

«Der Bund wird sonst wortbrüchig»

Wisenberg Das Tunnel-Komitee ist enttäuscht von Fabi und plant einen Besuch beim Bundesamt

VON BORIS BURKHARDT

Das Komitee Pro Wisenberg war nicht einmal im Verteiler, als das Bundesamt für Verkehr Ende März seine Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) über die Zukunft des Schweizer Schienennetzes zur Vernehmlassung schickte. Und das, obwohl das Komitee erst Ende letzten Jahres einen offenen Brief an Verkehrsministerin Doris Leuthard geschrieben hatte.

«Wir fühlen uns von der Bundespolitik nicht ernst genommen», konstatiert einmal mehr Komitee-Geschäftsführer Dieter Schenk. Das Komitee sei ursprünglich als Unterstüt-

zung der Regierungen beider Basel gegründet worden: «Wir sollten aussprechen können, was die Kantonsregierungen nicht so direkt sagen dürfen.» Doch trotz der beiden Ständeräte Claude Janiak (Baselland) und Maximilian Reimann (Aargau) sowie Nationalrat Norbert Hochreutener (Bern) im Co-Präsidium des Komitees ist die Stimme der Nordwestschweiz offensichtlich nicht laut genug in Bundesbern. «Die Lobbyisten aus Zürich und der Romandie sind viel stärker», befürchtet Schenk. Und die Fabi-Vorlage dünkt ihn nach dem Prinzip «Wo wird am lautesten geschrien» erstellt.

«Verfassungsziel ignoriert»

Deshalb diskutiere das Komitee derzeit, mithilfe Janiaks, der der Verkehrskommission im Nationalrat vorsitzt, einen Termin beim Bundesamt für Verkehr zu vereinbaren, um die Baselbieter Anliegen persönlich vorzubringen. Das sollte laut Schenk noch vor dem Bundesratsentscheid im Herbst passieren. Ansonsten bleibe dem Komitee, mit den Kantonen gemeinsam zu schauen, «wo wir in Bern noch ein bisschen drängen und

drücken können». Wenn der per Volksabstimmung geforderte Wisenbergtunnel nun wie befürchtet aus Fabi verschwindet, werde der Bund gegenüber dem Volkswillen wortbrüchig, warnt Schenk. Auch im Nachfolgekonzept von «Bahn 2030» werde die Nord-Süd-Achse des Schweizer Schienenverkehrs nicht genügend berücksichtigt. Damit werde das Verfassungsziel, den Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen, ignoriert.

Ausserdem seien die zukünftigen Zahlen, von denen Fabi im Gütertransport ausgeht, zu niedrig angesetzt.

Letzten Monat trafen sich das Komitee und die Handelskammer beider Basel mit regionalen Verkehrs- und Transportunternehmen, um die gemeinsame Linie in der Vernehmlassung abzustimmen. Schenk hofft nun auch auf die

solothurnische Unterstützung. Obwohl der verstorbene Solothurner Ständerat Ernst Leuenberger von Anfang an Mitglied im Wisenberg-Komitee war, sei die Haltung der Kantonsregierung «immer noch etwas schwierig». Solothurn habe «vielleicht Angst», dass der Südausgang des Wisenbergtunnels nur Richtung Zürich gebaut werde. Im Personenverkehr sei der Wisenbergtunnel tatsächlich für die Verbindung Basel-Zürich nötig; im Güterverkehr setze das Komitee aber auf die Verbindung Wisenberg-Lötschberg-Simplon als Parallele zum Gotthard. Das fordert auch das Cargo-Unternehmen BLS. Oberste Priorität hat für den europaweit agierenden Schienenspediteur aus Bern aber der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels. Bis-

her sind nur 12 der 34 Kilometer zweispurig ausgebaut. Die lange einspurige Strecke bedeutet laut Pressesprecher Michael Blum «eine beträchtliche Einschränkung in der Kapazität». Tageweise sei der Tunnel zu 100 Prozent ausgenutzt.

Umstrukturierung geplant

Das Komitee Pro Wisenberg, finanziell vom Kanton Basel-Landschaft unterstützt, will sich nun auch auf nationaler Ebene mehr Gehör verschaffen. «Wir denken über eine Umstrukturierung des Komitees nach», sagt Schenk, will weiter aber noch nichts verraten. Allerdings warnt er vor zu viel Optimismus: Auch das grosse Gotthard-Komitee sei nicht im Verteiler für die Vernehmlassung gewesen.



Wo werden die Güterzüge wie dieser in Zukunft von MuttENZ aus den Jura durchqueren?

EMANUEL FREUDIGER