

## DER WISENBERGTUNNEL IST VON ZENTRALER BEDEUTUNG

Mit grosser Enttäuschung und noch grösserem Unverständnis müssen wir im Fricktal und in der Nordwestschweiz von der Tatsache Kenntnis nehmen, dass der für uns wichtige Wisenbergtunnel nicht mehr Teil der Vorlage „Bahn 2030“ ist. Einmal mehr profitiert unsere Region fast nichts von den geplanten Investitionen. Das Schwergewicht dieser Vorlage liegt einmal mehr auf der Ost-West-Achse. Wir Fricktaler kennen diese Bevorzugung dieser „Speckachse“ bereits durch unseren Kanton. Die Nordwestschweiz mit dem Metropolraum Basel ist die zweitstärkste Wirtschaftsregion, welches einen Fünftel der wirtschaftlichen Wertschöpfung unseres Landes generiert und ist zugleich ein Schienenverkehrshauptpunkt der Schweiz. Dies wird in Bundesbern, mit konstanter Ignoranz, nicht zur Kenntnis genommen. Überhaupt hört dort das Denken und Planen an der Landesgrenze auf. Wie ist es sonst zu erklären, dass Deutschland mit dem Bau des 9,5km. langen Katzenbergtunnel und dem Vierspurausbau der DB zwischen Karlsruhe und Basel im Jahre 2018 dann mit dem fast ganzen EU- Schienenverkehr an unserer Grenze ankommt und keiner weiss wie weiter? Die Verkehrsminister der Schweiz und Deutschland haben mit dem Vertrag von 1996 in Lugano einander zugesichert, die Schienenkapazitäten „schritt haltend“ auszubauen. Im Artikel 2b dieser Vereinbarung von Lugano hat sich Moritz Leuenberger ausdrücklich zum „Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura“ verpflichtet. Aber eben, nun stehen wir mit unserem Wisenberg von den 26 zurückgestellten Projekten an 25 Stelle! Die EU, unser wichtigster Handelspartner hat die Strecke Rotterdam – Genua als wichtige Güterachse definiert. Im nun vorliegenden Konzept „Bahn 2030“ wird dazu überhaupt keine Stellung genommen. Wir werden also nicht in der Lage sein den zu erwartenden und zunehmenden Schienenverkehr an der Grenze zu bewältigen. Unsere Bözberglinie wird diese zusätzlichen Belastungen niemals aufnehmen können. Der Schwerverkehr wird sich mangels der nötigen Bahninfrastruktur wieder vermehrt auf der Strasse entwickeln müssen und die Umlagerungsziele werden so niemals erreicht. Mein diesbezügliches eingereichtes Postulat vom 1. Dezember 2009, lädt den Regierungsrat ein, gemeinsam mit den betroffenen Regierungen auch eine mögliche Vorfinanzierung zu prüfen. Die Regierungen der Kantone BL und BS neigen seit kurzem ebenfalls dazu. Ich verlange dabei lediglich eine Überprüfung einer solchen Vorfinanzierung. Genf, Waadt, Zug, Luzern und auch Zürich haben sich für solche Vorfinanzierungen entschieden und so ihre Projekte realisieren können. Das teuerste Projekt einer Vorfinanzierung, ist die vorzeitige Realisierung des vierten Geleises zwischen Lausanne und Renens, für das die Kantone Genf und Waadt, allein 210 Millionen vorschliessen wollen. Natürlich sind solche Vorfinanzierungen nicht das gelbe vom Ei. Natürlich wären der Bund und die SBB hier in Pflicht. Aber, sollen wir einfach tatenlos zusehen wie der durch den Vertrag von Lugano, welchen den Juradurchstich verpflichtend vorsieht, einfach vergessen geht? Können wir einfach abwarten bis unsere Bözberglinie kollabiert? Bis 2030 rechnen die SBB mit 50% mehr Passagieren, zu Stosszeiten sollen es sogar doppelt so viele sein. Und die Güterverkehrszahlen der EU gehen in dieselbe Richtung. Wenn wir es nicht schaffen, bis 2030 den Wisenbergtunnel planerisch zur fertigen Projektstufe zu bringen, damit das nationale Parlament auf diesem ausgereiften, ausführungsfertigen Projekts entscheiden kann, verlieren wir zu viele wertvolle Jahre. Diese Zeit haben wir nicht. Kämpfen wir also gemeinsam auf allen Ebenen, damit der Wisenbergtunnel wieder auf der Prioritätenliste erscheint.

*Roland Agustoni, glp, Magden*