



> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

**Titel:** **Postulat von Jürg Degen, SP-Fraktion: Wiederaufnahme von Gesprächen mit den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Jura und Solothurn zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den Bau des Wisenbergtunnels**

**Autor/in:** [Jürg Degen](#)

**Mitunterzeichnet von:** Baumann, Brassel, Bühler, Chappuis, Dambach, Fankhauser, Fuchs, Giger, Hänggi, Huggel, Joset, Koch, Meschberger, Rüegg, Schweizer Hannes, Schweizer Kathrin und Würth

**Eingereicht am:** 20. Mai 2010

**Bemerkungen:** --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Aufgrund des Entscheides des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Bern, vom 23.03.2010 zu "Bahn 2030" wird der Bau eines Wisenbergtunnels wohl nicht vor 2030 (ZEB2-Vorlage) wieder spruchreif sein. Wenn wir dabei noch von einer Planungs- und Bauzeit von etwa 20 Jahren ausgehen, ergibt das einen Zeithorizont von über 40 Jahren, welchen die Nordwestschweiz so nicht akzeptieren kann. Bei diesem Bauwerk handelt es sich zudem nicht "nur" um ein regionales Verkehrsprojekt, sondern um einen der wichtigsten Teile der Nord-Süd-Achse der NEAT (Gotthard und Lötschberg).

Mehrere internationale Vereinbarungen, ja Staatsverträge, verlangen eine Neubaustrecke von Basel ins Mittelland.

Dieser neue Juradurchstich muss vor allem zufolge des stark anwachsenden Güterverkehrs begründet werden. Dabei wird mit einem prognostizierten Nachfragewachstum von nahezu 100% bis ins Jahr 2030 gerechnet. Auch auf dem Hintergrund der laufenden Ausbauten auf den nördlichen Zuläufen ist dieses Projekt unabdingbar. Denn zwischen Karlsruhe und Basel wird in absehbarer Zeit (ca. 2018) die neue Schnellstrecke für den ICE eröffnet. Zudem rechnen die SBB mit einem künftigen Passagier-Mehraufkommen von ca 90% im Jahre 2030, was alle früheren Wachstumsszenarien bei weitem übertrifft! Zusätzlich erschwerend kommt noch der geplante Containerterminal Limmattal hinzu. Diese voraussehbare Belastung wird die Bözberglinie niemals bewältigen können. Das Fehlen eines zusätzlichen Juradurchstichs wird dann offensichtlich!

Das Wachstum im Güterverkehr darf aber keinesfalls auf Kosten des Personenverkehrs geschehen. Mit dem neuen Juradurchstich werden nicht nur das Ergolztal und die Bözberglinie etwas entlastet, sondern der Personenverkehr könnte dann verdichtet und der Viertelstundentakt für die Regio-S-Bahn und im Fernverkehr Basel - Zürich - Bern möglich gemacht werden. Auch die Absicht, dass der Bund von 2011 bis 2013 jährlich 1,5 Milliarden Franken 'sparen' will, lässt den akuten Verdacht aufkommen, ob dieses Projekt nicht doch auf unbestimmte Zeit, also weit über das Jahr 2030 hinaus, verschoben wird. Eine gut funktionierende Infrastruktur ist jedoch eine zentrale Voraussetzung für eine gute Standortqualität, welche diesen Namen verdient. Denn das Verkehrssystem ist und bleibt das wirtschaftliche Rückgrat der Schweiz.

Dies alles sind meines Erachtens Gründe genug, dass sich die Regierungen der Nordwestschweiz nochmals, zusammen mit ihren Kantonsparlamenten, intensiv mit dieser latenten Problematik befassen und dabei auch eine allfällige **Vorfinanzierung** in ihre Überlegungen einbeziehen müssen.

Dies umso mehr, als die folgenden *Projekte* wie folgt *vorfinanziert* werden:

Projekte:

- > Durchmesserlinie Zürich (DML)
- > Zimmerbergtunnel
- > Tiefbahnhof Luzern
- > Ausbau Lausanne-Genf

mitfinanzierende Kantone:

**ZH, AG, GL, SG, SH, SZ, TG**  
**ZG**  
**LU**  
**VD, GE**

Bei diesen Investitionen für Infrastruktur-Bauten handelt es sich um bleibende Anlagen und unsere Nachkommen erhalten einen realen Gegenwert. Die Versäumnisse der Gegenwart könnten später kaum mehr nachgeholt oder gar verbessert werden, weil zu teuer und zu spät! Deren Folgen sind nicht auszudenken und könnten die schweizerische Wirtschaft und Verkehrsstruktur hart und irreparabel treffen!

Daher: Eine aktualisierte und koordinierte gute Zusammenarbeit unter den weiteren NWCH-Kantonen ist j e t z t ein Gebot der Stunde, ebenso effektives Handeln.

Folgendes könnte möglicherweise zum Gelingen beitragen:

- Schaffung einer ständigen **Bearbeitungsgruppe (Kommission)** in enger Verbindung mit den Regierungen und Parlamenten der Nachbarkantone (unter Einbezug bereits bestehenden Projekte).
- Schaffung einer interkantonalen nordwestschweizerischen **Koordinationsstelle** bezüglich der Auswirkungen der Planung, Erstellung, bzw. Verzögerung eines dritten Juradurchstiches unter Berücksichtigung einer ‚Auslege-Ordnung‘ und Anlage einer Kapazitäts-Analyse.
- **Priorisierung** eines **dritten Juradurchstiches** in allen NW-CH-Planungen und Eingaben durch die beteiligten Kantone AG, BL, BS, JU und SO..
- Analog der in der übrigen Schweiz vorfinanzierten Projekte ist eine **koordinierte Vorfinanzierung** des **NW-CH-Projektes** (z.B. Wiesenbergtunnel) durch die betroffenen Kantone unverzüglich in die Wege zu leiten.
- **Periodische Publikationen** der Verhandlungs-Resultate mit dem BAV und des Standes der Behandlung/en im eidgenössischen Parlament (z.B. halbjährlich).

**Der Regierungsrat wird aufgefordert, gemeinsam mit den betroffenen Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Jura und Solothurn das weitere Vorgehen betreffend Projektierung und Verwirklichung des Wiesenbergtunnels (dritter Juradurchstich), auch unter Einbezug der Möglichkeit einer Vorfinanzierung durch die betroffenen Kantone, abzusprechen und ihre Lobbyarbeit in Bern zu verstärken.**