

Beschluss des Landrats vom 08.11.2018

Nr. 2277

88. Projektierungskosten für den Bahnknoten und das Herzstück Basel 2018/915; Protokoll: gs, ble

Die Resolution sei am Morgen von der Bau- und Planungskommission eingereicht worden, sagt Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP), der die Vorgehensweise (gemäss § 50 des Landratsgesetzes und § 39 der Geschäftsordnung) erklärt. Der Regierungsrat hat zustimmend Stellung genommen zu dieser Resolution.

Urs Kaufmann (SP) spricht als Präsident der Bau- und Planungskommission. – Es geht um die Botschaft des Bundesrats zum Ausbauschnitt 2035 der Schweizer Bahninfrastruktur, welche Ende Oktober veröffentlicht wurde. Man konnte dazu viel in der Presse lesen, die Regierung hat sich eingesetzt – auch die BPK hat zusammen mit der Regio-Kommission Basel-Stadt Medienmitteilungen publiziert. Dennoch soll der Sachverhalt kurz zusammengefasst werden: Die ganze Verkehrsinfrastruktur in der Nordwestschweiz ist bekanntermassen völlig am Anschlag. Dazu gehört auch das Schienennetz rund um Basel, das immer mehr Regional-, Fern- und Güterverkehr verkraften muss. Leider steht dafür im Wesentlichen immer noch die gleiche Infrastruktur wie vor 100 Jahren zur Verfügung. Bahntechnisch ist Basel darum ein Nadelöhr. Der Bundesrat anerkennt in seiner Botschaft immerhin die Notwendigkeit, dass der Bahnknoten Basel dem aktuellen und künftigen Bedarf angepasst und darum die Kapazität erweitert werden muss. Es ist darum sicher positiv, dass der Bundesrat dem Parlament verschiedene Bahnprojekte in der Nordwestschweiz vorschlägt – es handelt sich um Kapazitätserweiterungen und Ausbauten von wichtigen Zulaufstrecken zum Bahnknoten, u.a. den Doppelspurausbau im Laufental, die Anbindung des EuroAirports, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und Ausbauten der Wiesentalbahn. Erfreulich ist auch die Aufnahme von neuen S-Bahn-Haltestellen (u.a. Solitude oder Dornach-Oepfelsee). Leider ist es so gekommen, wie man es befürchtet hat: Für das Herzstück sind in der Botschaft nur die Planungsmittel eingestellt, aber keine Projektierungsmittel. Das Herzstück ist für eine effiziente trinationale S-Bahn mit Direktanbindung von urbanen Hotspots aber eine sehr wichtige verkehrspolitische Massnahme. Nur mit dem Herzstück ist eine reibungslose Abwicklung aller Verkehre im Bahnknoten Basel möglich. Ein speditives weiteres Vorgehen ist für die Region zwingend, damit man unmittelbar nach Abschluss der Planungsarbeiten mit der Projektierung des Herzstücks beginnen kann. Dass die Landesregierung die dafür nötigen Projektierungsmittel von rund CHF 120 Mio. nicht in die Botschaft aufgenommen hat, ist nicht nachvollziehbar. Nur mit der Zusicherung für die Projektierung kann ein jahrelanger Stillstand zwischen Planung und Projektierung verhindert werden. Ein solcher unnötiger Zeitverlust wäre ein klarer Nachteil für die Wirtschaftsregion. Nur mit dem Bau der Durchmesserstrecke Herzstück gibt es die nötige Schienenkapazität für den stetig steigenden nationalen und internationalen Bahnverkehr – und natürlich auch für den stark wachsenden Regionalverkehr mit der trinationalen S-Bahn. Die Regierungen der beiden Basel haben bereits deutlich gefordert, dass National- und Ständerat die Vorlage nachbessern und die Projektierungskosten für die Durchmesserstrecke aufnehmen sollen.

Die Baselbieter Bau- und Planungskommission und die städtische Regio-Kommission haben die vorliegende Resolution ausgearbeitet, welche in beiden Parlamenten möglichst schnell verabschiedet werden soll. Am Morgen haben über 50 Landrätinnen und Landräte die Resolution unterschrieben. Sie soll jetzt beschlossen werden – es wird um eine ganz grosse Zustimmung gebeten. Am kommenden Mittwoch wird auch der Grosse Rat eine gleichlautende Resolution verabschieden. Man konnte ja auch lesen, dass tags zuvor ein hochkarätiges Komitee an die Öffentlichkeit getreten ist und eine Petition lanciert hat. Damit will man zusätzlich die Bevölkerung ins Boot holen

und mit möglichst vielen Unterschriften Druck auf das Parlament in Bern machen. In diesem Sinn wird um eine klare Unterstützung der Resolution gebeten.

://: Der Landrat stimmt einer sofortigen Beratung stillschweigend zu.

– *Beratung*

Rolf Richterich (FDP) äussert – auf die Gefahr hin, politischen Selbstmord zu begehen – ein kritisches Wort zum Herzstück. Man muss einige Fragen zum Stand des Projekts stellen. Im Ganzen fehlt etwas die Selbstkritik, wenn man jetzt mit einer solchen Bittschrift nach Bern muss – und nicht fähig ist, Bundesgelder, die der Region unbestritten zustehen, auf ordentlichem Weg zu erlangen. Das Thema hat man bereits vor zehn Jahren hier drinnen diskutiert; als man das Herzstück im Rahmen anderer Projekte auf dem Tisch hatte – als man fragte, ob die Linienführung unter dem Marktplatz hindurch überhaupt richtig ist (oder ob man eine grössere Umfahrung der Innenstadt planen soll). Regierungsrat Isaac Reber weiss, wovon die Rede ist – er war damals ebenfalls der Meinung, man müsse in Basel-Nord durchfahren. Diese Themen hat man jetzt abgehandelt; obwohl man die Variantenwahl immer noch hinterfragen kann. Das Projekt hat sich aber seither substanziell nicht so bewegt, dass man heute sagen könnte, es sei in Bern unbestritten. Man hat vor zehn Jahren schon gewusst, dass das Projekt gewaltige Defizite hat. Und man schafft es in der Region nicht – aus welchen Gründen auch immer –, sich auf normalem Weg in Bundesbern Gehör zu verschaffen. Das muss zu denken geben! Ist man überhaupt fähig, solche grossen Kisten richtig anzupacken und durchzuziehen?

Die damaligen BPK-Mitglieder erinnern sich an die Einladung an ETH-Professor Weidmann, der aufgezeigt hat, wie man ein solches Projekt in Rekordgeschwindigkeit (wie der Kanton Zürich mit der Durchmesserlinie) realisieren könnte. Er hat damals gesagt, dass man im 2020 auf diesen Schienen fahren könnte, wenn man es richtig anpackt. Davon ist aber nichts passiert. Man ist heute gleich weit wie vor zehn Jahren. Das ist ein Stück weit Vergangenheitsbewältigung. Man muss sich überlegen, was man richtig bzw. falsch macht. In diesem Projekt macht man vieles nicht richtig. Sonst wäre man mit dem Projekt schon lange unbestritten in Bern gelandet. Das muss zu denken geben! Weil es nicht das einzige Grossprojekt ist, das man braucht – und das Gelder vom Bund benötigt. Wenn man fähig ist, in Bern für eine Waldenburgerbahn CHF 200 Mio. abzuziehen, sollte es doch möglich sein, für das Herzstück der ÖV-Infrastruktur der Nordwestschweiz CHF 120 Mio. zu erhalten. Diese Selbstkritik möchte der Redner gerne hören. Auch soll die Regierung sagen, wie sie sich dazu stellt; damit man in Zukunft nicht immer mit Bittschriften nach Bern muss – sondern mit anständigen Projekten auftrumpfen kann, welche unbestritten sein müssen, damit man das Geld dafür erhält. Dass man als Bittsteller zu Kreuze kriechen muss, geht dem Redner extrem auf den Geist. Es ist aber ein hausgemachtes und kein Berner Problem. Bern hat einen Topf und macht Vorgaben, die man erfüllen muss, damit man ans Geld kommt – sonst bekommt jemand anders das Geld. Das ist der Wettbewerb in diesem Business. Da ist man leider massiv schlecht; das muss man feststellen. Es ist bedrückend, dass man nicht fähig ist, unbestrittene Projekte so zu entwickeln, dass sie zügig durchgeführt werden können.

Wahrscheinlich wird die Resolution mit Singen und Pfeifen nach Bern geschickt. Jetzt ist aber die Frage zu stellen, ob der Landrat auch eine Resolution unterschreiben würde, welche verlangt, das regionale Hochleistungsstrassennetz weiterzuentwickeln. Wird eine solche Resolution ebenfalls alle Stimmen erhalten? Das sollte evaluiert werden. Denn immer geht es darum, dass man die heilige Kuh ÖV nicht schlachten darf. Die FDP tritt aber dafür ein, dass beide Verkehrsträger gleich behandelt werden – und beim Strassenverkehr ebenfalls versucht wird, sich in Bundesbern Gehör zu verschaffen; damit man in die ordentliche Planung kommt. Diese zwei Fragen sollen im Landrat debattiert werden.

Rolf Richterich habe die Region in ein falsches Licht gerückt, sagt **Urs Kaufmann** (SP). Man muss klar sagen, dass der Knoten Basel viel schwieriger zu planen ist als ein Knoten Zürich – weil es hier viel mehr Verkehrsarten gibt: den internationalen Güterverkehr, den internationalen Personenverkehr und den regionalen Bahnverkehr. Alles muss über den Knoten Basel laufen – und es sind mehrere Länder betroffen. Das ist um einiges komplexer. Das Hauptproblem beim Verzug in der Planung war, dass die SBB das Projekt zu lange liegen gelassen haben – weil sie eine wichtige Arbeit betreffend ihre Verkehrsanteile (Personen- und Güterverkehr) leisten müssen. Die Region ihrerseits ist natürlich vor allem am regionalen Bahnverkehr interessiert. Insofern ist es deutlich komplizierter als in Zürich; es bestehen mehr Abhängigkeiten. Das dürfte mit ein Grund sein, warum es länger gedauert hat. Es wäre völlig falsch, wenn man sich selber anklagt, weil man quasi als Bittsteller auftreten muss. – Es ist doch sehr wichtig, dass wenigstens die Bahninfrastruktur eine gute Lösung erhält. Wenn man mehr Leute auf den ÖV bringt, so hat das eine Entlastungswirkung für den MIV. Es ist also so oder so wichtig für die gesamte Verkehrsinfrastruktur. Die Hochleistungsstrassen, bei denen es auch Engpässe gibt, sind ein anderes Thema. Man muss das nicht gegeneinander aufwiegen. Das wäre völlig falsch. Jetzt geht es um die Bahninfrastruktur – damit man die Projektierungsmittel erhält.

Am Ende der Legislatur und kurz vor der Amtszeitbeschränkung sei es einfach, sich in das Experiment des politischen Selbstmords zu stürzen, sagt **Hanspeter Weibel** (SVP). Der Redner pfeift und singt dennoch mit dem Vorredner mit (ohne akut eintretende Amtszeitbeschränkung). Die Fragen, die Rolf Richterich aufgeworfen hat, sind absolut berechtigt. Man muss sehen, dass zwischen den SBB und dem Lokalverkehr divergierende Interessen bestehen. Das Projekt überzeugt den Redner gar nicht. Und wenn die Argumentation lautet: «Wenn man das durchzieht, wird der MIV entlastet», so setzt man damit klar eine Priorität. Mit andern Worten: Der Landrat würde eine Resolution zum Hochleistungsstrassennetz wahrscheinlich nicht unterschreiben. Der letzte Punkt ist: Man muss sich keine Illusionen über die Wirkung der Resolution machen. Wenn es nicht möglich ist, sich mit einem überzeugenden Projekt in Bern Gehör zu verschaffen, so wird eine Resolution eines Parlaments eine ähnliche Wirkung haben wie... es sollen hier keine Vergleiche angestellt werden.

Martin Rüegg (SP) ist wie Rolf Richterich schon seit einiger Zeit mit dieser Thematik beschäftigt. Selbstverständlich muss man Urs Kaufmann Recht geben (aber ein Stück weit auch Rolf Richterich). Zwei Ergänzungen sind aber nötig. Man darf nicht vergessen, dass mit dem Bundesbeschluss immerhin CHF 800/900 Mio. in die Bahninfrastruktur der Region fliessen. Aber das Herzstück der trinationalen S-Bahn bleibt auf der Strecke. Das versucht man zu korrigieren. Jetzt ist wirklich der falsche Moment, um in Selbsterfleischung zu machen und zurückzuschauen – man muss nach vorne blicken. Will man nur schon eine kleine Chance haben, so muss man jetzt geschlossen Ja sagen zu dieser Resolution und die beiden Regierungen unterstützen – und selbstverständlich im eigenen Umfeld Werbung für die Online-Petition machen. – Alle im Saal sind Politikerinnen und Politiker. Wenn man nicht an die Instrumente glaubt, die man zur Verfügung hat, so ist man am falschen Ort. Also: Der Landrat soll mithelfen, nach vorne zu schauen, die Reihen über die Parteigrenzen hinweg schliessen und Ja sagen zur Resolution.

Natürlich kann man das Herzstück schlechtreden, sagt **Jan Kirchmayr** (SP). Als einzigen Erfolg konnte man verzeichnen, dass das Herzstück immerhin im Ausbauschnitt erwähnt ist. In den Jahren und Ausbauschnitten zuvor war das nie der Fall. Und jetzt gibt es zumindest Planungsgeld – und in den nächsten Schritten sollte es die Projektierungsgelder geben, damit das Herzstück 2040 sicher in Betrieb gehen kann. Wie Martin Rüegg bereits gesagt hat: Man wird bei den Bundesmitteln nicht leer ausgehen. Wer die Botschaft angeschaut hat, sieht, dass der Viertelstundentakt Basel/Aesch, die S-Bahn-Haltestelle Oepfelsee und der Halbstundentakt Basel/Biel (davon profitiert

auch Laufen) drin sind. Darum muss man vorwärts schauen, die Resolution unterstützen und ein weiteres Signal nach Bern senden; damit die Projektierungsgelder im National- und Ständerat durchkommen.

Will man ein Projekt erfolgreich ins Ziel bringen, sagt **Thomas Eugster** (FDP), so muss zuerst ein gutes Projekt da sein. Da ist Rolf Richterich grundsätzlich Recht zu geben. Anders als dieser möchte der Redner aber nach vorne schauen, auch wenn im bisherigen Projektverlauf sicher nicht alles toll gelaufen ist. Um ein Projekt gut führen zu können, muss man es mit einem guten Team besetzen. Diese Lehren wurden gezogen. Das Projekt ist jetzt gut besetzt und gut aufgesetzt. Man sieht nun auch an den Ergebnissen, dass es in die richtige Richtung geht. Auch ist klar, dass das Projekt jetzt noch nicht zu 100 Prozent ausgearbeitet ist. Es ist auch erst in einem vorläufigen Planungsstand. Und: Das Stakeholder-Management wurde in der Vergangenheit nicht richtig angegangen. Aber auch hier hat man gelernt. Darum braucht es unter anderem die Resolution und die Online-Petition. Man muss jetzt Druck machen, damit man das Parlament in Bern überzeugen kann, diese Planung in den Ausbauschritt aufzunehmen. Darum gilt es, zusammenzustehen und die Resolution mit vereinten Kräften zu unterstützen.

Andreas Bammatter (SP) vergleicht die Situation mit einem Wald. Man pflanzt heute Bäume – und die nächste oder übernächste Generation kann schliesslich ernten. Die Resolution soll darum unterstützt werden: Man sollte dem Pflänzchen eine Chance geben und schauen, dass es ein richtiger Baum wird – damit die folgenden Generationen profitieren können.

Matthias Häuptli (glp) muss Rolf Richterich Recht geben: Das Projekt hat diverse Defizite. Man hat zu lange Durchhalteparolen herausgegeben – und man wollte zu lange den Eindruck vermitteln, dass die Vorbehalte von BAV und SBB nur ein Kommunikations- und Lobby-Problem seien. Jetzt hat man aber immerhin den Stand, dass der Bund das Projekt aufnimmt und vor allem die Planung an die Hand nimmt. Das ist ein gutes Signal. Am Schluss resultiert vielleicht nicht, was jetzt auf dem Tisch liegt. Wenn aber die Planung in Bundeshand übergeht, darf man zuversichtlich sein, dass etwas Tragfähiges rauskommt – und alle Beteiligten dahinter stehen können. Darum ist es richtig, dem Projekt mit einer Resolution Schub zu geben.

Saskia Schenker (FDP) hat Freude, dass Rolf Richterich diese Diskussion angezettelt und den Finger auf den wunden Punkt gelegt hat. Es ist wichtig, dies zu tun – und nicht einfach nur Schönwetterpolitik zu betreiben. Nichtsdestotrotz braucht es beide Ansätze: Ein Grossteil der FDP unterstützt die Resolution. Es ist sehr wichtig, dass man diese Signale sendet. Man muss aber auch (wie Rolf Richterich gesagt hat) dann genau hinsehen, wenn keine öffentlichkeitswirksame Resolution ansteht. Man muss genau hinsehen und dafür sorgen, dass es mit dem Projekt vorwärts geht – und sich nicht bloss nach etlichen Jahren beklagen, dass nichts passiert. Man muss auf beiden Ebenen handeln und ein Commitment für beide Ansätze zeigen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt, dass es um ein grösseres Projekt gehe. Die Eigenheiten der Region sind auch bekannt – man hat mehrere Kantone und muss grenzüberschreitend arbeiten, wenn es um den Verkehr geht. Es gilt, unter sehr engen Verhältnissen den internationalen, den Güter- und den Agglomerationsverkehr zu bewältigen; das muss alles unter einen Hut gebracht werden. Es gibt aber verschiedene Regimes. Man hat nicht die Komfortsituation von Zürich. Dort kann im Wesentlichen der Kanton ein Stück weit selber bestimmen, wie es vorwärts gehen soll. Man hat hier in der Region komplexe Verhältnisse – und auch zwei Nachbarländer, die einbezogen werden müssen. Das macht es etwas schwieriger als in anderen Regionen. Es gibt noch einen andern Grund: Aus Berner Sicht ist die Region Basel oft recht weit weg. Nicht immer wird die Region in Bern genug gehört. Jammern hilft aber nichts. Man muss im Moment klar machen, dass

man als Region geschlossen hinter dem Projekt steht – es ist der einzige Weg, der etwas bringt. Auch der Redner hat seine Meinung zum Projekt (Rolf Richterich weiss es). Sobald aber alle ihre persönlichen Haltungen kundtun, erreicht man nichts. Man muss diese Divergenzen hintanstellen – sonst funktioniert es nicht.

Wenn man sich verbessern kann und muss, so ist es in der Fähigkeit, sich in wichtigen Dingen für die Region zusammenzurufen. Das muss man teils noch lernen. Man muss sich engagieren und für die CHF 120 Mio. kämpfen, welche – Stand jetzt – fehlen. Es braucht diese CHF 120 Mio. für die Projektierung – auch damit Planungssicherheit besteht. Wenn man diese CHF 120 Mio. in Relation setzt zum Gesamtpaket (CHF 12 Mrd.), so muss man zum Schluss kommen, dass ein Prozent der Gesamtsumme für die exportstärkste Region der Schweiz wohl nicht zu viel verlangt ist. Mit andern Worten: Man kann aktuell nichts anderes machen, als zusammenzustehen, die Reihen schliessen und sich für das Projekt einsetzen – die Regierungen, die Parlamente und auch die regionalen Parlamentarier in Bern. Das hilft – und das sollte man machen.

Rolf Richterich (FDP) hört immer noch das Klagen, wie speziell bzw. speziell schwierig die Position der Region sei. Der Redner schaut auch nicht gerne zurück. Wer aber zweimal den gleichen Fehler macht, ist dumm. Man muss also trotzdem zurückschauen und überlegen, ob man richtig vorgegangen ist. Es gilt wie gesagt, selbstkritisch zu sein und zu überlegen, ob man das maximal Mögliche tut. Das macht man leider nicht. Natürlich ist der Kanton Zürich selber Herr und Meister über seine S-Bahn. Bloss: Er hat in den 1980er Jahren eine Volksabstimmung gemacht – und in den 1990er Jahren die S-Bahn in Betrieb genommen. Er hat Ende der 1990er Jahre eine Volksabstimmung zur Durchmesserlinie gemacht – und diese vor etwa fünf oder zehn Jahren in Betrieb genommen. Es brauchte also 15 Jahre für das Projekt. Der Bahnhof Basel, so wird gerne insinuiert, sei der Nabel der Bahnwelt. Man muss mal nach Zürich gehen. Zürich ist der Nabel der Bahnwelt in der Schweiz! Dort erträgt es gar nichts mehr punkto Trasseebelastung. Hier aber meint man, die Sache sei ausserordentlich kompliziert. Das ist nicht so. Die Region selber macht es kompliziert. Und: Es war noch nie zu hören, dass sich Deutschland oder Frankreich territorial oder finanziell am Herzstück beteiligen. Das kann man also nicht ins Feld führen. Der Redner ist der Ansicht, dass man das Projekt nicht richtig aufgleist.

Man muss nur schauen, wie Zürich die Limmattal- und die Glattalbahn entwickelt hat. Dort wurde innerhalb des Kantons eine Gesellschaft gegründet, an der er die Mehrheit hält – diese Gesellschaft konnte sich selbstständig und ausserhalb der Verwaltung organisieren und Aufträge vergeben. Warum wird so etwas hier nicht gemacht? Die Idee wurde schon oft lanciert. Es bewegt sich nichts in diese Richtung, das Erfolgsmodell wird nicht adaptiert. Nein, man gefällt sich im Jammer, dass man zu kurz komme. Wenn das Projekt so gut wäre, würde es sich in Bern von alleine verkaufen. Die Region schafft es aber nicht, es zu entwickeln. Und man hört hier drinnen leider nur Gejammer. Es geht nicht nur darum, die andere Ratsseite für eine Resolution für die Hochleistungsstrassen in der Nordwestschweiz zu gewinnen – sondern auch die Kollegen in Basel. Sie machen nur das mit, was für sie richtig erscheint. Wenn der Redner heute die Stimme für die Resolution gibt, so ist damit die Erwartung verknüpft, dass Basel-Stadt eine Resolution für ein Hochleistungsstrassennetz annimmt. Sonst ist das eine ungleiche Geschichte. Wenn Urs Kaufmann sagt, der ÖV-Ausbau nütze auch dem MIV, so ist zu antworten: Damit kommt man leider nicht weiter, das nützt gar nichts.

Klaus Kirchmayr (Grüne) hat an dieser Diskussion etwas gestört: Man beklagt (vielleicht mit gewissem Recht), dass der Bund die Region nicht hört. Letztlich aber will man, dass der Bund zahlt. Dann wundert man sich, dass man nicht erhält, was man will. Man kann auch beklagen, dass die Region viel Geld liefert, das der Bund am Schluss wieder verteilt – und es nur gerecht wäre, wenn der Bund etwas mehr an die Region zahlen würde. Man hatte einst eine Interpellation, welche bewiesen hat, dass man am zweitwenigsten von allen Kantonen zurückerhält. Das nützt aber alles

nichts. Die entscheidende Frage, die man als Region beantworten muss, lautet: Wollen wir das? Ist es wichtig genug? Wenn man diese Fragen mit Ja beantwortet, dann muss man Geld in die Hand nehmen. Im Moment wird immer über das Geld vom Bund diskutiert – aber: Wenn man das Projekt wirklich will, wird kein Weg daran vorbei führen, Geld in die Finger zu nehmen. Nimmt man Geld in die Finger, kann man auch schneller vom Bund etwas verlangen. – Was interessiert etwas, das allenfalls im 2045 fertig ist? Wie sieht die Verkehrsinfrastruktur dann aus? Die Frage lautet: Ist es *jetzt* wichtig oder nicht? Und klar: Man muss die Resolution nach Bern schicken und zeigen, dass man unzufrieden ist und sich ungerecht behandelt fühlt. Das ist alles gut und richtig. Der Redner fordert aber die beiden Regierungen auf, sich dieser Diskussion zu stellen: Ist es der Region dringlich, selber Geld in die Hand zu nehmen, damit endlich etwas vorwärts geht? Nur so kann man selber bestimmen.

Oskar Kämpfer (SVP) meint, diese Erwartungshaltung dürfte vergeblich sein. Jetzt spricht man von einer Resolution und von Geld. Faktisch müsste man aber von einem Verkehrskonzept Nordwestschweiz reden. Problematisch daran ist, dass ein paar Punkte herausgegriffen wurden, die nur den ÖV betreffen. Auch in Bern wird die Nordwestschweiz als Region angeschaut. Und man will nicht Geld, sondern eine Lösung für die Infrastrukturprobleme, für die Bern verantwortlich ist. Selbstverständlich könnte man eine Lösung anstossen, wenn aber ÖV und IV nicht als gesamtheitliches Problem betrachtet werden, so gelingt es nicht. Betreffend Rolf Richters Anstoss, zu schauen, wie es in Zürich gemacht wurde, meint der Redner: Natürlich ist der Bahnhof ausgebaut, aber auch der IV wird dem Bedarf angepasst. In der Nordwestschweiz ist man nicht einmal in der Lage, den Bedarf der beiden Verkehrsträger ÖV und IV zu definieren (und dies nicht nur, weil es sich um zwei Kantone handelt) und dann eine entsprechende Resolution zu formulieren. Eine solche ist voll und ganz nötig. Will man in Bern etwas fordern, so braucht es eine gesamtheitliche Betrachtung, und das ist es nicht. Natürlich könnte der Redner zustimmen, aber dann kann er bis zum Sankt Nimmerleinstag warten, bis auch etwas für den IV gemacht wird.

Für ein Gesamtkonzept ist jetzt nicht der richtige Zeitpunkt, setzt **Urs Kaufmann** (SP) dagegen. Es geht hier um eine Botschaft zum Bahninfrastrukturfonds und den daraus zu finanzierenden Ausbau, also explizit um die Bahninfrastrukturbauten. Darauf zielen die Forderungen der Resolution ab. Es führt zu nichts, wenn man nun darüber hinaus noch etwas fordert. Auch haben die Kantone schon Geld in die Finger genommen, entgegnet der Redner an Klaus Kirchmayr. Den entsprechenden Planungsgeldern hat der Bund bereits zugestimmt. Man ist dabei aber auf die Beteiligten (SBB und Bund) angewiesen, um den Bahnknoten koordiniert planen zu können, damit alle Verkehrsarten Platz haben. Hier eine Art Limmattalbahn allein für die Region zu bauen, wäre relativ simpel. Im vorliegenden Fall geht es aber um einen Verkehrsknoten, auf dem sehr viel mehr passiert. Das kann nicht allein gestemmt werden, und deswegen gehört er in den Bahninfrastrukturfonds, aus welchem die Projektierungsmittel dafür fliessen müssen. Nur so geht es vorwärts.

Simon Oberbeck (CVP) findet die Diskussion nicht überraschend. Es sei leider symptomatisch für den Kanton BL. Man schafft es wieder einmal, sich in irgendwelchen Details zu verheddern oder zusätzlich noch etwas Grosses draufzuladen – wie die Hochleistungsstrassen. Man sollte jetzt endlich zusammenstehen und sagen, dass die Region das Geld braucht. Es gilt jetzt, insbesondere gegenüber dem Bund, als Region Einigkeit zu signalisieren, sonst wird die Region auch mit andern Projekten keinen Erfolg haben – aufhören zu diskutieren und zusammenstehen!

Mirjam Würth (SP) meint, ihr Vorredner habe ihr das Wort sozusagen aus dem Mund genommen. Nun soll man nicht nochmals mit komplizierten Sachen kommen, sondern einfach zusammenstehen. Sonst muss man sich tatsächlich dem steten Vorwurf aus Bern stellen, in der Region sei man sich untereinander nicht einig – was zumindest angesichts der aktuellen Diskussion zu stimmen

scheint. Die Landrätin plädiert für eine möglichst zahlreiche Zustimmung zur Resolution, um das Gegenteil zu beweisen.

://: Die Resolution wird mit 76:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet.
