



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2007/011 von Landrätin Rosmarie Brunner betreffend "Entwicklung des stark zunehmenden Bahngütertransitverkehrs"

vom 13. März 2007

Am 18. Januar 2007 reichte Landrätin Rosmarie Brunner die Interpellation betreffend "Entwicklung des stark zunehmenden Bahngütertransitverkehrs" mit folgendem Wortlaut ein:

"Die AG Güterverkehr der Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln kämpft bereits seit rund 2 Jahren um die Unterstützung ihrer Anliegen gegen die in den kommenden Jahren starke Zunahme der Risiken infolge der massiven Erhöhung des Bahngütertransitverkehrs. (s. beiliegende Tabelle der prognostizierten Durchfahrten). Die drei Gemeinden streben keine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse an und positionieren sich auch in keiner Weise gegen den Bau des Wisenbergtunnels. Jedoch möchten sie in Erfahrung bringen, welche Massnahmen die Regierung Basel-Landschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt trifft, um die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden entlang der Bahnlinien durch das ganze Ergolzthal vor den zunehmenden Gefahren und Lärmemissionen zu schützen.

Deshalb sind wir dem Regierungsrat für die schriftliche Beantwortung der Fragen dankbar:

- 1. Hat sich der Regierungsrat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) schon für die Forcierung der vorgesehenen Bypässe Hochrhein und West stark gemacht? Wenn nein, warum nicht?*
- 2. Das Transportrisiko wurde mit Kriterien beurteilt, die das BAV zusammen mit der SBB erstellt haben. Die SBB beurteilt sich also selbst! Kann sich der Regierungsrat vorstellen, beim Bundesrat zu verlangen die Risikoanalyse durch eine unabhängige Institution und nach den Sicherheitsstandards des Kantons Basel-Landschaft durchführen zu lassen?*
- 3. Warum wurde das Problem des übervollen Bahnkorridors durchs Ergolzthal nicht in den KRIP (Kantonaler Richtplan) aufgenommen?*
- 4. Wie gedenkt der Regierungsrat den Schutz der Bevölkerung gegen den stark zunehmenden Bahngüterverkehr zu gewährleisten, auch wenn laut SBB und BAV der Wisenbergtunnel nicht vor 2030 realisiert werden kann?*
- 5. Hat sich der Regierungsrat, bezüglich Lärmreduktion und Erhöhung der Sicherheit, für eine beschleunigte Modernisierung des Rollmaterials eingesetzt? Kann er sich vorstellen, beim Bundesrat die Einführung eines Bonus/Malus-System für auf eine beschleunigte Sanierung einzuwirken?*
- 6. Wird sich die Regierung für die Durchfahrt der Güterzüge durch den Adlertunnel mit stark lärmigem Rollmaterial engagieren?*
- 7. Warum ist der Kanton Basel-Landschaft als der am stärksten Betroffene in der Region Nordwestschweiz in der Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel nicht vertreten?"*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrs- und Umweltpolitik. Der Regierungsrat unterstützt diese Politik und deren Ziele. Die Verlagerung darf aber nicht auf Kosten der Angebote des öffentlichen Personenverkehrs auf der Schiene erfolgen. Es ist absehbar, dass die vorhandenen Bahninfrastrukturen in der Nordwestschweiz zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs nicht mehr ausreichen werden. Die notwendigen Infrastrukturerweiterungen (Wisenbergtunnel und Entflechtung des Knotens Basel) müssen rechtzeitig bereitgestellt werden.

Die Zunahme des Bahngüterverkehrs findet aber auch ohne neue Infrastrukturen statt. Sie findet bereits heute statt. Deshalb ist die Bevölkerung so gut wie möglich vor den negativen Auswirkungen (Lärm und Gefährdung) zu schützen.

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

1. *Hat sich der Regierungsrat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) schon für die Forcierung der vorgesehenen Bypässe Hochrhein und West stark gemacht? Wenn nein, warum nicht?*

Der Kanton Basel-Landschaft hat sich zusammen mit den anderen Kantonen der Nordwestschweiz für die Lösung der Kapazitätsprobleme im Raum Basel stark gemacht. Ausgelöst durch die Proteste aus Süddeutschland gegen die von den Bahnen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz veröffentlichten Konzeptüberlegungen zur Abwicklung des Nord-Süd-Güterverkehrs auf der Schiene (Bypass Hochrhein) hat sich die nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) im Juli 2003 an den Vorsteher des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gewandt. Sie hat ihm mitgeteilt, dass vor einer Variantendiskussion Klarheit über das Ausmass und die strategische Grundausrichtung der künftigen Nord-Süd Verkehrsführung in Europa zu schaffen ist. Daraus sind dann die Konsequenzen für den Grossraum Basel abzuleiten. Die Nordwestschweiz ist sich bewusst, dass sie aufgrund ihrer geographischen Lage ihre Rolle im europäischen Nord-Süd-Verkehr zu übernehmen hat. Das setzt zwingend den Einbezug und die Mitwirkung der politisch verantwortlichen Behörden in den Kantonen und Regionen bei der Erarbeitung der strategischen Grundlagen und der Entscheidungsfindung in Bezug auf die konkrete Verkehrsführung voraus. Die KöV NWCH hat deshalb unter anderem die Entwicklung einer trinationalen Strategie, unter der Federführung der nationalen Verkehrsministerien, gemeinsam mit den Regionen gefordert.

Daraufhin haben Deutschland, Frankreich und die Schweiz auf ministerieller Ebene den Lenkungsausschuss zur "Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel" (TLB) eingerichtet. Er hat die Aufgabe, die weiteren erforderlichen Untersuchungen zu koordinieren und die zweckmässigen Massnahmen den jeweiligen Staaten vorzuschlagen. Ende November 2006 wurde mit der Harmonisierung und Fortschreibung der Schienenverkehrsprognosen die erste Phase der Arbeiten abgeschlossen.

2. *Das Transportrisiko wurde mit Kriterien beurteilt, die das BAV zusammen mit der SBB erstellt haben. Die SBB beurteilt sich also selbst! Kann sich der Regierungsrat vorstellen, beim Bundesrat zu verlangen die Risikoanalyse durch eine unabhängige Institution und nach den Sicherheitsstandards des Kantons Basel-Landschaft durchführen zu lassen?*

Die Beurteilungskriterien für Verkehrswege wurden als Richtlinien "Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung StFV" im August 2001 vom damaligen Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), heute Bundesamt für Umwelt (BAFU), erstellt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV)

ist zuständige Vollzugsbehörde für die Schiene und die Kantone haben gemäss Umweltschutzgesetz ein Anhörungsrecht. Die SBB sind Betreiber der Bahn und werden vom BAV beurteilt.

In der Störfallverordnung StFV sind die Pflichten des Inhabers (Betreibers) und der Vollzugsbehörden in den Art. 5 und 6 festgehalten. Das BAV kann somit von den SBB eine Risikoermittlung nach Anhang 4 StFV verlangen. Die Methodik ist vom BUWAL und den SBB im Jahre 1998 entwickelt worden und gilt sinnvollerweise für die ganze Schweiz. Ebenso gelten die Sicherheitsstandards für die Bahn für die gesamte Schweiz.

Im Kanton Basel-Landschaft wurde von den SBB über den Rangierbahnhof Basel SBB (Muttenz) im Jahr 2005 eine Risikoermittlung erstellt. Das Sicherheitsinspektorat hat mit der Kommission zur Beurteilung von Risikoermittlungen (KOBRI) diese Risikoermittlung im Jahr 2006 im Rahmen des kantonalen Anhörungsrechtes beurteilt und die Stellungnahme dem BAV zugestellt. Die Information über die Ergebnisse wird nach der Beurteilung durch das BAV erfolgen und im Jahresbericht 2007 des Sicherheitsinspektorates veröffentlicht.

Die SBB haben die Personenrisiken für die ganze Schweiz mit einem Screening im Jahr 2006 neu ermittelt. Dabei resultierte für 72 km des Streckennetzes, infolge des Transports gefährlicher Güter und der örtlichen Umgebung, ein erhöhtes Risiko. In der ganzen Schweiz existieren keine Streckenabschnitte im nicht akzeptablen Risikobereich.

Im Kanton Basel-Landschaft bestehen erhöhte Risiken (Übergangsbereich im W/A-Diagramm der Beurteilungskriterien), welche punktuell bezüglich zusätzlicher Sicherheitsmassnahmen analysiert werden, um das Risiko zu reduzieren. Mit diesem massnahmenorientierten Lösungsansatz erübrigt sich eine Intervention des Regierungsrates beim Bundesrat.

3. Warum wurde das Problem des übervollen Bahnkorridors durchs Ergolzthal nicht in den KRIP (Kantonalen Richtplan) aufgenommen?

Die Problematik des zunehmenden Güterverkehrs ist sehr wohl im Kantonalen Richtplan thematisiert: In den Objektblättern V 1.1 und V 3.1 wird die Ausgangslage wie folgt formuliert: "Die Öffnung der Schweiz für Europa und die Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führen im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen und bringen unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gotthard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Ab wann und wie weit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer vorherzusagen. Die gesamte Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis zum Jahre 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen (+32 % bis 78 %). Dabei wird sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln und im Zuge einer Trendwende ihren Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können" (Objektblatt V1.1).

Die Rahmenbedingungen für den Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. 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. Gemäss Vorgabe des Bundes hat der Wisenbergtunnel in der ZEB bisher keine Aufnahme gefunden. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und explizit die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. CHF 1.9 Mrd.), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine

gesamtschweizerische und regionale Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Es ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum verbessert werden kann (Objektblatt V3.2).

Entsprechend besteht im Richtplan die Zielsetzung, hinsichtlich des Ausbaus Liestal-Olten im Rahmen von ZEB (Wisenberg) bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen Einfluss zu nehmen. Gleichzeitig wurde die aus kantonaler Sicht beste Lösung, die Linienführung des Wisenbergtunnels, als Trasseesicherung im Richtplan aufgenommen.

4. Wie gedenkt der Regierungsrat den Schutz der Bevölkerung gegen den stark zunehmenden Bahngüterverkehr zu gewährleisten, auch wenn laut SBB und BAV der Wisenbergtunnel nicht vor 2030 realisiert werden kann?

Die Bundesversammlung hat im Jahre 2000 einen Kredit in der Höhe von rund 1.5 Milliarden Franken für die Lärmbekämpfung gesprochen. Realisiert werden Massnahmen am Rollmaterial, der Bau von Lärmschutzwänden und - als ultimo ratio - der Einbau von Schallschutzfenstern. Mit diesen Massnahmen sollen gemäss gesetzlichen Vorgaben mindestens zwei Drittel der betroffenen Bevölkerung vom Lärm entlastet werden. Dabei werden sowohl Reise- als auch Güterzüge in die Sanierung einbezogen. Diese Projekte werden in enger Absprache mit den Kantonen bis 2015 umgesetzt.

Die Lärmsanierung kommt gut voran. Das Etappenziel - Abschluss Rollmaterialsanierung bis 2009 - wurde allerdings etwas nach hinten geschoben. Ende 2006 präsentierte sich der Stand wie folgt: Von den SBB-Reisezugwagen sind 97 % saniert; insgesamt bei den Normalspurbahnen 91 %. Von den SBB- und Privatgüterwagen sind 19 % lärmsaniert. Rund 70 % der Lärmschutzwände und der Schallschutzfenster sind verfügt oder befinden sich im Plangenehmigungsverfahren.

Im Kanton Basel-Landschaft sind die Sanierungsarbeiten ebenfalls weit fortgeschritten. So sind in sämtlichen Gemeinden die Plangenehmigungsverfahren durchgeführt worden. Die baulichen Massnahmen (Lärmschutzwände, Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden) sind in den Gemeinden des Rheintals bereits erfolgt. Bis Ende 2008 sollen auch die übrigen Baselbieter Gemeinden lärmsaniert sein. Gelterkinden möchte mit seinen Lärmschutzmassnahmen noch weitergehen als das BAV. Trotzdem kann auch hier ein Abschluss bis Ende 2008 erwartet werden. Einzig Liestal steht noch aus. Die Gründe dafür liegen einerseits in Differenzen zwischen Gemeinde, Kanton und BAV sowie der SBB, andererseits bei Engpässen bei den Bundesbehörden.

Die Dimensionierung dieser baulichen Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände, Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden) ist nicht auf die heutige, sondern, gemäss Lärmschutzverordnung, auf die zukünftige Verkehrsentwicklung ausgerichtet. Basis ist der Emissionsplan 2015 (Bahnlärmkataster). Damit soll sichergestellt werden, dass mit den Sanierungen, kaum sind sie fertig gestellt, nicht wieder von vorne begonnen werden muss.

Lärmschutz entlang der Eisenbahnen ist Sache des Bundes. Entsprechend hat er nach Massgabe der Lärmschutzverordnung die Sanierung durchzuführen. Einen spezifischen Handlungsbedarf für den Regierungsrat ergibt sich erst dann, wenn der Bund seiner gesetzlichen Pflicht der Bahnlärm-sanierung nicht nachkommt.

5. Hat sich der Regierungsrat, bezüglich Lärmreduktion und Erhöhung der Sicherheit, für eine beschleunigte Modernisierung des Rollmaterials eingesetzt? Kann er sich vorstellen, beim Bundesrat die Einführung eines Bonus/Malus-System für auf eine beschleunigte Sanierung einzuwirken?

In Europa verkehren rund 600'000 Güterwagen, die eine Lärmsanierung dringend nötig hätten. Bei einer unkontrollierten Durchfahrt solcher Güterwagen müssten viele Regionen unseres Landes unter den schädlichen Auswirkungen leiden. Weil die Europäische Union noch nichts zur Lösung dieses Problems unternommen zu haben scheint, reichte Nationalrat Fabio Abate (FDP/TI) am 5. Oktober 2005 eine Motion betreffend Lärmemission durch Güterwagen aus EU-Ländern ein. Darin wird der Bundesrat beauftragt, bei den zuständigen Organen der EU die nötigen Schritte zu unternehmen, damit das Rollmaterial - insbesondere die Güterwagen aus EU-Ländern, welche die Schweiz durchqueren - einer Lärmsanierung unterzogen wird. Der Bundesrat hat am 9. Dezember 2005 die Annahme der Motion beantragt und zugesichert, dass der Bund sämtliche Möglichkeiten ausschöpfen werde, die ihm für das Vorantreiben der Lärmsanierung des betreffenden Rollmaterials zur Verfügung stehen. Der Motion wurde im Nationalrat am 16. Dezember 2005 und im Ständerat am 5. Oktober 2006 zugestimmt.

Angesichts dieser Sachlage, sowie der Tatsache, dass ein Bonus-Malus-System für nicht sanierte Güterwagen auch kontraproduktiv für die Zielsetzung der Verlagerungspolitik sein kann, sieht der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt keine Veranlassung, zusätzlichen Druck in dieser Angelegenheit zu machen.

6. Wird sich die Regierung für die Durchfahrt der Güterzüge durch den Adlertunnel mit stark lärmigem Rollmaterial engagieren?

Der Regierungsrat hat sich bereits mehrfach für die Nutzung des Adlertunnels für den Güterverkehr, vor allem nachts, stark gemacht. Der Adlertunnel wurde aber für die Bedürfnisse des Personenverkehrs gebaut. Er dient einerseits der Fahrzeitverkürzung zwischen Liestal und Basel, andererseits der Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr. Er ist nicht so angelegt, dass vom Rangierbahnhof Muttenz in den Adlertunnel gefahren werden kann. Die im Rangierbahnhof zusammengestellten Güterzüge können nicht durch den Adlertunnel geführt werden. Ebenso nicht diejenigen, die den Rangierbahnhof als Ziel haben.

Für die Transit-Güterzüge dient der Rangierbahnhof Muttenz als Puffer. Die Züge aus Frankreich und Deutschland werden dort abgestellt, bis für den Zug eine geeignete Trasse (Slot) frei ist und er weiterfahren kann. Weiter werden Lokwechsel (verschiedene Strom- und Zugsicherungssysteme) sowie Kontrollen an den Wagen durchgeführt.

In den nächsten Jahren wollen die SBB beim ehemaligen DB-Rangierbahnhof eine multifunktionale Betriebsanlage (MUBE) bauen. Sie soll für die Züge von und nach Deutschland als Puffer sowie zur Zollabfertigung dienen. Es ist denkbar, dass nach deren Inbetriebnahme Transitzugüterzüge von Deutschland, die die Lötschbergroute benutzen, in der Nacht durch den Adlertunnel geführt werden könnten. Aus Kapazitätsgründen wird eine entsprechende Führung tagsüber kaum möglich sein.

7. Warum ist der Kanton Basel-Landschaft als der am stärksten Betroffene in der Region Nordwestschweiz in der Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel nicht vertreten?

Die Kantone der Nordwestschweiz konnten zwei Vertreter in den Lenkungsausschuss der TLB delegieren. Man einigte sich auf eine Vertretung durch Basel-Stadt (RR Lewin) und Aargau (RR Beyeler). Beide Kantone sind ebenfalls stark betroffen. Die Zusammenarbeit mit diesen Kantonen ist gut und der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ist überzeugt, dass die Vertreter der Nordwestschweiz die Interessen der Region wirkungsvoll wahrnehmen.

Liestal, 13. März 2007

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Mundschin