

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2019/554 von Jan Kirchmayr: «Wisenbergtunnel: Wie weiter?»
2019/554

vom 10. Dezember 2019

1. Text der Interpellation

Am 29. August 2019 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2019/554 «Wisenbergtunnel: Wie weiter?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

1996 vereinbarten das schweizerische Verkehrsdepartement und das deutsche Bundesministerium für Verkehr die Leistungssteigerung der NEAT-Zulaufstrecken. In dieser Vereinbarung, welche von der Bundesversammlung am 03. März 1998 genehmigt wurde, steht unter Artikel 2 Absatz 2 b) geschrieben, dass die Schweiz den Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura (dritter Juradurchstich, auch Wisenbergtunnel genannt) realisiert.

Der Wisenbergtunnel fand jedoch weder im Ausbauschnitt der Bahn 2000 noch im kürzlich beschlossenen Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI/STEP) für die Jahre 2030/35 einen Platz.

Im Jahr 2011 kommunizierte der Regierungsrat (<https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/regierungsrat/medienmitteilungen/aus-den-verhandlungen-des-regierungsrates-116>), dass er das Lobbying für den Wisenbergtunnel fortsetzt. So ist der Wisenbergtunnel von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur. Denn damit wird das Nadelöhr der Bahninfrastruktur für den Regional-, Fern- und Güterverkehr zwischen Basel und Olten beseitigt. Der Streckenabschnitt ist Teil der Nord Süd Güterverkehrsstrecke durch die Schweiz. Mit dem dritten Juradurchstich werden Kapazitäten für eine attraktive Verbindung der Wirtschaftsregionen des Oberrheins und des Schweizer Mittellands. Er bildet zudem die zwingende Voraussetzung für Angebotsverbesserungen der Regio-S-Bahn im Ergolzthal. In einem Medienbericht im November 2018 liess die Baselbieter Regierung jedoch offen, ob sie sich im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts für den Wisenbergtunnel einsetzen möchte.

Bereits heute ist die Kapazitätsgrenze der Eisenbahnstrecke zwischen Liestal und Olten erreicht. So bestehen pro Stunde 14 Trassen (7 Fernverkehr, 2 S-Bahn und 5 Güterverkehr). Theoretisch wären noch mehr Trassen möglich, dies scheitert jedoch an den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Züge, fehlenden Kreuzungsstellen und den wichtigen Halten im Ergolzthal.

Der Vierspur-Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel soll gemäss dem deutschen Verkehrsministerium 2041 fertiggestellt sein. Die Schweiz hätte somit die Chance mit der Aufnahme des Wisenbergtunnels in den Ausbauschnitt 2040 oder 2045, der von den eidgenössischen Räten im Jahr 2025 beschlossen wird, eine nahezu gleichzeitige Fertigstellung mit dem Vierspur-Ausbau der Zulaufstrecke am Oberrhein zu erreichen.

Es ist klar, dass für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Region Basel das Herzstück Priorität geniessen muss. Im Blick auf die zukünftige Funktionstauglichkeit des nationalen Eisenbahnnetzes, insbesondere auf die Vernetzung der Wirtschaftsmotoren der Metropolitanräume und die Verlagerung des Nord- Süd Güterverkehrs auf die Schiene ist es jedoch an der Zeit, dass die Schweiz das Nadelöhr zwischen Liestal und Olten endlich beseitigt und den Vertrag von 1996 möglichst zeitgerecht erfüllt.

Neben den übergeordneten nationalen Interessen muss auch der Kanton Basel-Landschaft ein vitales eigenes Interesse an diesem Ausbauschritt zeigen. Nur mit dieser Engpassbeseitigung auf dem Schienennetz kann die S-Bahn im Ergolzthal ausgebaut werden. Sie ist zudem die Voraussetzung für den Erhalt und den Ausbau der Fernverkehrshalte im Ergolzthal.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Was ist der aktuelle Planungsstand des Wisenbergtunnels?*
- 2. Gibt es neben der Frage der Finanzierung weitere offene Punkte, die für den Bau des Wisenbergtunnels in der heutigen Einschätzung kritisch sind?*
- 3. 2011 kommunizierte die Baselbieter Regierung, dass das Lobbying für den Wisenbergtunnel fortgesetzt wird. Was beinhaltete das Lobbying? Läuft das Lobbying heute noch? Wie beurteilt die Regierung rückblickend den Erfolg des Lobbyings?*
- 4. Wie gestaltete sich während des Lobbyings für den Wisenbergtunnel die Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn und Aargau?*
- 5. Wie beabsichtigt der Regierungsrat für den kommenden Ausbauschritt die genannten Kantone für den Wisenbergtunnel ins Boot zu holen?*
- 6. Die Kostenschätzung für den Wisenbergtunnel liegt bei ungefähr 5.6 Milliarden Franken. Wie gedenkt der Regierungsrat bezüglich dem Wisenbergtunnel weiter vorzugehen, ohne dabei das Herzstück zu konkurrenzieren? Was ist seine Strategie?*
- 7. Welche planerischen Grundlagen müssen zwingend vorliegen damit der Wisenbergtunnel im nächsten Ausbauschritt aufgenommen werden kann? Wie würde ein möglicher Zeitablauf für deren Erarbeitung aussehen?*
- 8. Welche weiteren Eisenbahn-Infrastrukturausbauten beabsichtigt der Regierungsrat für die Aufnahme in den nächsten Ausbauschritt anzumelden?*

