



DER REGIERUNGSRAT

DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr

Sehr geehrter Herr Direktor

Für die Unterlagen zum Sachplan Verkehr danken wir Ihnen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr.

Allgemeines

Auch wenn der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, keine Beschlusskraft für die Ausführung neuer Bauwerke hat und lediglich ein koordinatives Planungsinstrument darstellt, ist er dazu geeignet, einen Überblick über die aktuelle Schienenverkehrsplanung der Schweiz zu geben. Dies ist für den Bereich der Raumplanung mit dem vorliegenden Entwurf auch geschehen. Namentlich die Festlegung der Planungsgrundsätze für den Infrastrukturausbau (Kapitel 3) findet unsere ausdrückliche Zustimmung.

Allerdings fehlen für einen umfassenden Blick auf die Bahnlandschaft folgende Elemente:

- Ziele der Bahnverkehrspolitik
- verkehrsträgerübergreifende Korridorbetrachtungen namentlich auf den Nord-Süd Routen unter Beachtung der vielseitigen Wechselwirkungen beim Ausbau einzelner Verkehrsträger
- Übersicht betreffend den in die jeweiligen Regionen fliessenden finanziellen Mitteln
- die Wertschöpfungsanteile der einzelnen Regionen und deren Bedeutung im gesamtschweizerischen Kontext (z.B. zunehmende Bedeutung des Teilraumes Basel als Logistikstandort und der entsprechenden Wertschöpfungsintensität)
- Wirkungsüberlegungen bezüglich der eingesetzten Mittel

Durch Beifügen solcher Übersichten würde die Bedeutung des Sachplans als Grundlagenwerk zur Infrastrukturentwicklung und darüber hinaus deutlich gesteigert.

Bedeutung der Nordwestschweiz und der Juraquerung

Im Weiteren stellen wir fest, dass zwar die Nord-Süd Korridore im unmittelbaren Zulauf zum Gotthard- als auch zum Lötschbergbasistunnel umfassend analysiert wurden, Überlegungen zur Sicherstellung der Zuläufe ab den Landesgrenzen im Norden hingegen kaum Niederschlag im Bericht gefunden haben. So werden die Strecken Basel - Bözberg - Gotthard sowie Strecke Basel - Olten mit den beschlossenen Massnahmen im Rahmen von ZEB an der Belastungsgrenze angelangt sein. Dies ergibt sich aus den Untersuchungen zum Nord-Süd Korridor (KANSAS) sowie der trinationalen Langfristplanung Knoten Basel (TLB). Die bereits heute sehr hohen Zugszahlen auf diesen Strecken führen dazu, dass der nationale Fernverkehr sowie der Regionalverkehr in ihrer Entwicklung blockiert werden. Wenn die entsprechenden Engpässe beseitigt werden sollen (analog wie südlich von Lugano skizziert), so werden diese Massnahmen in der dicht besiedelten Nordwestschweiz ganz erhebliche Auswirkungen auf die mögliche Raumnutzung haben. Vor diesem Hintergrund ist es befremdlich, dass ausser dem Entflechtungsbauwerk in Liestal keine weiteren Bauwerke in der Nordwestschweiz Eingang in den Sachplan im Sinne einer räumlichen Koordinationsanweisung gefunden haben. Dabei sind die Verkehrsentflechtungen im Raum Muttenz/Pratteln sowie die ungeklärten Fragen rund um einen **dritten Juradurchstich** eindeutig nationale Aufgaben, da diese Engpässe durch die nationale Verkehrspolitik (Verlagerungsziel im Güterverkehr) verursacht werden und umgekehrt die geordnete Entwicklung des nationalen und regionalen Personenverkehrs verhindern (Widerspruch zu den strategischen Zielen A1 und A2 im Kapitel 7). **Die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Nordwestschweiz ist dabei jedenfalls im nationalen Interesse.**

Die zukünftige Ausgestaltung der Bahnkorridore zwischen den Landesgrenzen und dem Mittelland sollte auch vor dem Hintergrund der in erheblichen Mengen durchgeführten Gefahrguttransporte vertieft überprüft werden. Die Strecken Basel - Olten und Pratteln - Rheinfelden gelten im Kanton Basel-Landschaft als risikorelevant. Es ist fraglich, ob die Ziele mit den bestehenden Akzeptanzkriterien sowie den betrieblichen und raumplanerischen Massnahmen entlang der Bahnlinie realistisch sind und ohne verkehrslenkende Massnahmen erreicht werden können.

Konkrete Anträge:

Kapitel 5.2 (Seite 44)

Die Bevölkerung in der Nordwestschweiz wächst derzeit. Die Aussagen betreffend die "leichte Abnahme der Bevölkerung" sowie betreffend den "Erhalt der Arbeitsplätze" basieren offenbar auf überholten Ereignissen und sind auf ihre Aktualität zu überprüfen (so ist gemäss den Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone durch das Bundesamt für Statistik bereits heute in Baselland das expansive Szenario für 2020 erreicht, in Basel-Stadt

gar für das Jahr 2030). Die im Landesvergleich überdurchschnittliche wirtschaftliche Dynamik sowie die Prognosen namhafter Wirtschaftsinstitute lassen auch an der Arbeitsplatz-Aussage erhebliche Zweifel aufkommen (eine Studie von BAK Basel Economics zu metrobasel rechnet mit einer Zunahme bis ins Jahr 2020 von 40'000 Arbeitsplätzen in dieser Region). Die Prognosen im Bereich der Mobilitätsnachfrage gemäss ZEB sowie die zugrunde liegenden Prognosen des ARE sind bereits bei Weitem übertroffen worden und dürfen damit heute keine Grundlage mehr für die weitere Schieneninfrastrukturplanung darstellen.

Die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel wurde im Rahmen des AP Nordwestschweiz konkretisiert und die entsprechenden Konzepte im Landrat des Kantons Basel-Landschaft beraten. Die notwendigen Infrastrukturausbauten beinhalten vor allem **Entflechtungsbauwerke in Muttenz und Pratteln** und sollen zügig an die Hand genommen werden. Diese werden aufgrund des prognostizierten Wachstums im internationalen Güterverkehr notwendig. Es liegen kantonale Kreditbeschlüsse für die Planung bis zur Stufe Vorprojekt vor und ein entsprechender Eintrag wurde auch im Entwurf zum kantonalen Richtplan vorgenommen (Vororientierung). Da die entsprechenden Bauwerke erhebliche Auswirkungen auf den Raum haben und zudem den nationalen resp. internationalen Bahnverkehr erheblich tangieren, sollten hierzu entsprechende Objektblätter erstellt werden.

Ebenfalls wurde durch die Nordwestschweizer Kantone die Verbesserung der Regio-S-Bahn zwischen Basel und Delémont beschlossen. Die dafür notwendigen **Doppelspurabschnitte im Laufental** werden ebenfalls bis zur Stufe Vorprojekt vorangetrieben und sind als entsprechend weit fortgeschrittene Vorhaben in der räumlichen Koordination zu berücksichtigen.

Der **Schienenanschluss des EuroAirports Basel** ist ein Bestandteil des HGV-Beschlusses. Dieser harrt im Gegensatz zu anderen Projekten weiterhin der Umsetzung. Da er durchaus raumrelevant sein kann, ist ein entsprechendes Objektblatt zu erstellen.

Bei den aufgelisteten Vorhaben ist der "**Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)**" aufgeführt, dafür soll im Modulbericht ein Objektblatt analog zum "OB 1.5 Gateway Limmattal" eingefügt werden. Der trimodale Gateway Basel-Nord mit Anschluss an die Rheinhäfen ist ein strategisches Projekt der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Es ist die künftig wichtigste Verteildrehscheibe für den Containerimport- und export in der Nordwestschweiz. Die Optionen zur Einbindung der Rheinschifffahrt in den Gateway Basel-Nord werden zurzeit in einer gemeinsamen Studie zwischen SRH und SBB Cargo AG erarbeitet. Entsprechend bitten wir auch in diesem Fall um die Erstellung eines Objektblattes (Entwurf siehe Beilage).

Im 2. Abschnitt "Region Basel..... ermöglicht." bitten wir um folgende Ergänzung:

"Über den Logistik-Gateway der Region Basel werden 40% der schweizerischen Importe und Exporte abgewickelt."

Aus Sicht der SRH ist weiter ein Vorhaben aus dem Richtplan BL, Abschnitt V2.3 Schienennetz, D. Beschlüsse / Vororientierung "**Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)**" (=Verbindungsgleis Auhafen - Industriegebiet Schweizerhalle) (-Rangierbahnhof Muttenz) von zentraler Bedeutung für die verkehrslogistische Vernetzung / Standortförderung der industriellen Schwerpunktgebiete Auhafen und Schweizerhalle. Das Vorhaben soll in den kommenden zwei Jahren vertieft und zur Entscheidungsreife gebracht werden.

Anhang 7.1, S1.2, 1. Punkt sollte heissen:

[...] - die Wasserwege: ein Teil des kombinierten Verkehrs, den Import und Transport von Massengütern und Container, inklusive Transitgüterverkehr. [...]

Anhang 7.1, S1.2, 2. Punkt sollte wie folgt ergänzt werden:

[...] die Bahn Schiene und der kombinierte Verkehr: [...]

Objektblatt OB 2.1

Das Entflechtungsbauwerk in Liestal wurde im Rahmen von ZEB beschlossen. Die Realisierung wurde zudem durch die SBB als dringlich eingestuft. Entsprechend wurden die konkreten Planungsarbeiten bereits begonnen. Ob es sich dabei wie im Entwurf beschrieben um eine Überwerfung handeln wird, ist derzeit noch nicht entschieden und Gegenstand der laufenden Untersuchungen. Aufgrund der Tatsache, dass die Zweckmässigkeit dieses Bauwerks unbestritten ist, die Funktionalität klar definiert und auch die räumliche Ausprägung weitgehend geklärt ist, ist **der Stand der Koordination klar als "Zwischenergebnis" zu bewerten**. Dies in Übereinstimmung mit dem Entwurf des kantonalen Richtplans.

Wir hoffen, sehr geehrter Herr Direktor, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Liestal, 9. März 2010

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:

Der Landschreiber: