



Vorlage an den Landrat

Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe

(3. Juradurchstich Wisenberg)

vom 21. November 2006

1. Wortlaut der Motion der FDP-Fraktion (2004/139)

Am 10. Juni 2004 reichte die FDP-Fraktion die Motion 2004/139 betreffend Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopps bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg) ein. Auf Vorschlag des Regierungsrates hat der Landrat mit Beschluss vom 14. Oktober 2004 die Motion überwiesen und den Regierungsrat beauftragt, eine entsprechende Vorlage an den Landrat auszuarbeiten. Ein gleich lautender Antrag ist namens der FDP-Fraktion von Daniel Stolz und Konsorten eingereicht und am 21. Oktober 2004 vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat zum Bericht überwiesen worden. Die Motion 2004/139 hat folgenden Wortlaut:

"Eine attraktive und wettbewerbsfähige Schweiz im Zentrum von Europa ist auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen. Mit dem Bau der beiden NEAT-Basistunnel Lötschberg und Gotthard werden zukunftsweisende Investitionen getätigt. Um das Verlagerungsziel im Transitverkehr durch die Schweiz (650'000 Lkw/Jahr) jedoch wirklich zu erreichen, gilt es allerdings den Nord-Süd-Korridor mit letzter Konsequenz bedarfsgerecht auszubauen und die Verkehrsströme von Güter- und Personenverkehr zu entflechten.

Im Hinblick auf die zukünftige Infrastrukturplanung im Transitverkehr ist der 3. Juradurchstich Wisenberg für die Schweiz ein strategisches Schlüsselprojekt. Als Zulaufstrecke zur NEAT sichert er einen reibungslosen Nord-Südverkehr und beseitigt den Flaschenhals in der Region Basel. Er unterstützt die Rentabilität der beiden NEAT Basistunnel. Eine Verzögerung oder gar ein Planungsstopp aufgrund der Bedeutung des Projekts für die Schweiz hätte schwerwiegende Folgen. Obwohl finanzielle Engpässe bestehen und finanzpolitische Hürden vorhanden sind, sollte die Planung Bahn 2000 2. Etappe weitergeführt werden, um rechtzeitig für die Umsetzung bereit zu sein. In der Planung der Bahn 2000 2. Etappe sind die Prioritäten und das Nachfolgende richtig zu setzen. Eine Bahn 2000 2. Etappe ohne Wisenbergtunnel (oder zumindest einem gleichwertigen Angebot) ist für die Bahninfrastruktur für das ganze schweizerische Netz unrealistisch.

Aufgrund dieser Umstände ist es gerechtfertigt, dass die Region Basel, im Falle von Basel-Landschaft der Landrat, im Sinne einer politischen Willensäusserung die Standesinitiative einreicht, um einen Planungsstopp zu vermeiden und die Bedeutung des 3. Juradurchstichs Wisenberg für die gesamte Schweiz zu festigen.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten."

2. Ausgangslage

2.1. Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)

Die so genannte "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) entspricht der aktuellen Planung des Bundes zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur bis zum Jahr 2030. Vorhaben, die nicht Bestandteil des Konzeptes sind, werden demnach grundsätzlich bis 2030 nicht finanziert und realisiert werden können. Zu diesen nicht finanzierten Vorhaben gehört nach dem derzeitigen Stand der ZEB auch der Wisenbergtunnel.

- Bahn 2000 als Bestandteil der FinÖV-Grossprojekte:

Unter dem Titel "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)" unterzieht derzeit das Bundesamt für Verkehr gemeinsam mit der SBB die noch nicht beschlossenen bzw. baureifen FinÖV-Projekte einer Gesamtüberprüfung. Die neue Beurteilung betrifft die zweite Etappe der BAHN 2000, die 2. Phase des HGV-Anschlusses und die zurückgestellten Teile der NEAT 1, 2. Phase.

Am 7. April 2006 wurde die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom BAV und der SBB über den Stand der ZEB-Arbeiten informiert. Seitdem liegt die Projektliste für das so genannte Kernangebot mit Kostenschätzungen vor. BAV und SBB haben Anfang Mai 2006 die Kantone im Rahmen so genannter Regionengespräche informiert. Sie werden auf der Grundlage des genannten Kernangebots das Angebot und die Liste der erforderlichen Infrastrukturen bis Ende des Jahres 2006 weiter vertiefen und optimieren.

- Finanzieller Spielraum - FinÖV-Finanzierung:

Die Eisenbahngrossprojekte (NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss, Lärmsanierung) werden aus Mitteln des FinÖV-Fonds (Einführung 1998) finanziert. Der Bund ging ursprünglich davon aus, dass die Bahnen die zusätzlichen Kosten der neuen Infrastruktur für Verzinsung und Rückzahlung der Darlehen (max. 25 % der Investitionssumme) durch zusätzliche Verkehrseinnahmen mindestens kompensieren können. Schon bald zeichnete sich jedoch ab, dass die Bahnen als Folge des verbesserten Angebots nicht genügend Mehrerträge generieren können, um die zusätzlichen Kosten zu decken. Der Bund hat daher 2005 die Finanzierungsmodalitäten neu geordnet. Neu wird davon ausgegangen, dass die Bahnen lediglich in der Lage sein werden, die Kosten für den Betrieb und Unterhalt der neuen Infrastruktur zu bezahlen. Die bereits gewährten Darlehen von rund CHF 5.5 Mrd. sind rückwirkend per 1. Januar 2005 in eine Bevorschussung des FinÖV-Fonds umgewandelt worden. Damit verkleinert sich der finanzielle Spielraum für die noch zu erstellenden FinÖV-Projekte.

Die für ZEB zur Verfügung stehenden Mittel beziffert der Bund auf CHF 6-7 Mrd. (Preisstand 1995), wobei der Betrag insbesondere von der weiteren Kostenentwicklung beim Bau der NEAT abhängt. Zum Vergleich: Dies entspricht etwa dem Investitionsvolumen der ersten Etappe der Bahn 2000. Die verfügbaren Mittel unterteilt der Bund in eine Tranche für das Kernangebot (CHF 4.7 Mrd.) und eine zweite Tranche für Erweiterungsoptionen (maximal CHF 1.5 Mrd.), welche zur Schliessung von Angebotslücken dienen sollen. Der Betrag für die Erweiterungsoptionen ist zugleich Reserve für ungedeckte Kostenrisiken der NEAT.

- Inhalte der Gesamtschau ZEB:

Die Infrastrukturplanung im Rahmen der ZEB basiert auf einer Vision des zukünftigen schweizerischen Bahnangebots. Im Zentrum steht dabei eine Verbesserung auf der für die SBB betriebswirt-

schaftlich dominierenden Ost-West-Achse Wallis/Genf - Lausanne - Biel bzw. Bern - Olten - Zürich - St. Gallen/Konstanz. Durch gezielte Investitionen sollen die Fahrzeiten Biel - Zürich, Bern - Lausanne und Zürich - St. Gallen signifikant verkürzt werden. Gegenüber heute erlaubt dies die Bildung deutlich attraktiverer Anschlussknoten in Lausanne, Biel und St. Gallen. In der Folge konzentrieren sich die Infrastrukturprojekte auf die genannte Achse: Rund CHF 3.5 Mrd. der im Rahmen des Grundangebots vorgesehenen Massnahmen (CHF 4,7 Mrd.) sollen hier verbaut werden, davon alleine CHF 1.8 Mrd. auf der auch für die Nordwestschweiz wichtigen Achse Olten - Zürich (Entflechtungsbauwerke in Olten, Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, Neubaustrecke Chestenberg zwischen Aarau und dem Limmattal). Nördlich Liestal soll mit einem Entflechtungsbauwerk die Einfädelung aus dem Adlertunnel niveaufrei geführt werden.

Neben diesen Investitionen bleibt im genannten finanziellen Rahmen kein Spielraum für die Realisierung weiterer Grossprojekte. Daher hat der Bund den Bau des Wisenberg隧nells nicht in das Konzept integriert. Weitere schon lange diskutierte Vorhaben erleiden dasselbe Schicksal (etwa der doppelspurige Ausbau des Lötschberg-Basistunnells, der Hirzel-, Zimmerberg- oder der zweite Heitersberg-tunnel). BAV und SBB betonen einmütig, das vorgelegte Konzept basiere auf einer streng betriebs- und volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Betrachtung. Die jüngsten Entscheide des Bundes zur Finanzierung der Porta Alpina lassen an dieser grundsätzlichen Haltung aber Zweifel aufkommen.

Für den Raum Basel bringt die ZEB allerdings keine nennenswerte Verbesserung des Fahrplanangebots. In der Planung des Bundes sind lediglich Anpassungen enthalten, die unabhängig von den ZEB-Investitionen in den kommenden zehn Jahren umgesetzt werden sollen, nämlich:

- der Halbstundentakt Basel - Zürich mit Nonstop-IC-Zügen (ab Ende 2008) ,
- die Beschleunigung der Verbindungen Richtung Wallis / Italien via Lötschberg Basistunnel-Simplon (ab Ende 2007),
- die Neuordnung der Züge Richtung Luzern und Tessin via Gotthard (ab Ende 2008) und die Beschleunigung dieser Züge mit Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnells (ca. 2016).

- Gesetzliche und vertragliche Verpflichtungen der Eidgenossenschaft:

Das Bundesgesetz betreffend das Konzept BAHN 2000 vom 19. Dezember 1986 (Stand am 25. Oktober 2005, SR 742.100) hält fest, dass das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch eine neue Linie Olten - Muttentz erweitert wird (Artikel 2 Absatz 1 Bst. c.).

In der bilateralen Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz ("Vertrag von Lugano")¹ hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, dass die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden. Nach Artikel 2 Bst. b muss auf schweizerischer Seite der Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura realisiert werden. Auf deutscher Seite wurde die Verpflichtung eingegangen, einen durchgehenden viergleisigen Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollausslastung der NEAT fertig zu stellen. Nachdem dieser Ausbau im Verlauf des nächsten Jahrzehnts Tatsache wird, kann sich die Schweiz ihrer vereinbarungsgemässen Verpflichtung zum Bau eines Juratunnells nicht entziehen.

¹ Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des UVEK und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT in der Schweiz, von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998, in Kraft getreten durch Notenaustausch am 2. Juni 1998; 0.742.140.313.69

Auf dem Spiel steht nicht nur die Einlösung einer eingegangenen Verpflichtung mit unserem Nachbarland, sondern auch die Glaubwürdigkeit der schweizerischen Verkehrspolitik im Ausland. Durch das Belassen der Engpässe im Raum Basel und bei der Juraquerung wird die in der Verfassung verankerte Verlagerungspolitik (von der Strasse auf die Schiene), die vom Souverän in Abstimmungen mehrfach bestätigt worden ist, verhindert.

- Trinationale Langfristplanung Knoten Basel (TLB)

Die Geschäftsleitung der SBB bezeichnet die Region Basel als grössten Engpass im Schienennetz des internationalen Verkehrs zwischen Nordeuropa und Italien. Deshalb nimmt zurzeit ein trinational besetzter Lenkungsausschuss die Entwicklung des Schienenverkehrs in dieser Region speziell unter die Lupe. Das Vorgehen hat seinen Ursprung in einer gemeinsamen Studie der betroffenen Bahnen aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland, deren Ergebnisse 2002 präsentiert wurden und in der Region erheblichen politischen Widerstand (Stichwort "Bypass Hochrhein") ausgelöst haben.

Im Rahmen der "Trinationalen Langfristplanung für den Knoten Basel", die im Juni 2004 gestartet wurde, sind folgende Schritte vorgesehen:

- Die verschiedenen Prognosen der beteiligten Bahnen (SBB, DB, SNCF) und der drei Länder werden für die Jahre 2015 und 2030 harmonisiert. Einbezogen in die Betrachtung werden die Verkehrswege auf Schiene, Strasse und Wasser im gesamten Alpenraum. Die Ergebnisse sollen Ende 2006 vorliegen.
- In einem zweiten Schritt werden die länderübergreifenden Schienenkapazitäten mit den Prognosewerten verglichen. Auf diese Weise können die Engpässe eruiert werden.
- Falls im Grossraum Basel Engpässe festgestellt werden, soll geprüft werden, ob betriebliche und/oder infrastrukturelle Massnahmen nötig und möglich sind. Zu den aus heutiger Sicht zu betrachtenden Massnahmen gehört unter anderem der in den betroffenen Gemeinden heftig bekämpfte "Bypass Hochrhein", aber auch der Wisenbergertunnel. Dieser hatte sich im Rahmen einer 2004 präsentierten Studie ("Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein") der Hochrheinkommission, die vom Kanton und mehreren anderen Behörden im trinationalen Raum begleitet wurde, als für die Bewältigung des Engpasses im Grossraum Basel unerlässlich erwiesen.
- In einem letzten Schritt werden die Ergebnisse bewertet. Der Lenkungsausschuss wird Empfehlungen für das weitere Vorgehen erarbeiten und bis 2007/2008 abgeben.
- Nach dem heute vorliegenden Zeitplan scheint es nicht möglich, die Ergebnisse der TLB-Planung in die ZEB-Botschaft einzuarbeiten. Damit fehlt eine wichtige inhaltliche Grundlage.

Im Lenkungsausschuss nehmen neben den Verkehrsministerien der drei Staaten und den drei Bahngesellschaften auch Vertreter aus der Region Einsitz. Je zwei Abgesandte sind aus dem Elsass, aus Baden-Württemberg und der Nordwestschweiz (Regierungsräte Ralph Lewin BS und Peter C. Beyeler AG) delegiert worden. Das Schweizer Bundesamt für Verkehr hat den Vorsitz inne.

2.2. Verkehrliche Ausgangslage

- Personenfernverkehr und Gütertransitverkehr:

- Am Gotthard stehen aufgrund der ZEB- Planungen pro Tag für beide Richtungen 260 Fahrplantrassen für den Güterverkehr zur Verfügung. Zulaufstrecke für den Gotthard-Güterverkehr in der Region Basel ist die Bözbergstrecke Basel - Brugg.
- Auf den Nord-Süd-Achsen Basel - Bern - Lötschberg und Basel - Bözberg - Zentralschweiz - Gotthard wird im Güterverkehr ein wachsender Transitverkehr erwartet. Am Lötschberg stehen pro Tag für beide Richtungen 110 Fahrplantrassen für den Güterverkehr zur Verfügung. Zulaufstrecke für den Lötschberg-Güterverkehr in der Region Basel ist die Hauensteinstrecke Basel - Olten.
- Ab 2007 wird der TGV Est den Anschluss der Schweiz an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz via Basel herstellen. Er schafft auch neue schnelle Verbindungen Richtung Benelux und Grossbritannien. Von Basel bestehen ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach zahlreichen Destinationen in Deutschland. Diese Züge werden nach dem Ausbau der Rheintalbahn Basel-Karlsruhe gegenüber heute nochmals rund 30 Minuten schneller verkehren. Sowohl TGV- als auch ICE-Züge fahren von Basel weiter Richtung Bern oder Zürich. Ihre Geschwindigkeit sinkt bei der Querung des Jura allerdings erheblich gegenüber dem Betrieb auf den Neubaustrecken in Frankreich und Deutschland.

- Regio-S-Bahn:

Seit knapp zehn Jahren arbeitet der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit den Nachbarkantonen und den zuständigen Behörden im Elsass und in Baden-Württemberg am Ausbau der Regio-S-Bahn Basel. Seit letztem Dezember 2005 verkehren in der Nordwestschweiz erstmals neue Regionalverkehrszüge (FLIRT); die Anpassungsarbeiten an den Bahnhöfen in der Region schreiten voran und können grösstenteils bis Ende 2006 abgeschlossen werden. Die neue Station "Basel Dreispitz" ging am 24. Mai 2006 in Betrieb. Zwei weitere neue Haltestelle (Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten) folgen im Jahr 2008.

Die Linie Basel - Liestal - Olten (Teil der S3) ist mit rund 65 Mio. Personenkilometer pro Jahr eine der wichtigsten Regionalverkehrslinien der Schweiz. Zusammen mit den Schnellzügen konzentriert sich im Ergolzthal zwei Drittel der Verkehrsleistung auf dem SBB-Netz der Nordwestschweiz. Im Rahmen der ZEB sind auf dieser Achse aber neben dem Entflechtungsbauwerk Liestal keine weiteren Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Der ZEB-Planung wurde beim Angebot des Regionalverkehrs auf der Strecke Basel - Olten der 1/2-h Takt hinterlegt. Immerhin soll dieser auch in Zukunft sichergestellt sein. In einem Schreiben der Geschäftsleitung der SBB vom 21. April 2006 an die Bau- und Umweltschutzdirektion wird aber bestätigt: *"Eine Weiterentwicklung des RV-Angebotes im Ergolzthal über den 1/2-Std-Takt hinaus, z.B. eine viertelstündliche Führung Basel - Liestal - Sissach - Gelterkinden, ist weder auf der sich derzeit im Bau befindlichen Infrastruktur noch in der Situation mit ZEB-Angebot und -Infrastruktur möglich."*

In einer gemeinsamen Planung "Angebotsentwicklung Grossraum Basel/Nordwestschweiz" der SBB mit den beteiligten Kantonen soll nun die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in der Nordwestschweiz untersucht werden. Frühere Vorstellungen der SBB, den Regionalverkehr auf der Strecke Liestal - Gelterkinden - Tecknau auf die Strasse (Busverkehr) zu verlagern, stehen dabei nicht zur Debatte. Sie sind angesichts der Nachfrage realitätsfremd, unwirtschaftlich und für die Fahrgäste unattraktiv.

In einigen Agglomerationen der Schweiz verkehren die Regionalzüge bereits heute (Zürich) im Viertelstunden-Betrieb oder die entsprechenden Vorbereitungen sind schon sehr weit fortgeschritten (Zug, Bern). Ohne den Bau des Wisenbergtunnels wird dieser Entwicklungsschritt auf der wichtigsten Achse der Regio-S-Bahn Basel auf Jahrzehnte hinaus kaum realisierbar bleiben, der S-Bahn bleiben dann kaum noch Entwicklungsperspektiven. Die Qualität der Erreichbarkeit und damit die Standortqualität unseres Wirtschaftsraums stehen aber in direkter Konkurrenz zu anderen Regionen der Schweiz, in denen die SBB riesige Summen investiert, um den Agglomerations- und Regionalverkehr auf der Schiene weiter ausbauen zu können.

3. Standesinitiative als partnerschaftliches Geschäft

Der Regierungsrat unterbreitet als Beilage den Entwurf einer Standesinitiative gemäss Motion 2004/139 der FDP-Fraktion. Eine gleichlautende Initiative wird zeitgleich auch dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt zum Entscheid vorgelegt. Die grosse strategische Bedeutung des Geschäfts für die ganze Region macht ein partnerschaftliches Vorgehen notwendig.

3.1. Begründung der Standesinitiative

Die bisherigen Nachfragesteigerungen im Personen- und Güterverkehr und die weitere erwartete Verkehrszunahme bei der Juraquerung sind eine Folge der vom Schweizer Volk in mehreren Volksabstimmungen bestätigten Verkehrspolitik für eine Verlagerung der Verkehre von der Strasse auf die Schiene. Schon heute besteht bei der Juraquerung ein Kapazitätsengpass, der sich aufgrund der Prognosewerte in den nächsten Jahren dramatisch verschärfen und die Umsetzung der Verlagerungspolitik stark einschränken wird. Die Beseitigung dieses Kapazitätsengpasses ist dringlich und steht im nationalen Interesse. Alternative Massnahmen erzielen keine auch nur annähernd vergleichbare Wirkung und sind mit grossen politischen Unwägbarkeiten behaftet (Belastung der Anwohnerschaft). Der Wisenbergtunnel zählt folglich zu den strategisch vorrangigen und unverzichtbaren Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben der Schweiz. Er muss als fester Bestandteil in die Konzeption für die "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)" und in die entsprechende Botschaft des Bundesrates aufgenommen werden.

3.2. Zeitplan

Ende 2006 soll die vom eidgenössischen Parlament geforderte Gesamtschau vorliegen; anschliessend ist die Vernehmlassung der ZEB-Vorlage vorgesehen. Die Botschaft wird nach den Angaben des Bundesamtes für Verkehr in der zweiten Jahreshälfte 2007 vom Bundesrat beschlossen und den eidgenössischen Räten unterbreitet. Bis 2030 sollen alle Projekte verwirklicht sein.

3.3 Politische Arbeit

Der Regierungsrat bringt das Thema Wisenberg seit einigen Jahren bei jeder sich bietenden Gelegenheit in die öffentliche Diskussion ein. Er unterstützt das Komitee pro Wisenberg politisch und fachlich. Die Nordwestschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV NWCH, unter dem Vorsitz des Kantons Basel-Stadt) steht nach wie vor hinter dem Wisenbergtunnel. Auch im Gotthard-Komitee oder in der Oberrheinkonferenz setzen sich die Kantonsvertreter intensiv dafür ein, dass die Nord-Süd-Achse nördlich des Jura so ausgebaut wird, dass sie den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs gerecht wird.

4. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 21. November 2006

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:
Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:
Mundschin

Beilagen

- Entwurf Landratsbeschluss
- Textentwurf der Standesinitiative

Landratsbeschluss

über die Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg)

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg) wird genehmigt und eingereicht.
2. Die Motion 2004/139 der FDP-Fraktion betreffend Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg) wird als erfüllt abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: