



Vorlage an den Landrat

vom 1. Juni 2004

Beantwortung der Interpellation 2004/092 von Landrat Andreas Helfenstein, Muttenz, vom 1. April 2004 betreffend " Finanzierung der Bahngrossprojekte - Auswirkungen für die Nordwestschweiz"

Am 1. April 2004 reichte Landrat Andreas Helfenstein, Muttenz, die Interpellation betreffend Finanzierung der Bahngrossprojekte - Auswirkungen für die Nordwestschweiz mit folgendem Wortlaut ein:

"Im Auftrag des Bundesrates erarbeiten das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) Lösungsvorschläge für die künftige Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Anlässlich einer Medienkonferenz haben sie am 19. März 2004 über ihre Vorschläge informiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen sehen vor, dass sowohl im Bereich der Finanzierung als auch bei den Projekten Anpassungen notwendig sind. Dabei wurde folgende Kernaussage gemacht:

"Die im Bau befindlichen Projekte sollen zeitgerecht realisiert werden. Dazu gehören die erste Etappe von Bahn 2000, die Basistunnel der NEAT und die Lärmsanierung. Angesichts der veränderten Ausgangslage müssen alle anderen Projekte überprüft und neu terminiert werden. Dies sind namentlich die weiteren Teilprojekte der NEAT, die zweite Etappe der Bahn 2000 und die zweite Phase HGV."

*Von dieser neuen Entwicklung ist auch unsere Region unmittelbar betroffen, stehen doch mit dem Bau des **Wisenbergtunnels (2. Etappe Bahn 2000)** sowie **dem Anschluss an das europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** zwei Projekte zur grundsätzlichen Disposition bzw. wird deren Realisierung massiv verzögert. Ich bitte deshalb den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Welche wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen sind bei einer weiteren Verzögerung bzw. einem gänzlichen Verzicht auf diese Projekte zu erwarten?*
- 2. In welcher Form hat bzw. wird der Regierungsrat zu den erarbeiteten Lösungsvorschlägen des BAV und der EFV Stellung beziehen?*
- 3. Wie schätzt der Regierungsrat die Realisierungschancen für das Projekt "Wisenberg lang" ein?*
- 4. Was unternimmt der Regierungsrat um den verkehrspolitischen Interessen unserer Region in den Entscheidungsorganen vermehrt Gehör zu verschaffen?"*

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:

Welche wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen sind bei einer weiteren Verzögerung bzw. einem gänzlichen Verzicht auf diese Projekte zu erwarten?

Antwort:

Für die Region Nordwestschweiz bedeutend sind die FinöV-Projekte Wisenbergtunnel (2. Etappe Bahn 2000) und der Schienenanschluss des EuroAirports (2. Phase HGV). Der von den Nordwestschweizer Kantonen unterstützte Projektbeitrag an den TGV Rhin-Rhône soll in die Projektliste der 1. Phase HGV aufgenommen werden. Eine separate Vorlage soll nach Auskunft des Bundesamtes für Verkehr den Eidgenössischen Räten noch in diesem Jahr zum Beschluss unterbreitet werden. Falls die Auslegeordnung des Bundesrats zum Schluss kommt, dass die beiden verschobenen Projekte (Wisenbergtunnel, EuroAirport) doch realisiert werden sollen, werden die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen gering sein, weil nur mit einer kleinen Verzögerung der Inbetriebnahme zu rechnen ist, da insbesondere der Baubeginn der Projekte für Bahn 2000, 2. Etappe, aus Gründen der Finanzplanung des Bundes schon immer erst ab 2010 vorgesehen war. Im Verkehrsverlagerungsgesetz ist das Verlagerungsziel des Landverkehrsabkommens der Schweiz mit der EU verankert. Danach sollen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (also 2009) noch maximal 650'000 Lastwagen die Alpen auf der Strasse überqueren. Der restliche alpenquerende Güterverkehr soll auf der Schiene abgewickelt werden. Bei einem gänzlichen Verzicht des Wisenbergtunnels, welcher ein wichtiger Baustein des

Lötschberg-NEAT-Zulaufs ist, wird das Verlagerungsziel kaum oder nur zu Lasten des Regionalverkehrs (Regio-S-Bahn Basel) umgesetzt werden können. Der heute bestehende Halbstundentakt im Regionalverkehr auf der Ergolzthalstrecke wäre gefährdet, der ab 2020 voraussichtlich nachfragebedingte Viertelstundentakt zwischen Basel und Olten verunmöglicht. Dadurch würde die Region Basel im Wirtschaftswettbewerb mit anderen Region in der Standortgunst stark eingeschränkt. Auch der EuroAirport ist Bestandteil der regionalen Standortgunst. Eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit öffentlichem Verkehr, wie zum Beispiel ein Schienenanschluss, ist heute für einen modernen Flughafen unabdingbar. Für Zürich und Genf ist ein solcher Anschluss nicht mehr wegzudenken. Nun ist die Zeit reif, dass auch die Region Basel zu einem Schienenanschluss zum Flughafen oder zumindest zu einer zwar kostengünstigeren, aber nicht minder attraktiven Erschliessungslösung kommt.

In welcher Form hat bzw. wird der Regierungsrat zu den erarbeiteten Lösungsvorschlägen des BAV und der EFV Stellung beziehen?

Antwort:

Der Regierungsrat Basel-Landschaft und die Regionalkonferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs sind wiederholt beim Bundesamt für Verkehr, bei der SBB AG und beim UVEK vorstellig geworden und haben auf die Dringlichkeit des Wisenbergtunnels hingewiesen. In einer konzertierten Aktion haben die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Direktorinnen und Direktoren von sieben Kantonen (BS, BL, ZH, LU, BE, SO, AG) kürzlich die Mitglieder der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats und Nationalrats darüber informiert, dass die erneute Zurückstellung der dringlichen Projekte der Bahn 2000, 2. Etappe, nicht akzeptiert werden kann und um entsprechende Unterstützung ihrer Parlamentarier gebeten. Weil es um die Standortgunst der zweitwichtigsten Wirtschaftsregion der Schweiz und um die Verteidigung der heutigen Drehscheibenfunktion der Verkehrsregion Basel geht, wird der Regierungsrat in seinen Bemühungen nicht nachlassen.

Wie schätzt der Regierungsrat die Realisierungschancen für das Projekt "Wisenberg lang" ein? Was unternimmt der Regierungsrat um den verkehrspolitischen Interessen unserer Region in den Entscheidungsgremien vermehrt Gehör zu verschaffen?"

Antwort:

Die Notwendigkeit eines dritten Juradurchstichs (z.B. Wisenbergtunnel) ist auch beim Bundesamt für Verkehr und bei der SBB AG unbestritten. Dieses Projekt "frisst" jedoch rund einen Drittel der für die 2. Etappe Bahn 2000 reservierten Mittel. Und ein Juradurchstich ist nicht etappierbar. Dies gereicht diesem Bauwerk in Zeiten knapper Mittel und im Wettstreit mit günstigeren Projekten mit ebenso hoher Dringlichkeit zum Nachteil. Der Regierungsrat ist aber überzeugt, dass es zum 3. Juradurchstich keine Alternative geben wird. Zum Erfolg wird aber noch viel Überzeugungsarbeit, Einigkeit und gemeinsamer politischer Druck der ganzen Region gegenüber "Bundesbern" benötigt.

Liestal, 1. Juni 2004

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Straumann

der Landschreiber: Mundschin

