucht einfache und realisierbare Lösungen»

Baudirektor Jörg Krähenbühl und ÖV-Chef Markus Meisinger wollen die Planung für den Wisenbergtunnel vorantreiben



**Kämpferisch.** Markus Meisinger, Leiter Öffentlicher Verkehr, und Regierungsrat Jörg Krähenbühl nehmen Stellung. Foto Desborough

INTERVIEW: MARTIN BRODBECK

**Der Ständerat fordert mehr Mittel für die Eisenbahn-Grossprojekte. Damit steigen die Chancen, dass der Wisenbergtunnel doch noch gebaut wird.**

**baz:** Was ist seit der Planungsstudie aus dem Jahr 2003 zur Bahn 2000 im Ergolzthal planerisch unternommen worden?

**MARKUS MEISINGER:** Kurz danach wurde vom Bund ein Planungsstopp erlassen. Uns stellt sich seither die Frage, wie wir die Möglichkeit erhalten, diese Planung voranzutreiben. Und zwar so, dass sie vom Bund mitgetragen wird. Zurzeit ist der Wisenbergtunnel in keinem seiner Bauprogramme enthalten.

Sehen Sie nach der Überweisung der Motion Pfisterer im Ständerat wieder Licht am Ende des Tunnels?

**JÖRG KRÄHENBÜHL:** Wir hoffen sehr, dass nun der Wisenbergtunnel wieder ins Programm aufgenommen wird.

**«Wir werden für das Projekt alles in unserer Macht Stehende tun.»**

Jörg Krähenbühl

Wir werden alles in unserer Macht Stehende unternehmen, damit wir zum Ziel kommen. Demnächst findet ein Gespräch zwischen uns und der zuständigen ständerätlichen Kommission statt.

Die Region hat bisher mit ihrem Lobbying nicht gegläntzt. Planen Sie Verbesserungen?

**KRÄHENBÜHL:** Das stimmt leider. Ich war in meiner Landratszeit an einer Lobby-Veranstaltung, an welcher kein einziges Mitglied des Regierungsrats teilgenommen hatte. Doch inzwischen ist das Lobbying gut aufgegleist: Basel-Stadt, Aargau, Solothurn, Bern und wir engagieren uns sehr. Der Einsatz für den Wisenbergtunnel ist ein Schwerpunkt meiner Arbeit.

Im Jahre 2003 hat sich die Baselbieter Regierung klar für einen langen Wisenbergtunnel und gegen eine Tieflage in Liestal ausgesprochen. Gilt dieser Entscheid auch für die erneuerte Regierung?

**KRÄHENBÜHL:** Innerhalb der Regierung ist diese Frage noch nicht erörtert worden. Unsere Strategie geht jedoch nach wie vor in diese Richtung. Auch ich persönlich unterstütze diesen Kurs.

Die Studie von 2003 kam erstaunlicherweise zur Erkenntnis, dass die Variante mit dem langen Tunnel und Liestal auf dem bestehenden Niveau die kostengünstigste sei. Gilt dies immer noch?

**MEISINGER:** Um die Kostenfrage zu beantworten, muss zuerst die komplexe Geologie im Jura vertieft abgeklärt werden. Eine definitive Aussage würde wohl zurzeit niemand wagen. Darum hoffen wir, dass der Planungsstopp möglichst bald aufgehoben wird, damit wir die offenen Fragen

klären können. Der Nutzen für die Region ist bei einem langen Tunnel hingegen unbestritten.

Offizielles Projekt ist nicht die Studie, sondern nach wie vor das von der Bevölkerung bekämpfte SBB-Vorhaben mit einem kurzen Wisenbergtunnel Sissach-Olten.

**MEISINGER:** Das stimmt.

Was passiert, wenn das alte Projekt aus Kostengründen aus der Schublade geholt wird?

**KRÄHENBÜHL:** Dann müssten wir über die Bücher gehen. Es wäre abzuklären, welche Varianten zwischen Liestal und Sissach möglich sind. Ich kann mir vorstellen, dass man mit den heutigen Lärmschutzwänden eine Lösung finden könnte, die besser wäre als das alte Projekt. Zurzeit geht es uns aber nicht um verschiedene Varianten: Zentral ist, dass es wieder vorwärts geht. Wir benötigen in der Nordwestschweiz dringend mehr Schienenkapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr.

Streitpunkt ist nach wie vor Liestal. Die Stadt fordert eine Tieferlegung, die alte Regierung die bisherige A-Niveau-Lösung. Und Sie?

**KRÄHENBÜHL:** Ich neige ebenfalls zur A-Niveau-Variante. Wir können wohl kaum zusätzliche Forderungen stel-

## «Eine Aussage zu den Kosten würde zurzeit niemand wagen.»

Markus Meisinger

len. Ich hoffe, dass wir die Gegner der A-Niveau-Lösung davon überzeugen können, dass es den Wisenberg braucht. Mit Lärmschutz, verbessertem Rollmaterial und Fortschritten

beim Schienenbau lässt sich einiges erreichen. Es braucht einfache und realisierbare Lösungen.

Das Komitee «Pro Wisenberg» hat soeben mit Dieter Schenk einen Geschäftsführer angestellt, der als Liestaler Politiker von Anfang an für die Tieflage gekämpft hat. Ist dieser Personalscheid geschickt?

**KRÄHENBÜHL:** Die Unterstützung für das Komitee «Pro Wisenberg» ist vor meiner Zeit aufgeleitet worden. Ich

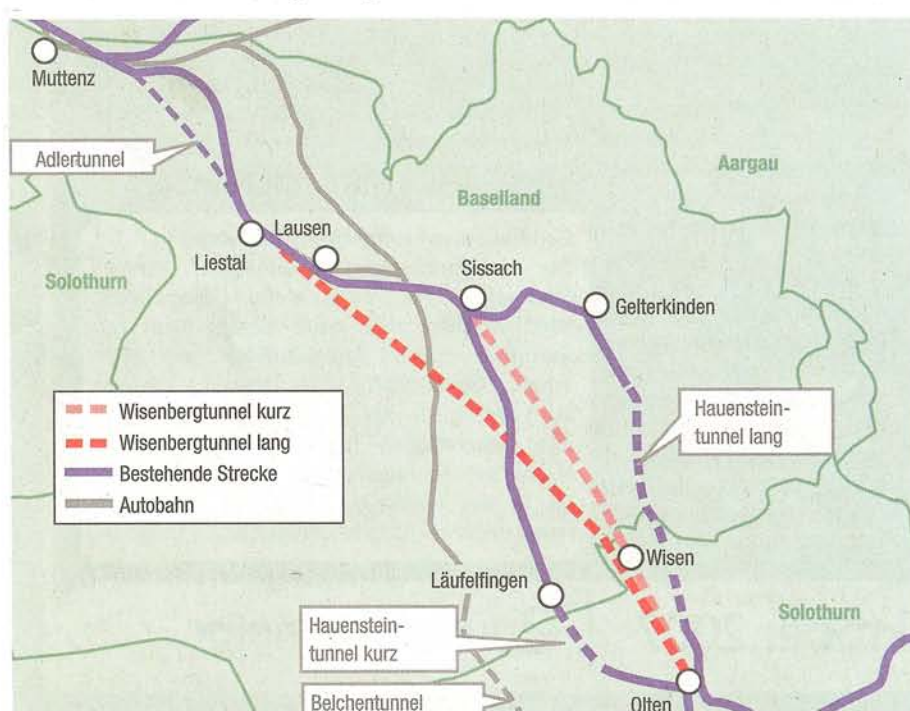
werde mit Dieter Schenk über seine Intentionen sprechen müssen. Es ist klar, dass er die Position der Regierung übernehmen muss. Sonst wäre er für diesen Posten nicht tragbar.

Wann wird der Wisenbergtunnel gebaut?

**KRÄHENBÜHL:** Da muss ich in die Sterne blicken (lacht). Ich hoffe auf einen Zeitraum zwischen frühestens 2020 und spätestens 2040.

## «Wisenberg lang» ist nur eines von zahlreichen Planspielen

SBB-Vorhaben mit einer offenen Linienführung im Ergolztal und einem Tunnel von Sissach nach Olten ist das offizielle Projekt



**Streit um Varianten.** Tunnel kurz oder lang, das ist hier die Frage. Grafik Rebekka Heeb

MARTIN BRODBECK

**Der Kanton Baselland und die SBB hatten sich auf einen langen Wisenbergtunnel von Liestal nach Olten geeinigt. Doch das ist Geschichte.**

Man schrieb das Jahr 2002: Seit zwei Jahren hätte der Wisenbergtunnel zwischen Sissach und Olten schon in Betrieb sein sollen. Und seit zwei Jahren wären den Zügen zwischen Liestal und Sissach vier Gleise zur Verfügung gestanden. So sah es das Bahn-2000-Vorhaben der SBB aus den 80er-Jahren vor. Doch dieses scheiterte am Widerstand der Bevölkerung im mittleren Ergolztal: Über tausend Einsprachen waren gegen die Pläne eingegangen. Die SBB legten die Ausbaupläne auf Eis und konzentrierten sich insbesondere auf die Grossvorhaben zwischen Zürich und Bern.

Dennoch suchten im Jahr 2002 die Baselbieter Regierung und die SBB nach einem Ausweg aus der verfahrenen Situation in der Nordwestschweiz. In einer Planungsstudie sollte das Pla-

nereteam RaBaJa (Rapp Infra AG, Basler & Hofmann AG, Jauslin+Stebler AG) Varianten für die Linienführung im Ergolztal aufzeigen. Geprüft und verworfen wurden zum Beispiel Varianten, welche Umfahrungstunnels für Lausen und Itingen vorsahen.

**LÄNGER IST BILLIGER.** Im Januar 2003 lagen die Ergebnisse vor: Von den vier übrig gebliebenen Varianten schwang ein 18 Kilometer langer Tunnel Olten-Liestal und die Weiterführung in Liestal auf dem bestehenden Niveau obenaus. Und zwar nicht nur bei den Umwelt-Faktoren, sondern auch bei den Baukosten. Auf 1,9 Milliarden Franken wurden sie geschätzt. Auf 2,2 Milliarden Franken veranschlagte man die Variante «Tunnel lang, Liestal Tieflage». Gleich teuer wäre die Lösung «Tunnel kurz, Liestal Niveau, Sissach zweistöckig» gekommen. Das teuerste Projekt mit 2,6 Milliarden Franken wäre die Lösung «Tunnel kurz, Liestal Tieflage, Sissach Tieflage» gewesen.

Doch die Planungsstudie hatte von Anfang an einen Haken. Die Kosten konnten nur sehr grob geschätzt werden; mit plus/minus 30 Prozent. Dennoch diente sie als Rettungsanker. Die SBB erklärten, mit allen Varianten leben zu können. Die Baselbieter Regierung sprach sich für einen langen Wisenbergtunnel aus. Für Liestal müsse à Niveau eine Lösung gefunden werden. Doch auch diese Variante blieb bis auf den heutigen Tag ein Planspiel.

Denn inzwischen waren beim Bau der beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg die Kosten davongelaufen. Die Planung auch für den Wisenberg wurde gestoppt. SBB und Bundesamt für Verkehr mussten das Konzept «Zukünftige Entwicklung der Bahn-Infrastruktur» (ZEB) vorlegen. Der Wisenberg wurde nicht aufgenommen. Allerdings ist das ZEB nicht rechtskräftig. Das alte SBB-Projekt «Wisenberg kurz» ist immer noch das offizielle: Doch damit ist neuer Streit im Baselbiet programmiert.