

## Parlamentarischer Vorstoss

2019/554

---

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	<b>Wisenbergtunnel: Wie weiter?</b>
Urheber/in:	Jan Kirchmayr
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	—
Eingereicht am:	29. August 2019
Dringlichkeit:	—

---

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-behörden/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 Zufahrtstrecke 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?