



► **an den Grossen Rat**

Regierungsratsbeschluss
vom 13. Januar 2004

Anzug Lukas Stutz und Konsorten betreffend Wisenbergtunnel - dem zweiten Juradurchstich zum Durchbruch verhelfen

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat an seiner Sitzung vom 5. Dezember 2001 vom Schreiben des Regierungsrates Nr. 0086 vom 17. Oktober 2001 Kenntnis genommen und den nachstehenden Anzug Lukas Stutz stehen lassen:

«Am 29. November 1998 kommt die eidg. Vorlage über den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr zur Abstimmung. Der Wisenbergtunnel gehört dazu. Der Verkehr auf der Schiene aus dem Norden muss in Basel abgenommen werden. Es bringt nichts, nur den Gotthard- und den Lötschbergtunnel zu bauen. Die Zufahrtstrecken gehören auf den gleichen Ausbaustand. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben mit 62,6 % bzw. 72,5 %. Ja die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sehr deutlich angenommen und damit zum Ausdruck gebracht, dass der Schwerverkehr auf die Bahn gehört.

Unserer Meinung nach besteht die Gefahr dass:

- auf der Strecke Basel - Olten Kapazitätsengpässe auftreten
- die Leistungssteigerung infolge der Neubaustrecke Adlertunnel, durch die provisorische Niveau-Verknüpfung mit der Stammstrecke in Liestal, praktisch aufgehoben wird
- infolge der Transitpolitik das Regionalzugsangebot zugunsten von Transitgüterzügen ausgedünnt werden könnte
- wegen dem Engpass Basel - Olten die Region Nordwestschweiz (oder sogar ein Grossteil der Schweiz) umfahren und dadurch an Standortvorteilen verlieren könnte
- der Regionalverkehr auf der Schiene oberhalb Liestal ganz dem Transitverkehr geopfert wird

Ein zweiter Juradurchstich ist absolut notwendig, nur damit

- kann das Transitproblem gelöst werden
- wird unsere Region in das Euro-Schienennetz eingebunden
- ist es möglich, auch den Regionalverkehr auszubauen

Seit Jahren werden in der ganzen Schweiz Forderungen an den Ausbau des Schienennetzes gestellt, die alle am gleichen Punkt, nämlich an der Finanzierung, scheitern. Wir wollen nicht, dass auch der Weiterausbau der Bahn in der Region Nordwestschweiz daran scheitert.

Um den Regierungsrat in die Lage zu versetzen:

- Mit allen Partnern der Nordwestschweiz und jenseits des Juras (inkl. den eidg. Parlamentarier/innen, insbesondere den Mitgliedern der Verkehrskommission), sich beim Bundesrat und den zuständigen Stellen der SBB für die Fortsetzung der 2. Eisenbahndoppelspur ab Liestal via Wisenbergtunnel in das Mittelland, im Rahmen der zweiten Etappe Bahn 2000, einzusetzen;
- Die Führungsrolle noch stärker wahrzunehmen und mit den Partnerkantonen der Region Nordwestschweiz sowie in enger Zusammenarbeit mit der SBB die Planung aktiv voranzutreiben;
- Ein mittel- bis längerfristiges Finanzierungskonzept, für einen Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Stadt an den Wisenbergtunnel auszuarbeiten;

Wird der Regierungsrat beauftragt:

- Dem Grossen Rat einen Ratschlag vorzulegen, mit einem Beschlussantrag, welcher einen Investitionsbeitrag regelt.»

Wir erlauben uns, dazu wie folgt Stellung zu nehmen.

Was die Ausgangslage und die Planungen zu einem neuen Juradurchstich betrifft, sei auf das erwähnte Schreiben Nr. 0086 des Regierungsrates verwiesen. Die Ausführungen dazu sind heute noch gültig. Seitdem wurden auf mehreren Ebenen weiter grosse Anstrengungen unternommen, um dem Vorhaben zum Durchbruch zu verhelfen.

Im Auftrag des Kantons Basel-Landschaft und der SBB untersuchte ein Team aus drei externen Planungsbüros fünf Linienführungs-Varianten für einen neuen Juradurchstich (Wisenbergtunnel) auf dem Abschnitt Liestal (Südportal Adlertunnel) - Sissach. Entscheidungskriterien hierfür waren Bahnangebot und -betrieb, Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie Kosten und Termine. Bei den Investitionskosten wurde die oberste Grenze auf zwei Milliarden Franken festgelegt. Die Untersuchungen ergaben, dass eine Variante «Wisenbergtunnel lang» (mit Nordportal in Liestal Altmarkt und Südportal in Olten) die geringsten Immissionen auf Raum und Umwelt hätte und ebenso die kostengünstigste wäre. Die Ergebnisse wurden im Januar 2003 veröffentlicht. Die Variante «Wisenberg lang» soll deshalb als einzige weiterverfolgt werden.

Dieses erfreuliche Ergebnis begrüsst vor allem die Nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV Nordwestschweiz). Die KöV Nordwestschweiz verfißt seit jeher dezidiert den neuen Juradurchstich, dessen Realisierung ihrer Auffassung nach aus volkswirtschaftlichen, verkehrlichen und umweltpolitischen Gründen für die Nordwestschweiz essentiell ist. Das Vorhaben ist jedoch auch aus nationaler und europäischer Sicht mittel- bis langfristig unumgänglich. Der neue Juradurchstich muss daher ein zentraler Bestandteil des künftigen schweizerischen Eisenbahnnetzes im Rahmen der zweiten Etappe von Bahn 2000 (B22) sein.

In den bisherigen Infrastruktur- und Angebotsplanungen (Fernverkehr) der SBB zu B22 ist ein neuer Juradurchstich zugrundegelegt worden.

Die Notwendigkeit eines neuen Juradurchstichs scheint somit allgemein unbestritten zu sein. Akzentuiert hat sich dies in jüngster Zeit dadurch, dass die Bahnen für die nächsten Jahre, im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Neuen Alpentransversale, mit einer starken Zunahme im europäischen Güterverkehr rechnen. Dafür dürfte die heutige Infrastruktur besonders im Raum Basel kaum mehr ausreichen.

Dem aus bahnbetrieblicher, umweltpolitischer und raumplanerischer Sicht notwendigen neuen Juradurchstich steht momentan die grosse Ungewissheit in der Finanzierung entgegen. Wurden bereits früher vom Bund die Kosten für B22 auf Fr. 5,9 Mrd. plafoniert, lassen die gegenwärtigen Sparanstrengungen des Bundes allgemein befürchten, dass langfristige Grossprojekte wie der Wisenbergtunnel, die finanziell einen erheblichen Teil von B22 ausmachen würden und zu alledem sehr teuer wären, entweder gestrichen oder zumindest deren Realisierung zeitlich erstreckt werden könnte.

In diesem Sinne möchten wir uns zu den im Anzug angeführten Begehren wie folgt äussern.

1. *Zusammenarbeit mit allen Partnern der Nordwestschweiz und jenseits des Juras inkl. eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier; Engagement gegenüber dem Bund und den SBB im Hinblick auf B22*
2. *Stärkere Wahrnehmung der Führungsrolle des Kantons Basel-Stadt, aktives Vorantreiben der Planung*

Die KöV Nordwestschweiz, die zurzeit unter dem Vorsitz des Vorstehers des Wirtschafts- und Sozialdepartements steht, setzt sich seit längerem dezidiert für einen neuen Juradurchstich ein. Das Anliegen bringt die KöV bei jeder sich bietenden Gelegenheit gegenüber dem Bund und den SBB vor. Letztmals ist dies im Dezember 2003, im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum Botschafts-Entwurf über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss), erfolgt. Die Regierungen aller Nordwestschweizer Kantone haben sich in der grundsätzlichen Stossrichtung der Vernehmlassung der KöV Nordwestschweiz angeschlossen, ebenso der Kanton Zürich und die KöV Zentralschweiz.

Was konkret die Frage eines neuen Juradurchstichs anbelangt, beispielsweise die genannte Variantenstudie, hat innerhalb der KöV Nordwestschweiz der Kanton Basel-Landschaft die Federführung. Dies ist sinnvoll und zweckmässig, zumal ein Grossteil der neu zu errichtenden Infrastruktur auf Kantonsgebiet BL liegen wird.

Nichtsdestoweniger engagiert sich der Kanton Basel-Stadt immer wieder für die Realisierung des neuen Juradurchstichs. Auf Fachebene ist er voll in die laufenden Arbeiten zu B22 eingebunden. Politisch sensibilisiert er insbesondere die baselstädtischen Vertreterinnen und Vertreter der Eidgenössischen Räte. Bei den periodischen Treffen zwischen dem Regierungsrat und den Parlamentarierinnen und Parlamentariern ist der HGV-Anschluss ein Dauertraktandum, und dazu zählt auch der neue Juradurchstich.

Des weiteren wurde unter der Federführung der Handelskammer beider Basel ein überparteiliches «Komitee pro Wisenberg» gegründet. Diesem Komitee gehören Vertreter von kantonalen Regierungen und Parlamenten, der Eidgenössischen Räte und der Wirtschaft sowohl der Nordwestschweiz als auch anderer Regionen an, insbesondere aus Zürich. Es ist vorgesehen, den Kreis mit Interessensverbänden dies- und jenseits der Landesgrenze zu ergänzen. Das Komitee ist in den vergangenen Monaten aktiv geworden.

3. *Ausarbeiten eines mittel- bis längerfristigen Finanzierungskonzepts für einen Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Stadt, Vorlegen eines Ratschlags*

Der Regierungsrat ist der klaren Auffassung, dass der neue Juradurchstich ein Vorhaben von nationaler und internationaler Bedeutung ist. Es ist daher Sache

des Bundes und der SBB, im Rahmen von B22 den Juradurchstich zu planen, zu bauen und zu finanzieren. Aus diesem Grund kann es nicht an den Kantonen liegen, ein entsprechendes Finanzierungskonzept auszuarbeiten und gar einen Antrag für einen Investitionsbeitrag zu stellen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein neuer Juradurchstich sowohl auf regionaler Ebene als auch seitens SBB im Hinblick auf B22 für unbedingt notwendig erachtet wird. Es wird nun darauf ankommen, dass im Rahmen des weiteren Planungsprozesses auf Bundesstufe die weitreichende nationale Funktion eines neuen Juradurchstichs weiterhin deutlich gemacht wird, um sicherzustellen, dass das Vorhaben in der Botschaft des Bundesrates zu B22 enthalten sein und vor allem finanziert wird.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, von unserem Bericht Kenntnis zu nehmen und den Anzug Lukas Stutz und Konsorten abzuschreiben.

Basel, 14. Januar 2004

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
Der Präsident

Dr. Christoph Eymann

Der Staatsschreiber

Dr. Robert Heuss