

# Gefässverengung führt zum Kollaps



**Walter Jermann\***

Arterienverengung, nennt man es im Volksmund, wenn sich Blutgefässe verengen. Dies kann bis zum Kollaps führen. Zum Kreislaufkollaps. Zum Verkehrskollaps kommt es, wenn der Wisenbergtunnel nicht gebaut wird. Zum Kollaps beim öffentlichen Verkehr. Beim Nord-Süd-Verkehr. Ganz klar: Wir wollen ja den Schwerverkehr auf die Bahn bringen. Weshalb braucht es dafür einen Wisenbergtunnel und weshalb soll es aus heutiger Sicht zu einem Kollaps kommen?

### Ein Tunnel ist günstiger

Der Wisenbergtunnel soll zum neuen Juradurchstich für die Bahn werden, direkt ab Liestal. Weshalb wird ein Tunnel vorgeschlagen? Ganz klar: Weil dieser Tunnel günstiger zu stehen kommt und schneller zu realisieren ist, als wenn die bestehende zweispurige Strecke seitlich um je ein Geleise ergänzt würde. Ganz einfach. Nur: Das kostet trotzdem die Summe von 1,9 Milliarden Franken von den bereits vom Bund bewilligten 6 Milliarden Franken für das Bahn-2000-Projekt, 2. Etappe, die der Realisierung harrt.

Und wieso wollen wir Baselbieter vier Spuren für den Nord-Süd-Verkehr? Ganz klar: Damit es bei uns nicht zum verkehrsmässigen Kreislaufkollaps kommt. Keine Gefässverengung bitte. Für viel Geld baut der Bund zwei Durchstiche durch die Alpen: 1. den Lötschbergdurchstich und 2. den neuen Gotthardbasistunnel für die Bahn. An den südlichen Zubringern wird bereits eifrig gebaut. Im Norden rollen die Züge vierspurig dem Baselbiet entgegen. Und im Baselbiet sollen diese Züge auf zwei bestehenden Geleiseanlagen vom Norden in den Süden und umgekehrt verschoben werden. Es herrscht eine verkehrsmässige Gefässverengung. Nun, im Süden wird Abhilfe geschaffen, wenn im Jahr 2007 der Lötschbergbasistunnel eröffnet ist. Im Jahr 2014 soll die Eröffnung des Gotthardbasistunnels folgen. Und im Baselbiet?

### Was tut der Bund? Nichts!

Was tut der Bund zur Entschärfung des Problems im Baselbiet? Nichts. Gar nichts. Er wartet. Aus Angst vor einer weiteren Kostenüberschreitung bei den oben genannten Neatbasistunnelbauten, will der Bund alle Entscheide, die die weiteren Ausbaustrecken betreffen, vertagen. Und dies bis ins Jahre 2007/2008! Vorsichtig, möchte man meinen. Weisse eventuell

auch. Zudem steht die Forderung im Raum, die bewilligten 6 Milliarden Franken für die Bahn-2000-Projekte, 2. Etappe, demokratisch in der ganzen Schweiz zu verteilen. Auch wenn dort kein Nord-Süd-Verkehr herrscht. So ist das in Bern:

1. Man nimmt einen Verkehrskollaps im Baselbiet in Kauf: mit der Vertagung eines Entscheides bis ins Jahr 2007/2008.

2. Ohne gezielten Einsatz der Mittel, den Nord-Süd-Verkehr effizient zu managen, soll föderalistische Pfästerlipolitik betrieben werden, anstatt den Patienten zu operieren, wo das Problem erkannt ist: bei der Baselbieter verkehrsmässigen Gefässverengung.

### Mutlose Politik des Zuwartens

Doch nicht genug damit. Mit dieser mutlosen Politik des Zuwartens werden noch weitere, für die Nordwestschweiz wichtige Bahnprojekte verpasst. Ganz klar. Der Bundesrat hat Frankreich signalisiert, einen Beitrag an die TGV-Linie Rhin-Rhône zu bezahlen. Gemessen an den für Frankreich effektiv anfallenden Kosten, hat dieser Beitrag rein symbolischen Charakter. Doch auch die Ausschüttung dieses schweizerischen Beitrages steht in der vierjährigen Warteschlange! Dabei wird übersehen, dass in Frankreich noch weitere TGV-Linien in der Pipeline stehen. Das Fenster steht heute noch offen. Fällt ein Entscheid in Frankreich gegen die Rhin-Rhône-Linie, so ist der TGV-Anschluss für Basel für Jahre weggeträumt.

### Neidischer Blick nach Zürich

Beim Agglomerationsverkehr sehen wir in der Nordwestschweiz neidisch nach Zürich. Dort wurden bereits 1,6 Milliarden Franken verbaut. Und die dritte Milliarde ist in Planung! Bei unserer S-Bahnlinie steht nun ein Landratsentscheid an, über Streckenverbesserungen im Umfang von rund 100 Millionen Franken, wobei die Hälfte von der SBB übernommen würde. Im gleichen Aufwisch würden die Bahnhöfe im Baselbiet erneuert. Doch sollte diesem Paket nicht zugestimmt werden, ist auch hier das Fenster für Jahre wieder geschlossen.

Ganz klar: Wir müssen in der Nordwestschweiz geeint und geschlossen unsere Interessen gegenüber Bund und Bundesbahnen (SBB) vertreten. Es besteht die reelle Gefahr, dass wir für weitere Jahre in der Nordwestschweiz bahnpolitisch wörtlich genommen auf der Strecke bleiben. Dabei wäre nur eines sicher: Der Kollaps wäre vorprogrammiert.

\* **Walter Jermann**, Nationalrat (CVP, BL).