



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2004/108 von Landrat Jürg Degen, Itingen, vom 22. April

2004 betreffend "Zukunft der Eisenbahn zwischen Liestal und Olten"

vom

Am 22. April 2004 reichte Landrat Jürg Degen, Itingen, die Interpellation betreffend "Zukunft der Eisenbahn zwischen Liestal und Olten" mit folgendem Wortlaut ein:

"Mit derzeitigen Sparzwängen gegenüber Eisenbahnprojekten ist die Realisierung der 2. Etappe der Bahn 2000 in Frage gestellt. Es darf nicht sein, dass wegen der aktuellen Finanzlage von Bund und Kanton ein neuer, grundsätzlich anerkannter und dringender Juradurchstich geopfert wird. Mit der Inbetriebnahme der NEAT-Lötschberg im Jahre 2007 (Güterverkehr im Mai / Personenverkehr im Dezember) wird der Verkehr auf der Achse Basel - Olten nochmals erheblich zunehmen. Ausser des NEAT-Zubringers sind noch die steigenden Bedürfnisse des Fern- und Regionalverkehrs zu berücksichtigen.

*Die Strecke Basel - Olten ist schon heute an der Kapazitätsgrenze angelangt. Somit muss eine Neubaustrecke Liestal - Olten oder eine gleichwertige Variante dringend gebaut werden. **Es kann nicht akzeptiert werden, dass auf die in der seinerzeitigen Botschaft zur Abstimmung "Bahn 2000" als "Rückgrat" deklarierte Strecke verzichtet wird.** Sie ist das Herzstück für den nationalen und internationalen Fernverkehr. Andererseits wird sie die bedeutendste Zulaufstrecke zur NEAT-Lötschbergachse. Gleichzeitig übernimmt sie eine tragende Rolle für den Regionalverkehr der zweitgrössten Agglomeration der Schweiz.*

Ich bitte den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Warum wird der **Überschuss von ca. 1,5 Milliarden Franken** aus der 1. Etappe der Bahn 2000 (Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987) nicht für den Juradurchstich verwendet?*
- 2. Warum wird **der neue Juradurchstich** dringlichkeitshalber nicht **vorgezogen**?*
- 3. Welche **Massnahmen sind zur Leistungssteigerung beim Infrastrukturausbau** der Stammlinie Liestal - Olten vorgesehen?*

Für die Beantwortung der Fragen danke ich dem Regierungsrat zum Voraus."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Damit wird die Bahninfrastruktur umfassend modernisiert und ausgebaut. Realisiert werden sollen in den nächsten 20 Jahren für rund 30,5 Mrd. Franken (Preisstand 1995) die BAHN 2000 (1. und 2. Etappe), die NEAT mit neuen Basistunnels durch Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg, der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) sowie die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Der FinöV-Bundesbeschluss sieht vor, dass die Bahnen die Bundesdarlehen für einen Teil der Grossprojekte zu verzinsen und vollständig zurückzubezahlen haben. Schon nach wenigen Jahren stellt nun das Bundesamt für Verkehr fest, dass die Bahnen ihren Zins- und Rückzahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Die Finanzplanung des Bundes für die FinöV ist damit grundsätzlich in Frage gestellt. Als erste Massnahme wurde deshalb die Ausgabe von weiteren Darlehen eingestellt. Die Bundesverwaltung bereitet zur Zeit eine neue Botschaft des Bundesrats über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur vor, welche noch in diesem Jahr den Eidgenössischen Räten zum Beschluss unterbreitet werden soll. Dieser Beschluss wird nach einer Information des Bundesamtes für Verkehr beinhalten, dass die Projekte für Bahn 2000, 1. Etappe, die NEAT (inkl. Ceneritunnel) und die Projekte für die 1. Phase HGV-Anschlüsse fertig gebaut werden sollen. Für die übrigen Projekte (Bahn 2000, 2. Etappe und Projekte der 2. Phase HGV-Anschlüsse) will der Bundesrat bis zum Jahr 2007/8 eine Auslegeordnung erstellen und danach über die Prioritäten der Projekte entscheiden. Da diese Projekte ohnehin erst ab 2010/11 zur Realisierung vorgesehen waren, wird die Verzögerung gering sein.

Dies ist der heutige Wissensstand. Änderungen des verkehrspolitischen Vorgehens sind nicht ausgeschlossen. Zur Zeit noch unbekannt ist, ob und welche Massnahmen im Entlastungsprogramm 2004 des Bundes zu Lasten der FinöV-Projekte ergriffen werden.

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

*Warum wird der **Überschuss von ca. 1,5 Milliarden Franken** aus der 1. Etappe der Bahn 2000 (Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987) nicht für den Juradurchstich verwendet?*

Antwort:

Beim Bundesrat sind zahlreiche Vorschläge zur Verwendung der restlichen Mittel aus der 1. Etappe Bahn 2000 eingegangen. Der Bundesrat hat die verschiedenen politischen Vorstösse aus den Eidgenössischen Räten dahingehend beantwortet, dass die eingesparten Mittel in der Höhe von rund 1,5 Mrd. Franken im FinöV-Fonds verbleiben. Die Verwendung dieser Mittel wird voraussichtlich in der neuen Vorlage des Bundes über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur geregelt.

*Warum wird **der neue Juradurchstich** dringlichkeitshalber nicht **vorgezogen**?*

Antwort:

Die Verzinsung und Rückzahlung der Darlehen aus dem FinöV-Fonds können aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre von den Bahnen nicht geleistet werden. Diese Mittel fehlen im FinöV-Fonds. Dieses Manko bewirkt, dass die restlichen Programme (Projekte für die 2. Etappe Bahn 2000 und für die 2. Phase HGV) eventuell nur noch zum Teil oder zumindest erst später als vorgesehen realisiert werden können. Die vom UVEK für 2007/8 angekündigte Auslegeordnung wird

aufzeigen müssen, welche Projekte mit den noch vorhandenen Mitteln zu welchem Zeitpunkt realisiert werden sollen. Weil die Mittel nicht zur Realisierung aller von den Kantonen geforderten Projekte ausreichen werden, muss aufgrund von Prioritätskriterien entschieden werden. Die Dringlichkeit eines 3. Juradurchstichs als Zulaufstrecke für die Lötschberg-NEAT hängt in erster Linie von der Entwicklung des Schienengüterverkehrs ab. Der Gotthard-Basistunnel für den Güter- und Personenfernverkehr wird gemäss heutigem Terminplan ab 2014 in Betrieb genommen werden. Voraussichtlich wird die eingangs erwähnte Bundesvorlage Auskunft über das weitere Vorgehen geben.

Welche Massnahmen sind zur Leistungssteigerung beim Infrastrukturausbau der Stammlinie Liestal - Olten vorgesehen?

Antwort:

Bis vor wenigen Monaten galt der Wisenbergtunnel im Programm Bahn 2000, 2. Etappe, als gesetzt. Die eingangs dargestellte Finanzlage des FinöV-Fonds, welche eine neue Bundesvorlage über die Finanzierung und die vom UVEK angekündigte Auslegeordnung nötig macht, erfordert eine Prüfung von Alternativen. Zum Wisenbergtunnel alternative Projekte liegen nur in Form von Projektideen vor: eine zusätzliche Spur zwischen Liestal und Sissach, ein Überwerfungsbauwerk zwischen dem Südportal des Adlertunnels und dem Bahnhof Liestal, ein Ausbau der Bözberglinie bzw. ein rechtsrheinischer Ausbau zwischen Basel und Bad Säckingen (Bypass) oder technische und organisatorische Massnahmen (ohne Infrastrukturausbau). Sie können nach unserer Beurteilung einen 3. Juradurchstich langfristig nicht ersetzen.

Einen kleinen Beitrag zur Leistungssteigerung der Stammlinie des Ergolztals vermag die Regio-S-Bahn dank neuer Fahrzeuge (FLIRT) und angepasste Bahnhofanlagen zu leisten. Dank beschleunigungsstarkem Rollmaterial mit mehr und breiten Türen und angepassten Perronhöhen (P55) kann zwischen Basel und Olten eine Fahrzeit zwischen Basel und Olten um ca. 5 Minuten verkürzt werden. Dank dieser Leistungssteigerung wird ein integraler Halbstundentakt mit Halt an allen Haltepunkten möglich sein. Eine entsprechende Landratvorlage ist in Vorbereitung.

Liestal,

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

der Landschreiber:

