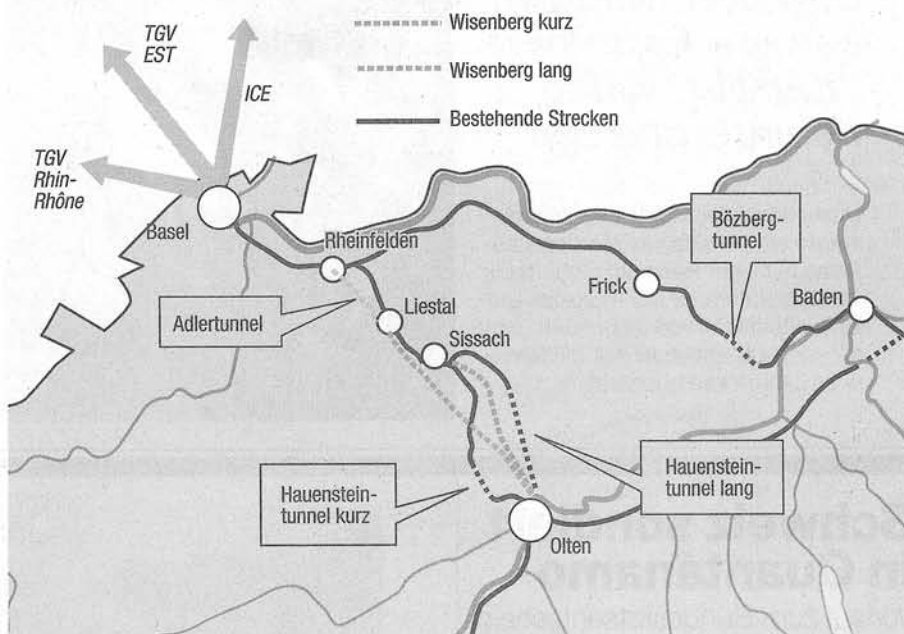
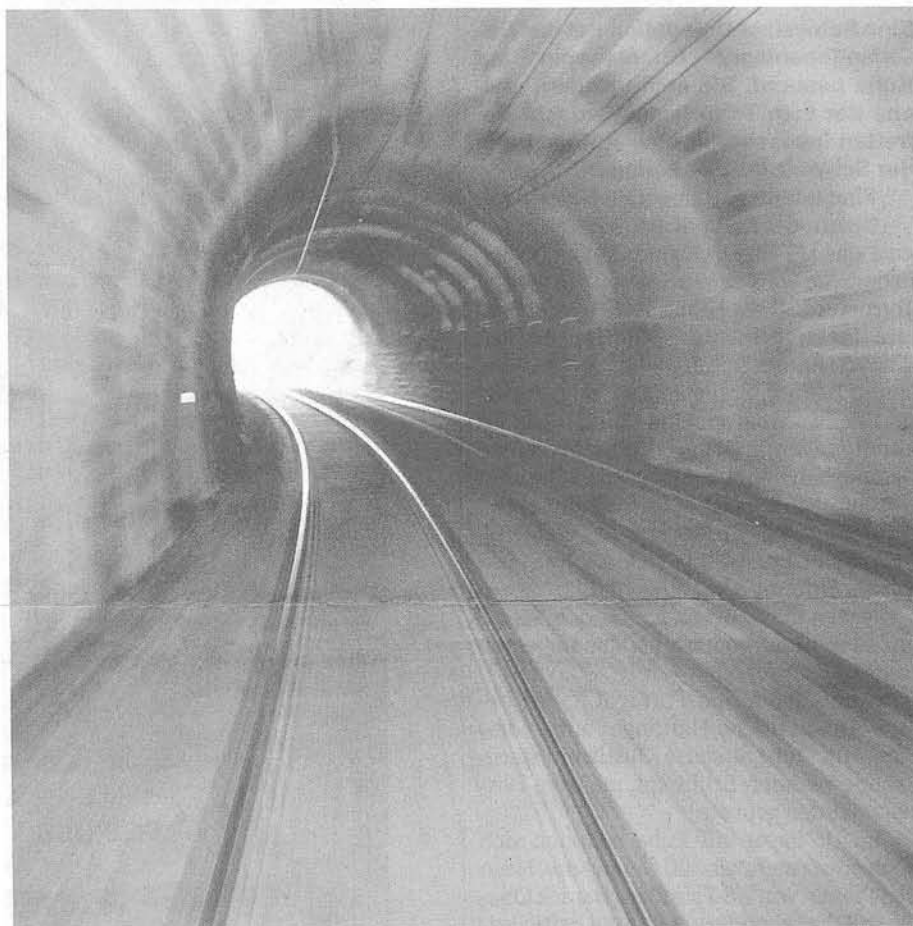


Noch kein Licht am Ende des Tunnels

Basel-Stadt, Baselland und Aargau müssen sich mit dem Wisenberg-Durchstich gedulden



Durchstich. Der Wisenberg-Tunnel soll länger werden als der Hauenstein. Karte BaZ /reh



Zukunft. Wie im Hauenstein (Bild) sollen Züge auch unterm Wisenberg rollen. Foto Keystone

MARKUS WÜEST

Die Nordwestschweizer machen sich gemeinsam für den Wisenberg stark. Und müssen dabei vorsichtig vorgehen, wollen sie am Ende doch noch zum Ziel kommen.

Heute Nachmittag stehen die Ständesinitiativen von Basel-Stadt, Baselland und dem Aargau zum Wisenberg auf der Traktandenliste des Ständerats. Sie stammen vom Januar 2007. Wer glaubt, dass dies der grosse entscheidende Moment für das Zustandekommen des dritten Juradurchstichs neben Hauenstein und Bözberg sei, der irrt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der Kleinen Kammer hat bereits am 18. Juni dieses Jahres den drei Ständesinitiativen für eine Aufhebung des Planungsstopps des Wisenbergtunnels keine Folge gegeben; ohne Gegenstimme bei drei Enthaltungen.

Somit werden die Ständevertreter der drei Kantone heute keinen Gegenantrag stellen. Es wäre ein völlig aussichtsloses Unterfangen im Kampf um eine unterirdische, leistungsfähige Verbindung zwischen Liestal (oder Sissach) und Olten. Dem Antrag der Kommission auf Ablehnung der Initiative wird also aller Voraussicht nach stillschweigend Folge geleistet, ohne dass man eine Abstimmung im Rat provoziert hätte.

POSITIVE SIGNALE. Laut der Basler Ständerätin Anita Fetz (SP) haben die eidgenössischen Räte den Bundesrat in Artikel 10 des ZEB-Gesetzes (ZEB steht für zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) 2008 bereits verpflichtet, weitere Ausbauprojekte zu prüfen. «Und da der dritte Juradurchstich, also der Wisenberg, namentlich zu diesen Projekten gehört, ist unser Anliegen erfüllt.»

Es gibt auch weitere positive Signale, was den Wisenberg betrifft. Das klarste ergab sich im Plenum des Ständerats am 4. März. Claude Janiak (SP, BL) hatte damals versucht, einen dritten Juradurchstich im Gesetz über die Eisenbahngrossprojekte festzuschreiben. Er scheiterte knapp mit 20 zu 22 Stimmen. Und das Positive daran? Bundesrat Moritz Leuenberger hatte bei dieser Gelegenheit eine ZEB-2-Vorlage für 2010 versprochen. Und gesagt, es sei für ihn klar, «dass der Wisenberg-

tunnel drin sein wird». Eine Aussage, die sich viele Freunde des Wisenberg-tunnels in der Nordwestschweiz sofort notiert haben dürften.

In der Frühjahrssession 2009, in der die erste Phase der ZEB behandelt wurde, hatten der Wisenberg und andere Projekte wie beispielsweise der zweite Basistunnel am Zimmerberg zwischen Thalwil und Zug allerdings keine Chance, da die finanziellen Mittel fehlen. Bei der ZEB-2-Vorlage – sie heisst im Jargon auch ZEB 2030 – ist der Zeithorizont zwanzig Jahre plus. Laut Bundesamt

für Verkehr (BAV) ist bei der Realisierung eines dritten Juradurchstichs mit einer Planungs- und Bauzeit von etwa 15 Jahren zu rechnen. Die Kosten werden mit rund zwei Milliarden Franken veranschlagt.

KEINE ZWEIFEL. Gregor Saladin, Mediensprecher BAV, hat im Sommer einen Bericht angekündigt. Dabei werde es einen klaren Vorentscheid von SBB und BAV geben: «Wir werden den Daumen bei den einzelnen Projekten nach oben oder nach unten halten», liess sich Saladin zitieren. Irgendwann im nächsten Jahr dürfte es somit in den Räten bei der Behandlung der ZEB-2-Vorlage tatsächlich so weit kommen, dass ganz konkret über den Bau des Wisenbergs entschieden wird.

Praktisch beschlossen für die Bahn 2030 ist derzeit das dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf. Es wurde als einziges Projekt der obersten Priorität zugeordnet. Laut SBB können damit Engpässe im Bahnverkehr der Westschweiz korrigiert werden.

JURA-DURCHSTICHE DER BAHN

	Hauenstein (Basis)	Bözberg	Wisenberg (lang)*
Maximale Steigung der Zufahrten	12 Promille	14 Promille	12 Promille
Länge der Tunnel	8134 Meter	2526 Meter	18000 Meter
Inbetriebnahme	1916	1875	2030?
Fernverkehrszüge pro Tag	252	72	–
Regionalverkehrszüge pro Tag	72	0	–
Güterzüge pro Tag	119	140	–

* «Wisenberg lang» steht für das Projekt Liestal–Olten, «Wisenberg kurz» für Sissach–Olten

Quelle: SBB

Am Bedart eines dritten Juradurchstichs bestehen aber keine Zweifel. Mittelfristig ist ein Ausbau der Bahnkapazität zwischen der Nordwestschweiz und dem Mittelland unabdingbar. Denn zwischen Karlsruhe und Basel wird in absehbarer Zeit die neue Schnellstrecke für den ICE eröffnet, und Frankreich baut sein TGV-Netz konsequent aus. Vom Norden her werden also immer mehr Hochgeschwindigkeitszüge die Schweizer Grenze erreichen. Und jenseits des Juras bis hinunter nach Italien können die Züge im Lötschberg-Basistunnel bereits rasen, und die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels rückt näher.

NEAT-ZUFABRT. Dazwischen bleibt ohne den Wisenberg ein Hindernis, das ähnlich hohe Tempi unmöglich macht; weniger wegen der Steigung als wegen enger Kurvenradien. Die Neat braucht aber Zufahrten auf beiden Seiten, die das nötige Verkehrsvolumen zuliefern, das den Betrieb dieser neuen alpenquerenden Riesentunnel überhaupt rentabel macht.

Janiak ersetzt Ernst Leuenberger

Einflussreich. Nach dem Tod des Solothurner SP-Ständerats und Eisenbahn-Experten Ernst «Aschi» Leuenberger nimmt neu der Baselbieter SP-Ständerat Claude Janiak Einsitz in der wichtigen und einflussreichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats. Dies wird der Nordwestschweiz Einfluss in wichtigen verkehrspolitischen Fragen geben. mw