



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5123.02

WSD/P065123
Basel, 3. Mai 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 2. Mai 2006

Interpellation Nr. 34 Christian Egeler betreffend Realisierungschancen des Wisenbergtunnels noch intakt?

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 5. April 2006)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Wie beurteilt die Regierung die Realisierungschancen des Wisenbergtunnels?

Wie die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 7. April 2006 öffentlich bekanntgegeben haben, beinhaltet das aktuelle Konzept für die "Zukünftige Entwicklung der Eisenbahnprojekte (ZEB)" keine Grossprojekte. Die Realisierungschancen für den Wisenbergtunnel sind daher zumindest zum heutigen Zeitpunkt als leider gering einzustufen. Dieses Konzept ist allerdings noch nicht definitiv, so dass entsprechende Interventionen vorzusehen sind.

Wie der juraquerende Schienenverkehr künftig bewältigt werden soll, ist auch Gegenstand der Trinationalen Langfristplanung Basel (TLB). Im Rahmen der TLB soll die künftige Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse mit den beiden NEAT-Basistunneln, untersucht und der Infrastrukturbedarf hierfür im Raum Basel ermittelt werden. Die Studien sind im Gange, so dass der Nachweis, ob es einen neuen Juradurchstich tatsächlich braucht oder nicht, bis jetzt noch nicht erbracht werden konnte. Ausserdem hat sich die Schweiz gegenüber Deutschland vertraglich verpflichtet, die Kapazitäten der nördlichen NEAT-Zulaufstrecken schrittweise mit der Verkehrsnachfrage zu erhöhen. Als eine Massnahme ist der "Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura" genannt. Es kann also ganz sicher nicht leichtfertig auf diesen Durchstich verzichtet werden. Eine Realisierung des Vorhabens scheint allerdings nur realistisch und finanzierbar, wenn es sich aufgrund der Ergebnisse aus den langfristigen Verkehrsnachfrage-Prognosen als notwendig erweist. In diesem Fall ist der Bund dringend aufzufordern, die entsprechenden Mittel bereitzustellen.

Was unternimmt die Regierung, damit der Wisenbergtunnel und die damit verbundene Kapazitätserhöhung für den Personenverkehr im oberen Baselbiet bald realisiert werden können?

Bereits in den vergangenen Jahren hat sich der Regierungsrat für die Realisierung des Wisenbergtunnels öffentlich immer wieder eingesetzt und das mit grossem Engagement, z.B.

anlässlich der jährlichen Gespräche mit der Geschäftsleitung der SBB, im Rahmen der Vernehmlassung der Nordwestschweizer Kantone zum HGV-Anschluss oder bei der Erarbeitung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe, bei der die Kantone mit grossem Aufwand mitgewirkt haben.

An den bisherigen Planungen zum Konzept ZEB haben SBB und BAV die kantonalen Fachstellen indessen nicht beteiligt. In den kommenden Phasen werden sie nun intensiv miteinbezogen sein. Voraussichtlich noch vor Ende dieses Jahres wird das Vernehmlassungsverfahren zu ZEB eröffnet. Der Regierungsrat wird wie bereits bei der Präsentation vom 7. April seine starke Enttäuschung über den vorgesehenen Verzicht auf den Wisenbergtunnel ausdrücken. Ebenso wird er, in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft und den anderen Nordwestschweizer Kantonen, die Forderung nach dem verkehrlichen Nachweis für den Wisenbergtunnel dezidiert vorbringen.

Diverse kleinere Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal und der Einsatz der neuen, spurtstarken FLIRT-Fahrzeuge auf der Regio-S-Bahn (Linie S3) helfen heute, die Schienenkapazität effizienter zu nutzen. Damit werden ab nächstem Fahrplan alle Bahnhöfe zwischen Basel und Olten halbstündlich von der S-Bahn bedient. Als weiterer Schritt ist im Rahmen des ZEB-Konzepts eine niveaufreie Gleiskreuzung nördlich des Bahnhofs Liestal (Südportal Adlertunnel) vorgesehen. Dadurch wird es zu keinen Behinderungen mehr zwischen dem Fern- und Güterverkehr sowie der S-Bahn kommen.

Bei welchen anstehenden Projekten ist mit Schwierigkeiten zu rechnen?

Das Hauptproblem liegt zwischen Liestal und Olten. Dieser Abschnitt stellt nicht nur einen Kapazitätsengpass, sondern nicht zuletzt wegen des ausgeprägten Mischverkehrs auch einen besonders langsamen Streckenabschnitt auf der international bedeutsamen Verbindung zwischen Basel bzw. dem Oberrheingraben einerseits und dem Mittelland bzw. den NEAT-Basistunneln andererseits dar. Gerade ein neuer Juradurchstich eröffnet die Möglichkeit, die einzelnen Verkehrsarten (Güter-/Personenzüge; Fern-/Regionalverkehr) wirksam voneinander zu trennen. Wenn aber die Kapazität der Eisenbahn südlich von Liestal nicht substantiell erhöht wird, lässt sich das Angebot im regionalen Personenverkehr zwischen Liestal und Olten auf lange Zeit nur sehr beschränkt verbessern. So dürfte auch der durchgehende Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal kaum realisiert werden können. Um die mittel- bis längerfristige Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn auch in qualitativer Hinsicht zu ermöglichen, sind deshalb weitere Massnahmen unerlässlich, auch für den Fall, dass der Wisenbergtunnel nicht realisiert werden sollte. Dies steht insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Transitgüterverkehr tendenziell weiter zunehmen wird, selbst wenn die Kapazität im einspurigen Lötschberg-Basistunnel noch für gewisse Zeit beschränkt bleiben wird.

Dank der Entflechtung des Mischverkehrs eröffnet der Wisenbergtunnel Perspektiven für eine effizientere Abwicklung des juraquerenden Transitgüterverkehrs. Ein Verzicht auf dieses Vorhaben schränkt die Möglichkeiten zur Umfahrung des Knotens Basel i.R. von TLB stark ein. Gemäss einer 2004 veröffentlichten Studie, an der zusammen mit anderen regionalen Partnern auch Basel-Stadt beteiligt war, stellt der Wisenbergtunnel eine Voraussetzung dafür dar, dass der sogenannte Bypass Hochrhein mit einer Rheinbrücke östlich von Basel eventuell doch nicht gebraucht wird. Umgekehrt wehren sich die Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln dagegen, dass nach dem Bau des Wisenbergtunnels noch mehr Güterverkehr über ihr Territorium geleitet wird und auf die Bypass-Lösung definitiv verzichtet wird.

Was ist die Haltung der Regierung zu Unterstützungskomitees und wie sieht deren Unterstützung durch den Kanton aus?

Der Regierungsrat engagiert sich in diversen Komitees und hat das Komitee pro Wisenberg stets politisch und fachlich unterstützt. Die Nordwestschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (unter dem Vorsitz des Kantons Basel-Stadt) steht nach wie vor hinter dem Wisenbergtunnel. Auch im Gotthard-Komitee oder in der Oberrheinkonferenz setzt sich der Regierungsrat intensiv dafür ein, dass die Nord-Süd-Achse nördlich des Jura so ausgebaut wird, dass sie den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs gerecht wird. Zusammen mit den anderen interessierten Kantonen, der SBB und der Wirtschaft wird sich der Regierungsrat weiterhin dafür einsetzen, dass der Bund Wege findet, wie er diese klaffende Lücke im europäischen Eisenbahnnetz schliesst.


Wann wird die von der FDP verlangte und am 20. Oktober 2004 überwiesene „Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg)“ (04.7968) vorgelegt?

Die Vorlage wird in Partnerschaft mit dem beim Thema Wisenbergtunnel federführenden Kanton Basel-Landschaft beantwortet. Die Antwort ist weitgehend fertig gestellt, wird nun aber noch aufgrund der Informationen aus der Präsentation von SBB und Bundesamt für Verkehr ergänzt. Der Regierungsrat wird die Standesinitiative voraussichtlich noch im Mai 2006 zu Händen des Grossen Rates verabschieden.

Wann wird der von der FDP eingereichte und am 2. Juni 2004 überwiesene Anzug für eine „Aktive Vertretung der beiden Basel in Bern“ (04.7896) vorgelegt.

Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat demnächst einen Zwischenbericht vorlegen, da das Vorgehen mit dem Kanton Basel-Landschaft noch nicht abschliessend abgestimmt werden konnte.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber