

Wisenberg bleibt vorerst nur ein Traum

Der Bund hat den Wisenbergtunnel und das «Herzstück» zurückgestuft

Die Politiker sind sich einig: Nur wenn die Nordwestschweizer Kantone am selben Strick ziehen, kann in Bern etwas erreicht werden.

ALESSANDRA PAONE

Eine kalte Dusche für die Region Basel: In der ÖV-Planung «Bahn 2030» des Bundes sind weder der

Wisenbergtunnel noch die Basler Innenstadtverbindung, das sogenannte «Herzstück», enthalten. Die einzig positive Nachricht: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erachtet den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel als notwendig und will den Viertelstundentakt einführen.

Die Enttäuschung der regio-

nalen Kantons- und Bundespolitiker über die Zurückstufung der beiden Projekte ist riesig. Die Reaktionen fallen dennoch unterschiedlich aus. Kein Blatt vor den Mund nimmt der Basler Nationalrat Peter Malama: «Ich bin sehr enttäuscht, aber nicht erstaunt». Dies sei erneut ein Beispiel dafür, dass politische und

regionale Kräfte geschlossener und mit einer Stimme in Bern vorsprechen müssen. Solange die Region Nordwestschweiz uneinig aufträte, gebe es für die Region Basel kein Licht am Ende des Tunnels, sagt Malama.

Die Kritik des Freisinnigen gilt in erster Linie dem Baselbiet. Malama hatte in seiner Neu-

jahrsansprache auf die mangelnde Zusammenarbeit der beiden Basel hingewiesen und war deswegen unter anderem von seinem Nationalrats- und Parteikollegen Hans Rudolf Gysin kritisiert worden. «Nur wenn erkannt wird, dass die Zukunft der Region Basel von der Region Nordwestschweiz abhängt und nicht umgekehrt, hat die Region Basel eine Chance, wahrgenommen zu werden», betont Malama. Es könne nicht sein, dass der Kanton Zürich Milliarden abhole und die Basler immer noch mit dem Taxi zum Flughafen fahren.

Malama hat nun bereits den Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels kontaktiert und ihm vorgeschlagen, eine Sitzung mit den Regionalvertretern einzuberufen. Ausserdem will er zusammen mit Ständerätin Anita Fetz prüfen, ob Vorstösse im National- und Ständerat etwas bewirken könnten.

Kantone müssen Druck machen

Auch Claude Janiak hebt die Wichtigkeit der Zusammenarbeit der Nordwestschweizer Kantone hervor. «Für jedes Projekt

aus der Nordwestschweiz müssen alle Beteiligten aus demselben Guss sprechen», sagt der Baslerbieter Ständerat. Im Zwischenbericht des BAV vermisst der Sozialdemokrat die Alternativen. Zwar würden die Engpässe aufgezeigt, doch werde nicht erklärt, wo der Güterverkehr, wenn nicht durch den Wisenberg, durchgeleitet werden soll. «Solange diese Frage nicht klar beantwortet wird, müssen wir Druck machen», so Janiak.

Für Janiak steht fest, dass nun die Kantone aktiv werden müssen. So sei das Gotthardkomitee eine gute Plattform, denn dieses habe sich klar für den 3. Juradurchstich ausgesprochen. In der Tat ist das Gotthardkomitee der Auffassung, dass sowohl der Wisenbergtunnel als auch die Entflechtung Basel Ost für eine multifunktionale und leistungsfähige Nord-Süd-Achse von Bedeutung sind, wie der Präsident Lorenz Bösch bestätigt.

Etwas moderater reagiert Jörg Krähenbühl. Immerhin sei der Ausbau der Regio-S-Bahn im 21-Milliarden-Paket enthalten, sagt der Baslerbieter Verkehrsdirektor. Doch auch er macht

sich grosse Sorgen: «Wenn der Wisenbergtunnel definitiv nicht kommt, kann es sein, dass die SBB den Güter- und Personentransitverkehr verstärken und wir den Regionalverkehr opfern müssen.» Krähenbühl will deshalb in Bern Verbündete suchen und den Kontakt zu den SBB und dem BAV intensivieren.

Krähenbühl führt die Zurückstufung der Projekte allerdings nicht auf die schlechte Lobby zurück. «Das Problem ist einfach, dass die Region Nordwestschweiz sehr klein ist». Auch seien die beiden Basel im Nationalrat mit nur 14 Sitzen vertreten. Doch der SVP-Regierungsrat gibt die Hoffnung nicht auf. Denn noch müsse die Vorlage im Parlament behandelt werden.

Nordwestschweiz hat kein Gehör

Nicht ganz so diplomatisch äussert sich Dieter Schenk: «Die haben doch Vögel», wettet der Geschäftsführer des Komitees Pro Wisenberg. Der ehemalige FDP-Landrat hatte fest damit gerechnet, dass der Wisenbergtunnel auf der Liste mit den Infrastrukturprojekten «Bahn 2030» figuriert. Dieser Entscheid zeige,

dass die Region Nordwestschweiz kein Gehör findet. Dies, obwohl SBB-Chef Andreas Meyer in Pratteln aufgewachsen sei. Dennoch kann Schenk dieser schlechten Nachricht auch etwas Gutes abgewinnen. «Da gleich beide Projekte zurückgestuft worden sind, merken die Regierungen beider Basel nun, dass sie zusammenspannen müssen, und schmieden endlich eine Koalition.»

Mit Bedauern nimmt auch der VCS beider Basel den Zwischenbericht des BAV entgegen. Mit dem Verzicht eines dritten Juradurchstichs nehme man grosse Engpässe im Personenverkehr in Kauf, verhindere den Ausbau der grenzüberschreitenden IC-Verbindungen und verunmögliche die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, heisst in einem Communiqué. Der VCS fordert die Regierungen beider Basel auf, sich geschlossen für den Ausbau der Schieneninfrastruktur einzusetzen und mit der Vorfinanzierung eines mehrheitsfähigen Vorprojekts dem Juradurchstich zum Durchbruch zu verhelfen.

Basler Zeitung

Donnerstag, 25. März 2010

«Es braucht den Wisenbergtunnel»

Professor Ulrich Weidmann kritisiert die Verzichtsplannung der SBB und fordert Visionen

INTERVIEW: MARTIN BRODBECK

Ein dritter Juradurchstich muss so rasch wie möglich realisiert werden, fordert Verkehrsplaner Ulrich Weidmann von der ETH Zürich. Zudem sollen mit einer Schnellbahn Basel-Zürich die Bedürfnisse künftiger Generationen berücksichtigt werden.

Ulrich Weidmann (47), Professor für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich, ist überzeugt, dass das hohe Zugsaufkommen zwischen Basel und Olten mit der bestehenden Infrastruktur nicht mehr zuverlässig und pünktlich zu bewältigen ist.

BaZ: Wie kommt die Nordwestschweiz bei den Varianten von Bahn 2030 weg?



ULRICH WEIDMANN: Mir fällt bei den abgegebenen Karten auf, dass keine Übergänge von der Nordwestschweiz ins Ausland eingezeichnet sind – im Gegensatz zu Genf und Chiasso. Das ist symptomatisch. Die Vorschläge für die Bahn 2030 sind mir zu sehr geprägt von den heutigen Engpässen. Dieses Denken führt zu blinden Flecken – beispielsweise eben, dass die Bahn in Basel SBB aufhört. Bei der Maximalvariante ist etwas für die Regio-S-Bahn drin, aber sonst sind selbst in dieser Variante alle weiteren Vorhaben in der zweiten Priorität – beispielsweise der Ausbau

nach Rheinfelden und der Wisenberg-tunnel. Faktisch heisst dies, dass eine Realisierung dieser Vorhaben nicht absehbar ist. Denn die Finanzierbarkeit dieser 21-Milliarden-Variante ist aus meiner Sicht fraglich. Und wenn selbst dort etwas in der zweiten Priorität steht, bedeutet dies, dass die Verantwortlichen die Realisierung nicht sehen.

Die SBB erklären, dass es auch ohne den Wisenbergtunnel geht. Teilen Sie diese Ansicht?

Das ist eine unverständliche und nicht nachvollziehbare Aussage. Es ist unmöglich, eine so grosse Anzahl

Züge mit der heutigen Infrastruktur zuverlässig und pünktlich zu fahren. Es braucht einen dritten, leistungsfähigen Juradurchstich.

Gehört der Tunnel in die erste Priorität? Von der Dringlichkeit her würde der Wisenberg bereits in die «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» gehören – in jenes Programm, dessen Umsetzung zurzeit vorbereitet wird. Das Bahnnetz hat eine akute Schwäche Richtung Nordwestschweiz. Nimmt man die Entwicklung mit dem bereits laufenden Ausbau der deutschen Rheintalbahn, einer Wiederbelebung des französischen Güterverkehrs und die Entwicklungen bei TGV und ICE dazu, dann ist ein neuer Juradurchstich unverzichtbar.

Kommt es zum Stau zwischen Basel und Olten?

Akut ist die Situation, weil die Strecke Basel–Olten nicht der einzige Engpass ist. Überlastet sind auch Olten–Bern und die Fortsetzung durch den Lötschberg, der aus Kostengründen nur einspurig ausgebaut ist. Ei-

nen weiteren Engpass gibt es zwischen Olten und Zürich. Dieses durchgehende Engpasssystem führt dazu, dass der Engpass zwischen Basel und Olten nicht optimal befahren werden kann. Die Strecke Basel–Olten muss in diesem Kontext und nicht isoliert betrachtet werden. Eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur kann nur realisiert werden, wenn es rundherum Spielraum hat. Und diesen gibt es nicht. Schon gar nicht bei einer derart zentralen Verbindung. Darum wird diese Variante in der Realität nicht funktionieren.

Lässt sich der Zusatzverkehr aus Deutschland abschätzen und können die SBB für einen derart langen Zeitraum eine verlässliche Prognose abgeben?

Seriöserweise darf man nicht von Prognosen sprechen. Als Planungshilfen muss man mit Szenarien arbeiten. Dazu gehören auch Szenarien, die eine stärkere oder schwächere Entwicklung beinhalten. Die Planung muss bezüglich ihrer Robustheit auf solche Alternativszenarien hin überprüft werden.

Darf die Region einen Wisenbergtunnel für den Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn fordern?

Eine Agglomeration wie Basel braucht eine attraktivere S-Bahn. Aber vorgängig müssen Alternativen – neue Tramlinien, Schnellbusse – geprüft werden. Den Wisenberg braucht es für den nationalen und internationalen Verkehr. Für die S-Bahn wäre er von zusätzlichem Nutzen.

«Das Bahnnetz hat eine akute Schwäche Richtung Nordwestschweiz.»

Ab Basel lässt es sich fantastisch schnell nach Paris und bald auch nach Frankfurt am Main fahren. Können die SBB mit ihrem Netz aus dem 19. Jahrhundert Basel ohne Wisenberg überhaupt noch attraktiv genug bedienen?

Ein Verzicht auf den Wisenbergtunnel ist eine verpasste Chance. Wir sollten über Grundsatzfragen diskutieren, welche die zukünftige Generation betreffen werden. Diese Dimension kam bisher zu kurz. Ich versuche mich ins Jahr 2050 zu versetzen und als dannzumal 87-Jähriger zurückzublicken. Ich werde wohl kaum zum Schluss kommen, dass wir 2010 gescheiterte Entscheide gefällt haben. Bahn 2030 ist ein Projekt, das ausschliesslich von den aktuellen Problemen geprägt ist.

Sie vermissen die Visionen?

Genau. Es fehlt die Vorstellung, wie die Bahn für die zukünftigen Generationen aussehen könnte. Die Verkehrsgeschichte zeigt, dass immer jene Verkehrsmittel erfolgreich sind, die ihre Geschwindigkeit steigern konnten. Eine Schnellbahn zwischen Basel und Zürich käme nicht nur der Nordwestschweiz zugute, sondern auch dem Grossraum Zürich – weil sie attraktive Verbindungen nach Paris und Mannheim/Frankfurt schaffen würde.

Ein möglicher Geldtopf fürs Herzstück fällt weg

REGIO-S-BAHN. Es ist bedauerlich, dass das Herzstück der Regio-S-Bahn in der Vorlage Bahn 2030 nicht einmal erwähnt wird, meint Markus Meisinger, Leiter Öffentlicher Verkehr in der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Das bedeute natürlich nicht das Ende für das Projekt der unterirdischen S-Bahn-Verbindung zwischen Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Aber vom Programm Bahn 2030 dürfte es für das Herzstück wohl kein Geld geben. Es gibt aber noch einen anderen Bundesgeldtopf, nämlich den Infrastrukturfonds, der Verkehrsprojekte aus dem Agglomerationsprogramm mitfinanziert. Sobald das Herzstück-Projekt konkreter wird, kann man laut Meisinger versuchen,

aus dem Infrastrukturfonds Bundesmittel zu erhalten. Alain Groff, Leiter Mobilität im Basler Bau- und Verkehrsdepartement, hat ein gewisses Verständnis, dass das Herzstück nicht in der Vorlage Bahn 2030 enthalten ist. Denn noch gebe es keine Kosten-Nutzen-Abschätzung. Derzeit wird im Auftrag der beiden Basel eine Studie erstellt, die sechs Varianten genauer prüft. Die Ergebnisse sollen im Sommer 2010 vorliegen. Ein Vorprojekt könnte ab 2013 ausgearbeitet werden. Trotzdem hätte sich auch Groff gewünscht, dass das Herzstück mindestens als Projekt zweiter Priorität erwähnt worden wäre – als Bekenntnis, dass am wichtigen Knotenpunkt Basel Handlungsbedarf besteht. daw

Basler Zeitung

Mittwoch, 31. März 2010

SBB denken unternehmerisch und dominieren mit ihrer Optik und eigenen Interessen die Verkehrspolitik

Bahn-Business ist gegen den Wisenbergtunnel

MARTIN BRODBECK



Etwas ist bei den Diskussionen um den Wisenbergtunnel untergegangen: Die SBB untermauern ihr Votum gegen das Grossvorhaben

nicht mit Fakten. Diese muss die Nordwestschweiz jetzt einfordern – und überprüfen. Denn die SBB sind Partei. In den Herzen der Schweizer sind die SBB zwar nach wie vor eine nationale Institution. Doch obwohl sie dem Bund gehören, haben sie sich vor über

zehn Jahren von einem Regierungsbetrieb zu einer AG gewandelt. Das ist gut, wenn es darum geht, in unternehmerischer Verantwortung optimal zu wirtschaften. Fragwürdig wird es, wenn ein solches Unternehmen die tragende Rolle in der Verkehrspolitik spielt.

Vor dieser Situation stehen wir nach dem Vorentscheid, den die SBB – unterstützt vom Bundesamt für Verkehr (BAV) – letzte Woche präsentiert haben. Denn das Duo SBB/BAV kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der grösste Teil des Fachwissens allein schon we-



Kasse mit Masse. Das grosse Geschäft machen die SBB auf der Ost-West-Achse und mit dem Knoten Zürich (Bild). Foto Keystone

gen der enormen personellen Ressourcen bei den SBB steckt und nicht beim BAV. Diesem Primat des Unternehmens SBB musste der Wisenbergtunnel zwangsläufig zum Opfer fallen.

ANALYSE. Versetzt man sich in die Optik des Unternehmens SBB, so sind dessen Stärken und Schwächen klar verteilt. Hauptschwachpunkt der SBB ist der Güterverkehr, Hauptstärke ist der Personenverkehr zwischen Bodensee und Genfersee. Dort wird das Unternehmen auch in Zukunft das grosse Geld machen. Dort ist es so stark, dass es nach weiteren Liberalisierungsschritten bei der Nutzung der Bahninfrastruktur sehr wahrscheinlich auch künftig marktbeherrschend sein wird. Ganz anders präsentiert sich die Lage auf der Nord-Süd-Achse, zu welcher der Wisen-

bergtunnel im Wesentlichen gehört. Hier hat SBB Cargo schon heute grösste Mühe, sich gegen die internationale Konkurrenz zu behaupten. Eine massive Verbesserung, wie sie der Wisenberg bezüglich Kapazität und Attraktivität bieten würde, hätte eine Verschärfung dieser Konkurrenzsituation zur Folge. Auch beim internationalen Personenverkehr hätten die SBB künftig internationale Mitbewerber zu befürchten, zumal sie jahrelang die Gotthardachse sträflich vernachlässigt haben. Bei den Business-Überlegungen der SBB steht die Ost-West-Achse weit vorne. Deren Bedeutung haben auch die SBB-Verantwortlichen in den letzten Jahren mehr als nur einmal bestätigt. Dass sie die beschränkten Infrastrukturmittel möglichst auf diese konzentrieren wollen, ist aus SBB-Optik nachvoll-

ziehbar. Die Wisenbergmilliarden passen nicht hinein.

DÜRFTIGE INFORMATIONEN.

Trotz den Eigeninteressen, welche die SBB verfolgen, bleibt ihre Position in der Öffentlichkeit unangefochten. Wenn die SBB sagen, die Kapazitäten genügen, dann sei das auch so, hört man selbst in Politikerkreisen. Erstaunlicherweise wird diese Behauptung nie hinterfragt. So verfügen die Verkehrsfachleute in der Region und externe Verkehrsfachleute über kaum mehr Informationen, als an der Medienkonferenz bekannt gegeben worden sind. Und die sind gerade bezüglich des Wisenbergtunnels gleich null. Welche Szenarien liegen der Behauptung zugrunde, es brauche den Tunnel nicht? Wie stabil liesse sich ein Fahrplan ohne Tunnel umsetzen? Fragen über Fragen. Die

Nordwestschweizer Kantone müssen von SBB und BAV harte Fakten einfordern und diese durch unabhängige Verkehrsexperten auf ihre Stichhaltigkeit hin überprüfen. Dabei sollten sie auch klären, wie andere Player auf dem schweizerischen Eisenbahnmarkt die Wisenbergfrage sehen.

PROTEKTIONISMUS. Wenn SBB und BAV von der Qualität ihrer Arbeiten überzeugt sind, können sie sich einer Überprüfung nicht verschliessen. Falls diese zum Schluss kommen sollte, dass es den Wisenbergtunnel nicht braucht, würde die Akzeptanz für dessen Verzicht in der Region steigen. Andernfalls jedoch würden Misstrauen und ein Verdacht genährt: dass die SBB mit ihrem Wisenberg-Positionsbezug Protektionismus in eigener Sache betreiben. martin.brodbeck@baz.ch