



Kanton Basel-Stadt | **Grosser Rat**

Kanton Basel-Landschaft | **Landrat**

Parlamentsdienste
Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Landeskanzlei
Regierungsgebäude
Rathausstrasse 2
CH-4410 Liestal

Generalsekretariat
der Bundesversammlung
Parlamentsgebäude
3003 Bern

Basel, xx.xx.2006
Liestal, xx.xx.2006

Standesinitiative "Für eine Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg)"

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt und der Landrat des Kantons Basel-Landschaft ersuchen die Bundesbehörden, im Rahmen der "Zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB)" Artikel 2 Bst. c des Bundesgesetzes betreffend das Konzept BAHN 2000 vom 19. Dezember 1986 als Gesetzesgrundlage unverändert zu belassen. Damit soll erreicht werden, dass der entwicklungshemmende Schienen-Kapazitätsengpass im Nord-Süd-Verkehr durch eine geeignete Juraquerung, vorzugsweise durch den Bau des Wisenbergtunnels (Olten - Liestal), beseitigt wird.

Die Begründung der Standesinitiative

Nach den "Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030" (Bundesamt für Raumentwicklung, September 2004) werden die gesamten Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene je nach Szenario von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen (+ 32 % bis + 78 %). Die zu erwartenden Personenverkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr werden gemäss den "Perspektiven des Schweizerischen Personenverkehrs bis 2030" (Bundesamt für Raumentwicklung, März 2006) von 19 Milliarden Personenkilometer im Jahr 2000 auf zirka 28 bis 34 Milliarden Personenkilometer zunehmen (+ 45 % bis 78 %). Aufgrund dieser Werte kann für den angegebenen Zeitraum für den Nord-Süd-Korridor mindestens von einer Verdoppelung der Nachfrage nach Schienenkapazität ausgegangen werden.

Eine attraktive und wettbewerbsfähige Schweiz im Zentrum von Europa ist auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Durch Volksabstimmungen mehrfach bestätigte Beschlüsse verlangen zudem eine konsequente Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene. Mit dem Bau der beiden NEAT-Basistunnels Lötschberg und Gotthard werden in den nächsten zehn Jahren zukunftsweisende Investitionen getätigt. Die Zufahrt zum Gotthard ist im Süden durch den Bau des Ceneritunnels weitgehend gesichert. Im Norden schreitet der vierspurige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel voran. Der TGV Est wird 2007 und der TGV Rhin-Rhône in wenigen Jahren die Reisezeiten zwischen Basel und Paris bzw. Südeuropa markant verkürzen. Die Juraquerung darf nicht als Flaschenhals und Fremdkörper diese zukunftsweisenden Entwicklungen hemmen und behindern. Dennoch werden die erforderlichen Investitionen seit den 70-er Jahren von einem Infrastrukturprogramm ins nächste verschoben.

Es ist offensichtlich, dass die Engpässe in Basel und bei der Juraquerung bereits heute massgebend für die Leistungsfähigkeit der gesamten Nord-Süd-Verbindung sind. Das verkehrspolitische Verlagerungsziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn der gesamte Nord-Süd-Korridor mit letzter Konsequenz bedarfsgerecht ausgebaut wird. Damit werden vor allem der schnelle Personenfern- wie Transitgüterverkehr und der langsamere Regionale Personenverkehr wirksam voneinander entflochten. Im Hinblick auf die mittelfristige Infrastrukturplanung ist der Wisenbergtunnel (3. Juradurchstich) für die Schweiz ein strategisches Schlüsselprojekt. Als Zulaufstrecke zu beiden NEAT-Tunnels sichert er einen reibungslosen Nord-Süd-Verkehr und beseitigt den Flaschenhals bei der Juraquerung.

Der Engpass im Grenzraum Basel wird seit 2004 von einem Lenkungsausschuss für die "Trinationale Langfristplanung für den Knoten Basel" untersucht. Die Ergebnisse werden nicht vor 2008 vorliegen.

Im sogenannten "Vertrag von Lugano"¹ haben Deutschland und die Schweiz die Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT vereinbart. Beide Seiten haben sich dazu verpflichtet, die Kapazitäten der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT zu erhöhen, und zwar schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt. Nach Artikel 2 Bst. b muss auf schweizerischer Seite der Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura realisiert werden. Die Verpflichtung der deutschen Seite, einen durchgehenden viergleisigen Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollaustattung der NEAT fertig zu stellen, wird derzeit in die Tat umgesetzt. Daher kann sich die Schweiz ihrer vereinbarungsgemässen Verpflichtung zum Bau eines Juratunnels nicht entziehen. Auf dem Spiel steht nicht nur die Einlösung einer Verpflichtung gegenüber unserem Nachbarland, sondern auch die Glaubwürdigkeit der schweizerischen Verkehrspolitik im Ausland, die seit Jahrzehnten für die Verlagerung des Strassengütertransitverkehrs auf die Schiene eintritt. Durch das Belassen der Engpässe im Raum Basel und bei der Juraquerung wird die Verlagerungspolitik, die vom Souverän in Abstimmungen mehrfach bestätigt worden ist, verhindert!

Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe in Basel und bei der Juraquerung ist zudem zwingend erforderlich, um dem Regionalverkehr des zweitwichtigsten Wirtschaftsraums der Schweiz noch Entwicklungsperspektiven zu geben. Die Ergolzstrecke der S3 (Basel - Ol-

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 vom 6. September 1996, von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998, in Kraft getreten durch Notenaustausch am 2. Juni 1998; 0.742.140.313.69

ten) gehört zu den zehn nachfragestärksten Linien des Regionalen Personenverkehrs der Schweiz (Stand 2004). Der öffentliche Verkehr ist für die Agglomerationen im internationalen Wirtschaftswettbewerb ein bedeutender Standortfaktor, die gesunde Entwicklung der Region Basel wiederum ein wichtiger Faktor für die Leistungsfähigkeit der ganzen Schweiz.

Weder die SBB noch das BAV haben den Nordwestschweizer Kantonen bisher aufzeigen können, wie auf der Ergolzthalachse ein attraktiver Personenfern- und Regionalverkehr (bei vorgegebenem Güterverkehr) ohne massiven Kapazitätsausbau gestaltet werden kann, der in einem vergleichbaren Verhältnis zum Nachfragepotenzial steht wie in anderen S-Bahn-Regionen der Schweiz!

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind gerne bereit, sämtliche Bemühungen des Bundes und der SBB zu unterstützen, welche der Beseitigung der genannten Engpässe dienen. Es ist nun an der Zeit, dass die von SBB und Kanton Basel-Landschaft gemeinsam aufgenommenen Planungsarbeiten zur Linienführung der Neubaustrecke im Ergolzthal fortgesetzt und die 2003 gewonnenen Ergebnisse vertieft werden können.

Der Ausbau der Schienenkapazität zwischen Liestal und Olten steht nicht allein im Interesse des internationalen und nationalen Reisefernverkehrs und des internationalen Gütertransitverkehrs, sondern liegt auch im Interesse der an der Regio-S-Bahn Basel beteiligten Kantone.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Grossen Rates

Dr. Andreas Burckhardt
Präsident

Thomas Dähler
Leiter Parlamentsdienst

Im Namen des Landrates

Elisabeth Schneider
Präsidentin

Walter Mundschin
Landschreiber