

Beantwortung der Interpellation 2004/094 der FDP-Fraktion vom 1. April 2004 betreffend

"Sparen bei den Bahninfrastrukturanlagen"

vom 1. Juni 2004

Am 1. April 2004 reichte die FDP-Fraktion die Interpellation betreffend "Sparen bei den Bahninfrastrukturanlagen" mit folgendem Wortlaut ein:

1. Ausgangslage

Wie vom Bundesamt für Verkehr und der eidgenössischen Finanzverwaltung kürzlich bekannt wurde, ist aus sparpolitischen Gründen die fristgerechte Realisierung zahlreicher Bahninfrastrukturanlagen, wie sie im Rahmen von FinöV in Aussicht gestellt wurden, gefährdet.

Für die Nordwestschweiz und die ganze Schweiz strategisch relevante Grossprojekte, wie der TGV-Rhine-Rhône, der Bahnanschluss des EuroAirports und der Wisenbergertunnel sollen dem "Rotstift" unterzogen oder auf den "St. Nimmerleinstag" verschoben werden. Ebenso ist aufgrund der Finanzknappheit der wichtige Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs rund um Basel in keiner Weise gesichert. Dem gegenüber sollen allerdings Bahninfrastrukturprojekte in der Ostschweiz prioritär behandelt werden.

Für den Wirtschaftsraum Basel/Nordwestschweiz (NWCH) sind bedarfsgerechte, gut funktionierende, überregionale Verkehrsinfrastrukturanlagen für den Personen- und Güterverkehr sowie die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz von existenzieller Bedeutung. Ohne diese verliert Basel die Funktion der intermodalen Verkehrsdrehscheibe und die Rolle des "Tores zur Schweiz" und wird zur Randregion.

2. Fragen an den Regierungsrat

*Aufgrund der oben erwähnten Ausgangslage bitten wir den Regierungsrat um **schriftliche Beantwortung** der nachstehenden Fragen:*

1. TGV Rhin-Rhône

- *Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die Planungs- und Verhandlungssicherheit gewährleistet werden muss?*
- *Mit welchen Mitteln gedenkt der Regierungsrat gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt und den anderen NWCH-Kantonen den HGV-Anschluss (TGV via Basel) beim Bund einzufordern und in einem zeitlich akzeptablen Zeitraum umzusetzen?*

2. Bahnanschluss EuroAirport

- Welche Priorität räumt die Regierung diesem Projekt ein? Ist mit Verzögerungen zu rechnen?
- Bestehen Alternativen zu einem vollwertigen Bahnanschluss?

3. Wisenbergtunnel

- Ist der Regierungsrat nach wie vor der Meinung, dass der 3. Juradurchstich - ob kurz oder lang - als Zulaufstrecke zur NEAT, für den Anschluss unserer Region ans Mittelland und für den Ausbau der Regio-S-Bahnverkehrs unverzichtbar ist?
- Bestehen aus Sicht der Regierung Alternativen zum Wisenbergtunnel oder ist er bereit, sich in Bern gemeinsam mit den NWCH-Kantonen und weiteren Interessengruppen dafür einzusetzen? Besteht eine Koordination für ein gemeinsames Vorgehen der Region?
- Ist damit zu rechnen, dass ein weiterer Juradurchstich aus technischen Gründen in Frage gestellt wird?

4. Öffentlicher Agglomerationsverkehr (Schiene)

- Sind die Projekte des künftigen Agglomerationsprogramms unter den oben dargestellten Umständen noch zeitgerecht zu realisieren?
- Wie werden diese finanziert?
- Existieren Szenarien, die Möglichkeiten aufzeigen, um den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf den vorhandenen Infrastrukturanlagen auszubauen?

Für die Beantwortung der Fragen danken wir dem Regierungsrat im Voraus.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Damit wird die Bahninfrastruktur umfassend modernisiert und ausgebaut. Realisiert werden sollen in den nächsten 20 Jahren für rund 30,5 Mrd. Franken (Preisstand 1995) die BAHN 2000 (1. und 2. Etappe), die NEAT mit neuen Basistunnels durch Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg, der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) sowie die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Der FinöV-Bundesbeschluss sieht vor, dass die Bahnen die Bundesdarlehen für einen Teil der Grossprojekte zu verzinsen und vollständig zurückzubezahlen haben. Schon nach wenigen Jahren stellt nun das Bundesamt für Verkehr fest, dass die Bahnen ihren Zins- und Rückzahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Die Finanzplanung des Bundes für die FinöV ist damit grundsätzlich in Frage gestellt. Als erste Massnahme wurde deshalb die Ausgabe von weiteren Darlehen eingestellt. Die Bundesverwaltung bereitet zur Zeit eine neue Botschaft des Bundesrats über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur vor, welche noch in diesem Jahr den Eidgenössischen Räten zum Beschluss unterbreitet werden soll. Dieser Beschluss wird nach einer Information des Bundesamtes für Verkehr beinhalten, dass die Projekte für Bahn 2000, 1. Etappe, die NEAT (inkl. Ceneritunnel) und die Projekte für die 1. Phase HGV-Anschlüsse fertig gebaut werden sollen. Für die übrigen Projekte (Bahn 2000, 2. Etappe und Projekte der 2. Phase HGV-Anschlüsse) will der Bundesrat bis zum Jahr 2007/8 eine Auslegeordnung erstellen und danach über die Prioritäten der Projekte entscheiden. Da diese

Projekte ohnehin erst ab 2010/11 zur Realisierung vorgesehen waren, wird die Verzögerung gering sein.

Dies ist der heutige Wissensstand. Änderungen des verkehrspolitischen Vorgehens sind nicht ausgeschlossen. Zur Zeit noch unbekannt ist, ob und welche Massnahmen im Entlastungsprogramm 2004 des Bundes zu Lasten der FinöV-Projekte ergriffen werden.

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

TGV Rhin-Rhône

Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die Planungs- und Verhandlungssicherheit gewährleistet werden muss?

Antwort:

Im Rahmen der bilateralen Verträge Schweiz/Frankreich sind die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen den beiden Ländern und die Realisierungsschritte festgelegt worden. Der Beitrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft an den TGV Rhin-Rhône ist Gegenstand der 1. Phase der HGV-Anschlüsse. Die entsprechende Vorlage des Bundesrats an die Eidgenössischen Räte soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Mit welchen Mitteln gedenkt der Regierungsrat gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt und den anderen NWCH-Kantonen den HGV-Anschluss (TGV via Basel) beim Bund einzufordern und in einem zeitlich akzeptablen Zeitraum umzusetzen?

Antwort:

Die Nordwestschweizer Kantone haben bereits im vergangenen Jahr beim UVEK interveniert. Der Regierungsrat wird die weitere Entwicklung der Bundesvorlage scharf beobachten und nötigenfalls - vereint mit den Kantonen des Vereins "TGV via Basel" - beim UVEK erneut vorstellig werden. Im Verein "TGV via Basel" sind folgende Kantone Mitglied: Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Zürich, Aargau, Solothurn, Bern, Jura und die Kantone der Zentralschweiz und die Stadt Zürich.

Bahnanschluss EuroAirport

Welche Priorität räumt die Regierung diesem Projekt ein? Ist mit Verzögerungen zu rechnen?

Antwort:

Der Bahnanschluss EuroAirport ist ein wichtiges Element der Standortgunst der Region Basel. Von den drei Landesflughäfen ist der EuroAirport der einzige ohne Bahnanschluss. Eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, wie z.B. ein Bahnanschluss, gehört heute zum Standard eines modernen Flughafens. Durch den Entscheid des Bundesrats, die HGV-Projekte der 2. Phase erst in drei bis vier Jahren dem Eidgenössischen Parlament zum Entscheid vorzulegen, wird die Realisierung des Projekts verzögert. Die Realisierung eines vollen Schienenanschlusses bedingt auch eine positive Haltung der Region Alsace.

Bestehen Alternativen zu einem vollwertigen Bahnanschluss?

Antwort:

Anfang der neunziger Jahre wurden Alternativen zu einem vollwertigen Bahnanschluss studiert: ein Bus-Shuttle zwischen Bahnhof St. Louis und EuroAirport (EAP), ein Rollband zwischen Bahnhof St. Louis zum EAP oder von einem näher gelegenen Haltepunkt der Stammstrecke Basel - Mulhouse, eine Tramverbindung zwischen Basel SBB und dem EAP usw. Je nach Entwicklung des politischen Umfelds in der Schweiz und im Elsass für oder wider den vollen Schienenanschluss werden solche oder weitere Alternativlösungen wieder in Betracht gezogen werden müssen.

Wisenbergtunnel

Ist der Regierungsrat nach wie vor der Meinung, dass der 3. Juradurchstich - ob kurz oder lang - als Zulaufstrecke zur NEAT, für den Anschluss unserer Region ans Mittelland und für den Ausbau der Regio-S-Bahnverkehrs unverzichtbar ist?

Antwort:

Der Regierungsrat ist nach wie vor davon überzeugt, dass die mit mehreren Volksabstimmungen abgesicherte Verkehrspolitik der Schweiz zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einen dritten Juradurchstich erforderlich macht. Da die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen nicht befohlen werden kann, setzt der Bund marktwirtschaftliche Instrumente (wie die LSVA) ein, welche Anreize zur Benutzung der Bahn schaffen. Das Ergolzthal ist Zulaufstrecke zur Lötschberg-NEAT (Güterverkehr/Personenfernverkehr), Teilstrecke der internationalen und nationalen Nord-Süd-Achse im Personenfernverkehr (Gotthard) und zugleich eine der meistfrequentierten Strecke des Regionalen Personenverkehrs der Schweiz. Diese einander überlagernden Verkehre führen heute schon wegen der zu knappen Schienenkapazität zu Konflikten. So ist beispielsweise ein Halt jede halbe Stunde der Regionalzüge in Lausen und Tecknau zur Zeit wegen der Kapazitätsengpässe heute nicht möglich. In allen drei Verkehrsbereichen - Personenfernverkehr, Regionaler Personenverkehr und Güterverkehr - zeichnen sich Bedürfnisse für zusätzliche Trassen ab. Die Realisierung eines 3. Juradurchstichs ist deshalb unumgänglich.

Bestehen aus Sicht der Regierung Alternativen zum Wisenbergtunnel oder ist er bereit, sich in Bern gemeinsam mit den NWCH-Kantonen und weiteren Interessengruppen dafür einzusetzen? Besteht eine Koordination für ein gemeinsames Vorgehen der Region?

Antwort:

Aus Sicht des Regierungsrates gibt es Alternativen zum Wisenbergtunnel (z.B. Bözbergtunnel II), aber nicht zum 3. Juradurchstich. Die Bildung langer Güterzüge (1500 m anstelle der heute maximalen Länge von 750 m) ist aufgrund von durchgeführten Versuchen technisch machbar, bedingt aber auf der Transitstrecke vielerorts infrastrukturelle Anpassungen und ist bezüglich Lärmemissionen problematisch.

Der Regierungsrat setzt sich in "Bern" dauernd für den Durchbruch zugunsten des Wisenbergtunnels ein. Die Berücksichtigung des Wisenbergtunnels im Programm der 2. Etappe Bahn 2000 schien bis anfangs dieses Jahres gesichert. Erst die eingangs dargestellte neue Finanzlage des

FinöV-Fonds machen neue Aktivitäten der Regierungen der Nordwestschweiz und ihrer verbündeter Kantone notwendig. Für die Koordination steht das "Komitee pro Wisenberg" bereit.

Ist damit zu rechnen, dass ein weiterer Juradurchstich aus technischen Gründen in Frage gestellt wird?

Antwort:

Nachdem es schon zwei Hauensteintunnels gibt, dürften die geologischen Bedingungen für den Bau des Wisenbergtunnel bekannt sein. Dem Regierungsrat ist bisher nichts vorgebracht worden, was dieses Vorhaben aus technischer Sicht in Frage stellen könnte.

Öffentlicher Agglomerationsverkehr (Schiene)

Sind die Projekte des künftigen Agglomerationsprogramms unter den oben dargestellten Umständen noch zeitgerecht zu realisieren?

Antwort:

Das Agglomerationsprogramm war ein Teilelement der Vorlage über den Gegenentwurf der Bundesversammlung vom 03.10.2003 zur Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen", welche in der Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 verworfen wurde. Das Agglomerationsprogramm war im Abstimmungspaket der Volksabstimmung fast unbestritten. Nach Ablehnung des Abstimmungspakets ist weder die Realisierung noch die Finanzierung der Agglomerationsverkehrs-Projekte gesichert. Das UVEK ist allerdings an der Vorbereitung einer neuen Vorlage für die Förderung des Agglomerationsverkehrs (Strasse und Schiene) durch Bundesmittel. Erfahrungen lehren, dass mit einer Verzögerung von mindestens drei bis fünf Jahren gerechnet werden muss, falls die neue Vorlage die Abstimmungshürden besteht. (Die infrastrukturellen Anpassungsarbeiten für die Regio-S-Bahn sind von dieser Verzögerung allerdings nicht betroffen, da deren Finanzierung bahn- und bundesseitig nicht vom Vorliegen des Agglomerationsprogramms abhängig ist.)

Wie werden diese finanziert?

Antwort:

Die Finanzierung des Agglomerationsprogramms in der neuen Bundesvorlage ist noch offen.

Existieren Szenarien, die Möglichkeiten aufzeigen, um den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf den vorhandenen Infrastrukturanlagen auszubauen?

Antwort:

Die Bau- und Umweltschutzdirektion ist zur Zeit an der Vorbereitung einer Landratvorlage für einen Verpflichtungskredit für die Regio-S-Bahn Basel 2005. Dank modernem Rollmaterial (FLIRT) mit verbesserter Beschleunigung und Verzögerung sowie zahlreicheren und breiteren Türen (rascher Fahrgastwechsel) kann trotz knapper werdender Schienenkapazität ein integraler Halbstundentakt noch über Jahre gesichert werden. Allerdings benötigt der FLIRT Anpassungen der Bahnhofinfrastruktur (insbesondere höhere Perrons P55). Die Finanzierung erfolgt teilweise durch die SBB zu Lasten der Mittel aus der Leistungsvereinbarung Bund/SBB und teilweise durch die beteiligten Kantone der Nordwestschweiz, in unserem Kanton zu Lasten der Staatskasse. Ein Ausbau des

Regio-S-Bahn-Angebots vom heutigen Halbstundentakt zum Viertelstundentakt ist ohne 3. Juradurchstich nicht möglich. Zur Einführung eines Viertelstundentakts zwischen Basel und Liestal würde voraussichtlich ein Überwerfungsbauwerk zwischen dem Südportal des Adlertunnels und Bahnhof Liestal benötigt, um den Engpass in diesem Bereich zu beseitigen.

Liestal, 1. Juni 2004

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Straumann

der Landschreiber: Mundschin