

GROSSER RAT AARGAU

Postulat Roland Agustoni, Magden, vom 1. Dezember 2009 betreffend Wiederaufnahme von Gesprächen mit den Kantonen Jura, Solothurn, Basel-Landschaft und Basel-Stadt zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den Bau des Wisenbergtunnels.

Text:

Der Regierungsrat wird eingeladen, gemeinsam mit den betroffenen Kantonen Jura, Solothurn, Basellandschaft und Basel-Stadt das weitere Vorgehen betreffend Realisierung des Wisenbergtunnels, auch unter Einbezug der Möglichkeit einer eventuellen Vorfinanzierung, abzusprechen und die Lobbyarbeit in Bern zu verstärken.

Begründung:

Aufgrund der Entscheidung der eidgenössischen Räte, wird ein Bau des Wisenbergtunnels wohl nicht vor 2030 spruchreif sein. (ZEB 2-Vorlage). Wenn man dazu noch von einer Planungs- und Bauzeit von etwa 20 Jahren ausgeht, ist dies ein Zeithorizont, den die Nordwestschweiz nicht hinnehmen kann. Beim Wisenbergtunnel handelt es sich nicht „nur“ um ein regionales Verkehrsprojekt, sondern um einen wichtigen Teil der Nord-Süd-Achse. Die Notwendigkeit dieses neuen Juradurchstichs wird vor allem durch den stark wachsenden Güterverkehr begründet. Hier wird mit einem prognostizierten Nachfragewachstum von bis zu 100 Prozent bis ins Jahr 2030 gerechnet. Auch vor dem Hintergrund der laufenden Ausbauten auf den nördlichen Zuläufen ist dieses Projekt unabdingbar, denn zwischen Karlsruhe und Basel wird in absehbarer Zeit die neue Schnellstrecke für den ICE eröffnet. Zudem rechnen die SBB mit einem künftigen Passagieraufkommen, das alle früheren Wachstumsszenarien bei weitem übertrifft (bis 90 % im Jahr 2030). Zusätzlich erschwerend kommt für den Kanton Aargau noch der geplante Containerterminal Limmattal dazu. Diese weitere Belastung wird die Bözberglinie niemals bewältigen können und so, nicht nur das Fricktal, sondern den ganzen Kanton Aargau vor unlösbare Probleme stellen.

Auch wenn die Verlagerung schwerer Güter auf die Bahn voll zu unterstützen ist, darf dieses Wachstum im Güterverkehr nicht auf Kosten des Personenverkehrs gehen. Mit dem neuen Juradurchstich wird nicht nur die Bözberglinie etwas entlastet, sondern der Personenverkehr könnte verdichtet -, sprich Viertelstunden-Takt in der Regio-S-Bahn und im Fernverkehr Basel-Zürich Bern, möglich gemacht werden. Auch vor dem Hintergrund, dass der Bund von 2011 bis 2013 jährlich 1,5 Milliarden Franken „sparen“ will, kommt die Befürchtung auf, dass dieses Projekt auf unbestimmte Zeit, weit über das Jahr 2030 hinaus, verschoben wird. Eine gut funktionierende Infrastruktur ist jedoch zentral für eine gute Standortqualität, und das Verkehrssystem ist das wirtschaftliche Rückgrad der Schweiz. All dies sind meines Erachtens genug Gründe dafür, dass sich die Regierungen der Nordwestschweiz nochmals intensiv mit dieser Problematik befassen und dabei auch eine allfällige Vorfinanzierung, analog der Metropolitanregionen Zürich und Genf/Lausanne, in ihre Überlegungen mit einbeziehen. Denn bei Investitionen in Infrastrukturbauten erhalten unsere Nachkommen einen bleibenden Gegenwert und müssen nicht unsere Versäumnisse später teurer nachbezahlen.