2. Einleitende Bemerkungen

Beim Wisenbergtunnel handelt es sich um ein Projekt von nationaler Bedeutung, von dem in erster Linie der Fern- und Güterverkehr profitieren, die nicht in der Kompetenz der Kantone liegen. Die Kantone sind für die Bestellung des Regionalverkehrs (S-Bahn) zuständig.

Der Zielzustand des trinationalen S-Bahn-Angebots für den Horizont mit Herzstück sieht im Ergolzthal pro Richtung und Stunde je vier Verbindungen Basel–Liestal und je zwei zwischen Liestal und Olten vor. Die dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen sind mit dem Ausbauschritt 2025 finanziert. Zusätzliche Infrastrukturausbauten, wie etwa der Wisenbergtunnel, sind für den Zielzustand nicht erforderlich. Diese wären voraussichtlich erst für weitergehende Angebotsausbauten, wie beispielsweise vier S-Bahnen pro Stunde zwischen Liestal und Sissach, notwendig.

Die Fernverkehrshalte im Ergolzthal sind im Zustand ohne Wisenbergtunnel nicht infrage gestellt. Vielmehr ist im Angebotskonzept 2035 ein zusätzlicher Halt des IR 37 in Gelterkinden enthalten, der dank dem Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal und spurtstärkerem Rollmaterial umgesetzt werden kann. Zusätzliche Infrastrukturen sind im Fernverkehr erst für weitergehende Angebotsausbauten, z.B. einen Halbstundentakt Basel–Luzern, notwendig.

Im Ausbauschnitt 2035 ist der Wisenbergtunnel der 2. Dringlichkeitsstufe zugeordnet, das Herzstück Basel wird in der 1. Dringlichkeitsstufe aufgeführt.

3. Beantwortung der Fragen

1. Was ist der aktuelle Planungsstand des Wisenbergtunnels?

Zum Wisenbergtunnel existieren Planungsstudien mit Grobkostenschätzungen. Weitergehende Planungen wurden bislang vom Bund nicht in Angriff genommen.

2. Gibt es neben der Frage der Finanzierung weitere offene Punkte, die für den Bau des Wisenbergtunnels in der heutigen Einschätzung kritisch sind?

Voraussetzung für die Aufnahme in einen Ausbauschnitt ist insbesondere das Vorliegen eines Angebotskonzepts, das den Wisenbergtunnel als notwendiges Infrastrukturelement enthält. Desweiteren gibt es zahlreiche konzeptionelle Fragestellungen, welche nicht geklärt sind bzw. aufgrund der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur erneut untersucht werden müssten. Dazu gehören beispielsweise das Zusammenspiel und die Kompatibilität mit anderen Ausbaumassnahmen und mögliche Etappierungen. Auch die Variantenwahl ist noch nicht abschliessend geklärt.

3. 2011 kommunizierte die Baselbieter Regierung, dass das Lobbying für den Wisenbergtunnel fortgesetzt wird. Was beinhaltet das Lobbying? Läuft das Lobbying heute noch? Wie beurteilt die Regierung rückblickend den Erfolg des Lobbyings?

Der Wisenbergtunnel wurde in den Sessionsgesprächen zwischen dem Regierungsrat und den Bundesparlamentariern jeweils thematisiert. Im Rahmen der Beratung des Ausbauschnitts 2025 haben das Komitee Pro Wisenberg und insbesondere Ständerat Claude Janiak für den Wisenbergtunnel lobbyiert. In der Folge wurden im Ausbauschnitt 2025 Mittel für Planungsarbeiten beschlossen, die jedoch gemäss Aussage des Bundesamtes für Verkehr (BAV) nicht explizit für den Wisenbergtunnel reserviert sind.

Bei der Erarbeitung des Ausbauschnitts 2030/35 zeigte sich, dass auf den Horizont 2030 am Hauenstein kein Kapazitätsengpass besteht resp. ausgewiesen werden kann. Entsprechend war es schwierig, die Dringlichkeit des teuren Wisenbergtunnels beim Bund zu begründen. Zudem kann der Wisenbergtunnel seine volle Wirkung erst erzielen, wenn weitere grosse Infrastrukturelemente wie beispielsweise der Tiefbahnhof Luzern realisiert sind. Das Lobbying wurde deshalb für den Ausbauschnitt 2030/35 nicht weitergeführt, sondern vielmehr das Herzstück Basel priorisiert, da im Agglomerationsverkehr der grösste Handlungsbedarf besteht.

4. Wie gestaltete sich während des Lobbyings für den Wisenbergtunnel die Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn und Aargau?

Die Zusammenarbeit erfolgte über die Konferenz der kantonalen ÖV-Direktoren der Nordwestschweiz (KöV NWCH). Dem Komitee Pro Wisenberg gehörten zudem Stände-, National- und Regierungsräte aus den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Zug, Aargau, Solothurn und Bern an.

5. Wie beabsichtigt der Regierungsrat für den kommenden Ausbauschnitt die genannten Kantone für den Wisenbergtunnel ins Boot zu holen?

Die Planungsregion Nordwestschweiz, der die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn angehören, wird ihre Angebotsziele für den Regionalverkehr im Rahmen des Planungsprozesses für den nächsten Ausbauschnitt festlegen und beim Bund einreichen. In diesem Gefäss würde auch der Wisenbergtunnel thematisiert.

6. *Die Kostenschätzung für den Wisenbergtunnel liegt bei ungefähr 5.6 Milliarden Franken. Wie gedenkt der Regierungsrat bezüglich dem Wisenbergtunnel weiter vorzugehen, ohne dabei das Herzstück zu konkurrenzieren? Was ist seine Strategie?*

Die mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnknotens Basel wird im Rahmen des sogenannten Fünfpunkteplans des BAV untersucht und festgelegt. In diese Arbeiten sind auch die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt involviert. Die Arbeiten werden zeigen, in welchen Schritten der Knoten Basel und seine Zufahrtsstrecken optimal weiterentwickelt werden können. Daraus soll die strategische Stossrichtung für die langfristigen Kapazitätsanforderungen definiert werden. So wird sichergestellt, dass der Knoten Basel inkl. Zulaufstrecken den langfristigen Anforderungen bezüglich Angebot und Infrastruktur genügen.

Betreffend Wisenbergtunnel wird sich der Regierungsrat auf eine Strategie festlegen, sobald die wesentlichen Erkenntnisse zur Konfiguration des Knotens Basel vorliegen. Dies wird voraussichtlich anfangs 2021 der Fall sein.

7. *Welche planerischen Grundlagen müssen zwingend vorliegen, damit der Wisenbergtunnel im nächsten Ausbauschnitt aufgenommen werden kann? Wie würde ein möglicher Zeitablauf für deren Erarbeitung aussehen?*

Eine generelle Aussage dazu ist aufgrund fehlender Vorgaben nicht möglich und von Projekt zu Projekt sehr unterschiedlich. Grundsätzlich gilt: Je präzisere Grundlagen vorliegen, desto grösser ist die Chance für die Aufnahme in einen Ausbauschnitt. Wichtig ist dabei insbesondere der Nachweis, dass a) ein Angebot auf der bestehenden Infrastruktur nicht gefahren werden kann und b), dass die neue Infrastruktur resp. das damit verbundene Angebot ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist.

8. *Welche weiteren Eisenbahn-Infrastrukturausbauten beabsichtigt der Regierungsrat für die Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt anzumelden?*

Der Regierungsrat beabsichtigt, die fehlenden Infrastrukturmassnahmen zur Umsetzung des S-Bahn-Zielkonzepts für den nächsten Ausbauschnitt anzumelden, namentlich das Herzstück Basel und das dritte Gleis Pratteln – Rheinfelden. Welche weiteren Infrastrukturmassnahmen für den nächsten Ausbauschnitt angemeldet werden, ist derzeit noch Gegenstand der laufenden Planungsarbeiten.

Liestal, 10. Dezember 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich