

# Banken wollen den Tunnel vorfinanzieren

**Wisenberg** Der Baselbieter Baudirektor organisiert eine private Finanzierung. Nun muss nur noch der Bund wollen

**Dem Baselbiet liegen zwei konkrete Angebote zur Vorfinanzierung des Wisenbergtunnels vor. Nun aber müsste der Bund die Verhandlungen fortführen.**

**DANIEL BALLMER**

«Natürlich hätte ich nichts dagegen, wenn mich Verkehrsminister Moritz Leuenberger vor Freude umarmt», sagt Jörg Krähenbühl schmunzelnd. Denn: Dank der Initiative des Baselbieter Baudirektors zeichnet sich endlich Licht am Ende des Tunnels ab. Schon seit Jahren wird auf die Bedeutung des Wisenbergtunnels für den europäischen Schienenverkehr hingewiesen. Bisher aber wurde das 2-Milliarden-Projekt aus finanziellen Gründen immer wieder auf die lange Bank geschoben. Dies kann nicht so weiter gehen: «Wenn wir erst 2030 mit dem Bau starten, werden wir bis dahin im Verkehr ersticken», sagt Krähenbühl. Und: Bieten wir keine Lösung an, werden wir den angestrebten Viertelstundentakt für die Regio-S-Bahn noch lange nicht erreichen.»

## Zwei Investoren stehen bereit

Und tatsächlich: Von einer Bank und einem Bankenkonsortium liegen dem Kanton Baselstadt heute zwei Vorforderungen zur Vorfinanzierung des Tunnels vor. Namen will Krähenbühl «aus Diskretionsgründen» zum jetzigen Zeitpunkt öffentlich noch keine nennen. «Es handelt sich aber um seriöse Unternehmen», versichert er. Gemeinsam mit einem Schweizer Totalunternehmer, der schon an anderen Schienengrossprojekten beteiligt gewesen sei, habe der Kanton Baselstadt zuvor mit vier Finanzinstituten aus dem In- und Ausland Gespräche geführt.

«In Bern ist schon die Forderung laut geworden, die Kantone sollen das Projekt mit- oder vorfinanzieren», erklärt Krähenbühl seine Initiative. Daraufhin habe er nach Lösungen gesucht und sei zum Schluss gekommen, «jetzt probieren wir es mal auf einem anderen Weg: Public Private



**INITIATIVE ERGRIFFEN** Um den Bau des Wisenbergtunnels voranzutreiben, hat der Baselbieter Baudirektor Jörg Krähenbühl nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht – und gefunden. Nun liegt es am Bund, ob er sich ins gemachte Nest setzen will. **NICOLE NANG-ZIMMER**

Partnership». Das Finanzierungsmodell enthält die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten für eine vorbestimmte Zeit und wird im Ausland bereits erfolgreich angewendet. Auch würde es die Finöv-Finanzierung des Bundes nicht belasten.

## Für Staat vorerst kostenneutral

Derzeitiger Stand der Verhandlungen: Nach dem Tunnelbau wären 33 Jahre lang Amortisation, Unterhalt und Zinsen abzutragen. Auf der anderen Seite könnte in dieser Zeit für die Benützung der Trassen eine Gebühr erhoben werden. So bliebe die Belastung für den Staat kostenneutral. Nach Ablauf der Frist verbliebe eine Restfinanzierung von 40 Prozent. «Noch bestehen keine definitiven

Verträge», so Krähenbühl. «Der Bund müsste nun den Lead übernehmen und die Verhandlungen fortführen.» Selber könne Baselstadt den Tunnel nicht übernehmen, wohl aber den Anstoss dazu geben. «Es wäre eine Riesenchance, das Projekt voranzutreiben. Aber der Bund muss entscheiden, ob er einsteigen will.» Dabei wäre wohl auch noch ein besserer Zins auszuhandeln. Krähenbühl: «Mir wäre er im Moment noch zu hoch.» Mache der Bund mit, seien die Banken und Investoren wohl aber sehr daran interessiert, ihr Geld zu investieren. Dann hätten sie auch eine gewisse Sicherheit, dass die Refinanzierung klappt.

Bisher fanden die Verhandlungsgespräche hinter verschlossenen

Türen, ganz im Geheimen statt. Bis gestern Nachmittag waren weder der Bund noch andere Kantone informiert. Ich wollte mit einem konkreten Lösungsvorschlag einen Anstoss geben und hoffe nun, dass der Bund positiv darauf reagiert», sagt Baudirektor Krähenbühl. Und dies erwarte er im Grunde auch: «Es wäre sehr enttäuschend, würde Bundesbern eine mögliche Lösung ausschlagen. Dann müssten sie aber auch eine Alternative bieten können.» Denn die Situation sei klar: Der Tunnel sei möglichst rasch zu realisieren, bereits getätigte Vorarbeiten zu aktualisieren und weiter voranzutreiben. Nur so könne der wachsende Engpass im Schienennetz Nord-Süd behoben werden.

## 1 Jahr Jörg Krähenbühl

Durchwegs positiv ist die Bilanz, die Jörg Krähenbühl nach einem Jahr als Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektor gestern vor den Medien zog. Zwar sei der Sprung von einem KMU-Betrieb mit acht Personen an die Spitze eines Grossbetriebs mit 800 Mitarbeitenden gross gewesen, er sei aber in seiner Direktion wie auch in der Regierung gut aufgenommen worden. Seine inhaltlichen Schwerpunkte setzte Krähenbühl

bei denselben Projekten wie bei seinem Amtsantritt: Bei der H2 Prakteln-Liestal, deren Bau ganz im Fahrplan sei, bei der Energiestrategie, zu der für den Herbst erste konkrete Vorlagen angekündigt wurden, oder bei den Altlasten. Hier liefen Detailuntersuchungen der erhobenen Standorte Bis Frühling 2009 soll zudem ein Siegerprojekt für den Um- und Ausbau des Bruderholzspitals vorliegen. (db)

# So etwas gab es bisher noch nie

**Bund** Zuständige Stellen geben sich zurückhaltend, wollen die Sache aber prüfen

**Bund und SBB wurden gestern von den Baselbieter Finanzierungsplänen überrumpelt. Das Bundesamt für Verkehr will den Vorschlag prüfen, sieht aber auch Stolpersteine.**

PATRICK MOSER

Weder beim Bund noch bei den SBB wusste man gestern etwas davon, dass der Kanton Baselland bei der Vorfinanzierung des Wisenbergtunnels erfolgreich Eigeninitiative entwickelt hat. Demgemäss zurückhaltend fielen die Reaktionen aus.

«Wir nehmen dies gerne zur Kenntnis, doch der Ball liegt momentan bei der Politik», sagt SBB-Mediensprecher Roman Marti. Viel mehr sei aus Sicht der SBB nicht zu sagen – und als Bundesbetrieb dürften sich die SBB zu politischen Themen sowie so nicht äussern.

Auch auf die Frage, welche Priorität die SBB dem Wisenbergtunnel beimessen, wollte Marti nichts Verbindliches sagen: «Der Tunnel ist momentan mit vielen anderen Projekten Teil der zukünftigen Entwicklung der Bahn (ZEB) 2, die derzeit

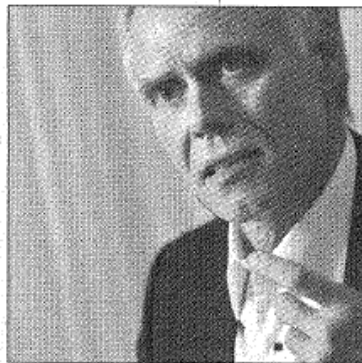
vom Bundesparlament beraten wird. Über die Dringlichkeit einzelner Projekte muss die Politik entscheiden.»

Auch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) übt man sich in Zurückhaltung – oder besser gesagt: Man tritt sogar auf die Bremse: «Es gibt zwei Probleme: Erstens ist im ZEB 2 keine Vorfinanzierung von nicht beschlossenen Projekten wie dem Wisenbergtunnel vorgesehen. Zweitens müsste die Verzinsung von den Kantonen selbst getragen werden», sagt BAV-Sprecher Gregor Saladin.

## Wisenberg hat Priorität

Trotzdem will das BAV die Türen nicht zuschlagen. «Ein solcher Vorschlag wurde bisher noch nie an uns herangetragen. Wir werden das sicherlich genauer prüfen», verspricht Saladin. Als Erstrat hat der Ständerat ZEB 2 bereits beraten. Folgt ihm der Nationalrat, muss das BAV bis 2010 eine neue Vorlage ausarbeiten.

«Kommt es soweit, könnten zusätzliche Projekte in die Vorlage einfließen. Von diesen haben der Wisenbergtunnel und das dritte Gleis durchs Ergolzthal Priorität», so Sala-



**ÜBERRASCHUNG** Verkehrsminister Moritz Leuenberger war bis gestern noch gar nicht informiert über die Baselbieter Eigeninitiative. ARCHIV/PETER MOSIMANN

din. Zusammen mit der Vorlage sollen auch Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Keine Stellung nehmen wollte gestern Bundesrat Moritz Leuenberger als Vorsteher des Verkehrsdepartements: «Mit den Auskünften des BAV ist aus Sicht des Departements für den Moment alles gesagt», sagt Sprecher Harald Hammel.

# Der Bund ist aufgefordert, den Vorschlag ernsthaft zu prüfen

**Region** Politiker zeigen sich überrascht, aber erfreut

Paul Kurrus ist von den Plänen Jörg Krähenbühls zur Vorfinanzierung des Wisenbergtunnels überrumpelt: «Ich bin sehr überrascht», sagt der Co-Präsident der überparteilichen Lobbyorganisation «Komitee Pro Wisenberg», bei der Krähenbühl ebenfalls Mitglied ist.

Aber Kurrus ist auch erfreut. Denn mit grossen Schritten nähert sich der Baselbieter Baudirektor dem Ziel des Komitees an, den neuen Juradurchstich schnellstmöglich zu realisieren. «Die Chancen eines Projektes erhöhen sich, wenn man beim Bund sieht, dass die Kantone Tatbeweise antreten», sagt Kurrus. Der Tunnel sei an sich unbestritten, Knackpunkt bleibe jedoch die Finanzierung.

## Staatspolitisch bedenklich

Würde der Bund sich quer legen, könnte Kurrus das nicht verstehen. «Es ist bekannt, dass die teure Neat Gelder wegfrisst, welche für die zweite Etappe der Bahn 2000 vorgesehen waren. Da Letztere vom Volk gutgeheissen wurde, ist das staatspolitisch bedenklich.» Deshalb sollte sich der Bund nicht gegen innovative Modelle wehren und

Bereitschaft zeigen, «die ausgetretenen Pfade zu verlassen».

«Ich erwarte, dass der Bund den Vorschlag zumindest ernsthaft prüft», sagt auch Rolf Richterich. Für den Präsidenten der landrätlichen Bau- und Planungskommission hat die Schweiz «grossen Nachholbedarf, was Finanzierungsmodelle angeht. Hierzulande wäre ein solcher kostenneutraler Leistungsbezug geradezu revolutionär. Im Ausland dagegen werde das Modell «Public Private Partnership» für Verkehrsinfrastrukturbauten bereits genutzt. Richterich: «Ich hoffe, der Tunnel rückt nun auf der Prioritätenliste wieder nach oben.» Zum Pferdefuss könnte allenfalls der derzeit noch hohe Zinssatz werden.

Nicht viel sagen wollte der Basler Verkehrsminister Ralph Lewin, auch Mitglied im «Komitee Pro Wisenberg». Über Sprecher Wolfgang Fleischer lässt er ausrichten: «Uns liegt noch nichts vor. Wir sind aber selbstverständlich bereit, das weiterzuverfolgen.» Man dürfe nicht vergessen, dass der Wisenbergtunnel ein Projekt von internationaler Bedeutung sei. (PM/DB)

## Hut ab, Herr Baudirektor



DANIEL BALLMER

Seit Jahren wird es gebetsmühlenartig gepredigt: Der Wisenbergtunnel ist von hoher Priorität – nicht nur für die Region, wo er das bestehende Schienennetz zugunsten des Regionalverkehrs entlasten könnte. Ein dritter Jura-durchstich wäre von internationaler Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr, könnte er doch einen gewichtigen Engpass auf der Nord-Süd-Achse beheben. Alleine am nötigen Kleingeld hat es bisher gefehlt. Nun endlich zeichnet sich nach jahrelangem Hin und Her ein Licht am Ende des Tunnels ab. Und dies ist das Verdienst des Baselbieter Baudirektors Jörg Krähenbühl. Den drohenden Engpass auf dem regionalen Schienennetz vor Augen wollte er sich nicht länger verträumen lassen, beweist den Willen zum Handeln und hat die Initiative ergriffen. Sein Lösungsansatz ist sehr interessant: Private Investoren sollen den Tunnel vorfinanzieren. Um die Schuldzinsen ab-zuzahlen, kann der Staat für die Nutzung der Tunneltrassen eine Gebühr erheben. Der Leistungsbezug wäre damit für die öffentliche Hand vorerst kostenneutral. Erst die Restkosten wären abzuzahlen. Die Lösung ist innovativ. Zu innovativ für die Schweiz? Im Ausland ist das «Public Private Partnership»-Modell längst bekannt. Für die Schweiz wäre es in diesem Stil ein Novum. Doch dies soll kein Hinderungsgrund sein – darf keiner sein. Und dennoch: In einer ersten Reaktion tritt der Bund gleich mal auf die Bremse: Eine Vorfinanzierung nicht beschlossener Projekte sei nicht vorgesehen. Der Bund muss nun über den eigenen Schatten springen und den Vorschlag zumindest ernsthaft prüfen. Denn dieser rückt die absehbare Realisierung des Wisenbergtunnels wieder in den Bereich des Möglichen. Und wir brauchen den Tunnel!

daniel.ballmer@bz-ag.ch