



## Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.8069.03 / 08.5116.02

WSD/P048069/P085116  
Basel, 21. Januar 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 20. Januar 2009

### **Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Verhinderung einer Verzögerung des Baus des Wisenbergtunnels**

### **Anzug Urs Schweizer und Konsorten betreffend schnellere InterCity-Verbindungen für Basel**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Januar 2007 vom Schreiben 04.8069.02 Kenntnis genommen und - dem Antrag des Regierungsrates folgend - den nachstehenden Anzug Stephan Gassmann und Konsorten stehen lassen:

„Die Sparvorgaben des Bundesrates sehen massive Kürzungen bei der Bahn 2000 2. Etappe vor. Davon betroffen ist auch der Wisenbergtunnel. Dies hätte für die Nordwestschweiz und speziell für die Region Basel sehr massive negative Auswirkungen im Bereich des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs. Der Wisenbergtunnel ist fester Bestandteil der Angebotskonzeption Bahn 2000 2. Etappe. Die internationale und nationale Bedeutung des Wisenbergtunnels wird besonders insofern deutlich, wenn man sich die Entwicklung und Prognosen des Güterverkehrs vor Augen führt. Von 1987 bis 2001 hat das Güterverkehrsvolumen auf der Schiene um 17.7 % und auf der Strasse um 260 % zugenommen. Für 2020 gehen die Experten von einer Verdoppelung des Gesamt-Verkehrsaufkommens aus. Daher verfolgt die schweizerische Verkehrspolitik konsequent das Ziel, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Auf der Strecke Basel - Olten sind heute die Kapazitätsgrenzen erreicht. Täglich verkehren 240 Personenzüge des Fern- und Regionalverkehrs, sowie 120 internationale und nationale Güterzüge. Eine nachhaltige Entschärfung ist nur mit dem Bau des Wisenbergtunnels möglich. Aufgrund einer möglichen Verzögerung - im schlimmsten Fall sogar einer Nichtrealisation des Baus des Wisenbergtunnels überlegt sich die SBB bereits heute sogar einzelne S-Bahn-Züge aufgrund von Kapazitätsengpässen mit Bussen zu betreiben. Dabei handelt es sich klar um eine Angebotsverschlechterung für die Benutzenden des Öffentlichen Verkehrs. Es ist davon auszugehen, dass eine weitere notwendige Angebotsverbesserung des Regio-S-Bahnverkehrs, wie auch des Personenfernverkehr ohne Wisenbergtunnel unmöglich ist. Auch mit Blick auf die zweitgrösste Wirtschaftsregion darf der Bau des Wisenbergtunnels nicht verzögert werden. Mit dem 3. Juradurchstich werden die grossen Wirtschaftsregionen unseres Landes attraktiver miteinander verbunden, was aus volkswirtschaftlicher Sicht einen hohen Nutzen bringen wird. Ein Verzicht oder eine Verzögerung des Baus des Wisenbergtunnels wäre eine inakzeptable Benachteiligung der Nordwestschweiz und hätte für diese nachhaltige volkswirtschaftliche Folgen. Als Fazit ist somit festzuhalten, dass jegliche Verzögerung des Baus des Wisenbergtunnels starke negative Auswirkungen für Basel mit sich bringen würde.

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 23. Januar 2009

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, mit welchen Massnahmen der Bundesrat veranlasst werden kann, damit der Bau des Wisenbergtunnels, wie in der Planung Bahn 2000 2. Etappe vorgesehen, auch termingerecht umgesetzt werden kann. Welche Vorgehensweise kann mit den mitbeteiligten Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn zur Wahrung der gemeinsamen Interessen gewählt werden?

St. Gassmann, St. Maurer, P. Marrer, P. Roniger, St. Ebner, Dr. L. Engelberger, Dr. P. Eichenberger, E. Schmid, Hp. Kiefer, E. Rommerskirchen, S. Hollenstein-Bergamin, Dr. R. Grüniger, Ch. Klemm, L. Stutz, B. Jans, Hp. Gass, Dr. A. Burckhardt, A. Meyer, P. Cattin, G. Traub, H.-R. Brodbeck, M. Rünzi, Dr. E. Herzog, R. Vögtli, Dr. P. Schai, G. Mächler, Ph. Schopfer, E.-U. Katzenstein, M. Iselin, M. Lehmann, F. Gerspach, M.R. Lussana, A. Zanolari, E. Buxtorf, U. Müller"

Des Weiteren hat der Grosse Rat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2008 den nachstehenden Anzug Urs Schweizer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Für die ganze Region Nordwestschweiz sind optimale Zugverbindungen vor allem nach Zürich und Bern von grosser Wichtigkeit. Auch ist es aus ökologischen Gründen richtig, die Ballungsräume miteinander zu verbinden, um der Zersiedelung des Landes entgegenzuwirken. In der Nordwestschweiz ist in den vergangenen 30 Jahren nur gerade der Bau des Adlertunnels zwischen Muttenz und Liestal Realität geworden.

Die Basler FDP hat schon in der Vergangenheit mit der Standesinitiative von Grossrat Daniel Stolz für den Wisenbergtunnel auf die Wichtigkeit von schnellen Zugverbindungen aufmerksam gemacht.

Heute benötigt man rund 3,5 Stunden, um von Basel in das 500 km entfernte Paris zu gelangen (es entspricht einer Geschwindigkeit von rund 145 km/h), hingegen benötigt man 52 Minuten, um in das 80 km entfernte Zürich zu gelangen (entspricht einer Geschwindigkeit von nur gerade 95 km/h).

Ich bitte deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- wie der Regierungsrat die aktuelle Situation der "schnellen" Zugverbindungen ab Basel einschätzt,
- wie der Regierungsrat gedenkt, sich aktiv und wirksam für schnellere Zugverbindungen ab Basel mit den schweizerischen Ballungszentren einzusetzen, und
- wie der Regierungsrat speziell die Zugverbindung Basel - Zürich raschmöglichst zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke führen kann.

Urs Schweizer, Rolf Stürm, Christine Locher-Hoch, Markus G. Ritter, Emmanuel Ullmann, Giovanni Nanni, Arthur Marti, Bruno Mazzotti, Ernst Mutschler, Christine Heuss, Rolf Jucker, Daniel Stolz, Christian Egeler, Baschi Dürr"

Wir berichten zu den beiden Anzügen, die thematisch eng zusammenhängen, wie folgt:

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Gesamtschau FinöV (ZEB) enthält keinen neuen Juradurchstich

Zur allgemeinen Entwicklung bis Ende 2006 und zu den Erläuterungen sei auf den Bericht Nr. 04.7968.02 des Regierungsrates zum Antrag Daniel Stolz und Konsorten betreffend Standesinitiative Aufhebung Planungsstopp Bahn 2000 2. Etappe vom 22. November 2006 (3. Juradurchstich Wisenberg) verwiesen.

Seit der Behandlung des Antrags Daniel Stolz bzw. der Einreichung der Standesinitiative wurde an der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) intensiv weitergearbeitet. Zwischen dem federführenden Bundesamt für Verkehr, der SBB und den Kantonen fanden viele Gespräche statt. Vom April bis Juli 2007 fand das Vernehmlassungsverfahren zum Botschafts-Entwurf Gesamtschau FinöV statt, in der die ZEB den zentralen Teil bildet.

Bereits früh zeichnete sich ab, dass im (Kern-) Angebot ZEB Grossprojekte wie der Wisenbergtunnel nicht mehr im finanziellen Rahmen (von CHF 5,2 Mrd.) Platz haben werden. Die Nordwestschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV NWCH), die damals unter dem Vorsitz des Kantons Basel-Stadt stand, forderte in ihrer gemeinsamen Stellungnahme geschlossen den Ausbau der Infrastruktur im Raum Basel und namentlich den Wisenbergtunnel. Zu diesem Zweck arbeiteten sie ein gemeinsames Positionspapier zu den strategisch wichtigen Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern-Basel-Zürich aus. Dieses stellten sie am Podiums Anlass vom 5. Juni 2007 in Bern Vertretern der eidgenössischen Räte, der Bundesverwaltung, SBB und diverser Interessensgruppierungen vor. Der Anlass stiess besonders auch in den Medien auf ein gutes Echo. Es gelang vor allem, die Anwesenden von der nationalen und internationalen Bedeutung des Wisenbergtunnels zu überzeugen.

Die Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren flossen teilweise in die Botschaft ein, die der Bundesrat am 17. Oktober 2007 veröffentlichte. Wie zu erwarten war, figuriert der Wisenbergtunnel nicht unter den Vorhaben im Angebot ZEB (Art. 4 ZEB-Gesetz, ZEBG). Er soll in der weiteren Planung zu ZEB (ZEB2<sup>1</sup>) weiterverfolgt werden. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat der Bundesversammlung so rasch wie möglich eine neue Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur - der Wisenbergtunnel wird dabei explizit genannt - mit Finanzierungsvorschlägen zu unterbreiten (Art. 10 ZEBG). Hingegen soll laut Antrag des Bundesrates die Neubaustrecke Liestal - Olten aus dem Bundesgesetz betreffend Konzept Bahn 2000 gestrichen werden. Dagegen reichten beide Basel und der Kanton Aargau im Frühjahr 2007 gleichlautende Standesinitiativen ein.<sup>2</sup>

### 1.2 Behandlung in den eidgenössischen Räten

Der Ständerat hat die Gesamtschau FinöV in der Sommersession 2008 behandelt und verabschiedet. Während der Vorberatung in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

<sup>1</sup> Bereits hat Bundesrat Leuenberger den Begriff «Bahn 2030» kreiert

<sup>2</sup> siehe oben erwähntes Geschäft Nr. 04.7968.02, Antrag D. Stolz mit beiliegender Standesinitiative

(KVF-S) fand ein intensiver Austausch zwischen den Kommissionsmitgliedern und den Kantonen, die in dieser Frage durch die KöV Schweiz vertreten werden, statt. Auch das Gott-hard-Komitee engagierte sich sehr und forderte explizit, dass der Wisenbergtunnel nicht aus dem Bahn 2000-Gesetz gestrichen wird.

Der Ständerat hat nicht zuletzt dank des Einsatzes von Frau Ständerätin Fetz die Anliegen der Kantone berücksichtigt und besonders auch den Bedarf für weitere Grossvorhaben im Rahmen von ZEB2 erkannt. Nicht nur ist er dem Vorschlag des Bundesrates zu Art. 10 ZEBG gefolgt, in dem der Wisenbergtunnel explizit genannt ist, sondern er hat diesen Artikel um fünf Absätze ergänzt. Während im zweiten Absatz zusätzliche Projekte aufgelistet sind, die es zu prüfen gilt, ist in Abs. 3 festgehalten, dass Priorität diejenigen Projekte haben sollen, die in einer Volksabstimmung gutgeheissen wurden oder gesamthaft vor-dringlich sind. Darunter fiel der Juradurchstich, der in der Referendumsabstimmung zum Bundesbeschluss Bahn 2000 vom 6. Dezember 1987 gutgeheissen worden war.

Der Nationalrat hat die Vorlage zur Gesamtschau FinöV in der Wintersession 2008 behan-delt. Er ist den Beschlüssen des Ständerats soweit gefolgt. Insbesondere das ZEBG hat er mit grossem Mehr genehmigt und sich auch positiv zu ZEB2 geäussert. Bei der Streichung des Wisenbergtunnels ist er allerdings, im Gegensatz zum Ständerat, dem Antrag des Bun-desrates gefolgt. Beide Räte werden das Geschäft nach der Differenzbereinigung voraus-sichtlich in der kommenden Frühjahrs-session verabschieden.

Was die Standesinitiative betrifft, wurden die ÖV-Direktoren der drei Kantone im Oktober 2007 zu einem Hearing der KVF-S eingeladen. Die Kommission diskutierte die Standesinitia-tive, ohne einen Antrag zuhanden des Plenums zu stellen. Die Standesinitiative ist bis jetzt nicht behandelt. Ob der Wisenbergtunnel tatsächlich aus dem Bahn 2000-Gesetz gestrichen wird, wird vom definitiven Beschluss beider Räte zum ZEBG abhängen.

## **2. Die Notwendigkeit eines neuen Juradurchstichs ist erkannt**

Aufgrund der erwarteten Verkehrsentwicklung, die sich besonders auf den Zeithorizont nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels einstellen wird, ist heute der Bedarf für einen neuen Ju-radurchstich allgemein erwiesen. Notwendig sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen auf den juraquerenden Strecken schon allein wegen des ausgeprägten Mischverkehrs. Der schnelle und langsame Personenverkehr teilt sich mit dem Güterverkehr die verfügbaren Trassen, was unweigerlich zu Konflikten führt, je dichter der Fahrplan ist.

Die Kapazitätsstudien im Rahmen der Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel prognos-tizieren bis zum Zeithorizont 2030 eine Zunahme der Zahl Güterzüge, die über den Knoten Basel verkehren, von bis zu 70 % gegenüber heute. Bei einer weiteren Angebotsverbesse-rung der Regio-S-Bahn (mit Verdichtung zum Viertelstundentakt) werden sich im Ergolz- und Fricktal die schon heute bestehenden Kapazitätsengpässe verschärfen. Da davon auszuge-hen ist, dass so genannte Milderungsmassnahmen<sup>3</sup> oder eine grossräumige Umfahrung der

---

<sup>3</sup> wie z.B. Viertelstundentakt Regio-S-Bahn nur zu den Hauptverkehrszeiten, Überholung der Güterzüge durch Schnellzüge in den Bahnhöfen oder auf freier Strecke etc.

Schweiz dieses Problem mittel- bis längerfristig nicht lösen werden, bleibt einzig der Ausbau der Infrastruktur als Lösung. Ein neuer Juradurchstich steht damit mehr denn je zur Diskussion.

Die Geschäftsleitung der SBB hat in den jährlichen Gesprächen mit den Regierungen beider Basel bestätigt, dass für sie aus strategischer Sicht ein neuer Juradurchstich notwendig ist. Ungelöst bleibt allerdings die Finanzierung.

Neu in die Diskussion eingebracht worden ist die Möglichkeit eines juraquerenden Tunnels, der nur für den Güterverkehr bestimmt ist. Auch wenn die ersten Ideen, die im Frühjahr 2008 vorgelegt worden sind, noch nicht vertieft auf die technische und betriebliche Machbarkeit geprüft worden sind und auch der Bund sich bis jetzt nicht dazu offiziell geäußert hat, bestätigen diese Überlegungen allein schon den Bedarf für einen neuen Juradurchstich.

Der Vorteil eines reinen Güterverkehrstunnels durch den Jura liegt vor allem darin, dass der schnelle Personen- und der Güterverkehr sich wirksam voneinander entflechten lassen. Besonders für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Basel und Zürich stünden mehr freie Trassen zur Verfügung. Wegen des genannten Mischverkehrs sind heute und in Zukunft der TGV und ICE in den schweizerischen Taktfahrplan eingebunden. Auch wenn die Züge die Strecke Basel – Zürich ohne Halt zurücklegen, führt dies besonders zu den Hauptverkehrszeiten, mit der Überlagerung des Pendlerverkehrs zu Sitzplatzproblemen. Deswegen müssen einzelne Züge heute doppelt geführt werden. Hinzu kommt, dass der aus Paris kommende (vom Taktsystem abweichende) TGV in Basel oftmals einen längeren Aufenthalt hat, bevor er nach Zürich weiterfahren kann.

Allgemein lässt sich sagen, dass die Notwendigkeit für einen neuen Juradurchstich erwiesen ist. Auch der Bundesrat erläutert dies in seiner Botschaft zum Art. 10 ZEBG. Allerdings fehlen für ein solches Grossvorhaben zurzeit die finanziellen Mittel im Rahmen des bestehenden FinöV-Fonds. Die grösste Herausforderung besteht daher im Erarbeiten einer neuen Finanzierungslösung in den kommenden Jahren.

### **3. Aktivitäten für einen Wisenbergtunnel**

Der Regierungsrat bringt das Thema Wisenberg seit einigen Jahren bei jeder sich bietenden Gelegenheit in die öffentliche Diskussion ein. In den Gesprächen mit den eidgenössischen Räten, die vierteljährlich vor Beginn der nächsten Session stattfinden, ist es ein Dauerthema.

Auch die KÖV NWCH steht nach wie vor hinter dem Wisenbergtunnel. Im Juni 2007 hat sie eine Zusammenstellung der strategischen Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern-Basel-Zürich auf eidgenössischer Ebene präsentiert. Dieser Podiumsanlass stiess in Bundesbern auf grosse Beachtung und darf als Erfolg verbucht werden. Ausserdem trifft sich die KÖV NWCH über die Nordwestschweizer Regierungskonferenz mindestens einmal im Jahr (während der Session) mit den Nordwestschweizer Ständeräten. Auch dabei bringt sie das Thema ZEB und Wisenbergtunnel immer wieder vor.

Des Weiteren sieht die KöV NWCH vor, sich im Hinblick auf ZEB2 verstärkt für die genannten strategischen Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern-Basel-Zürich einzusetzen. Zu diesem Zweck soll der bisherige Verein «TGV via Basel», dem neben den Nordwestschweizer Kantonen auch der Kanton und die Stadt Zürich sowie die Zentralschweizer KöV angehören, in den kommenden Monaten reaktiviert werden.

Daneben engagiert sich der Regierungsrat über Interessensgruppierungen wie das Gotthardkomitee und das «Komitee pro Wisenberg». Letzteres ist in diesem Jahr reaktiviert worden, hat sich neu organisiert, in dem es eine eigene Geschäftsstelle eingerichtet hat (im Kanton Basel-Landschaft). Im Vorfeld zur Debatte in den Eidgenössischen Räten hat das Komitee alle Mitglieder nochmals auf die Bedeutung des Wisenbergtunnels aufmerksam gemacht.

Auch grenzüberschreitend ist der Wisenbergtunnel heute ein Thema. Neben der deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz engagieren sich seit neuestem die deutschen Regionalverbände am Oberrhein. Der neue Juradurchstich ist sowohl die adäquate Fortsetzung des Viergleisenausbaus Karlsruhe - Basel als auch ein Schlüsselement der europäischen Nord-Süd-Magistrale Rotterdam - Genua.

## **4. Zu den Anliegen in den Anzügen**

### **4.1 Anzug Stephan Gassmann und Konsorten**

Der Anzug bittet den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, mit welchen Massnahmen der Bundesrat veranlasst werden kann, damit der Bau des Wisenbergtunnels auch termingerecht umgesetzt werden kann.

Über die vom Regierungsrat ergriffenen Massnahmen wird in den vorangehenden Kapiteln ausführlich berichtet. Allein vom Verkehrsaufkommen her gesehen ist der Bedarf für einen neuen Juradurchstich heute auf eidgenössischer Ebene allgemein erkannt. Was es in jedem Fall braucht, ist eine Finanzierungslösung. Davon wird letztlich abhängen, ob der neue Juradurchstich (Wisenbergtunnel) politisch den Durchbruch schaffen wird oder nicht. Die Frage, inwieweit die Kantone bereit sind, das Grossvorhaben vorzufinanzieren – das ZEBG bietet diese Möglichkeit -, bleibt zum heutigen Zeitpunkt offen.

Über den genauen Zeitpunkt der Realisierung eines neuen Juradurchstichs lassen sich heute noch keine Prognosen abgeben. Sehr wahrscheinlich ist, dass das Vorhaben in ZEB2 weiterverfolgt wird. Die kantonalen Fachstellen sind bereits auf der Ebene der KöV NWCH und des Gotthardkomitees aktiv. Dadurch lässt sich allerdings eine Verzögerung eines möglichst frühen Baubeginns beim Wisenbergtunnel nicht vermeiden. Der finanzielle Rahmen des Bundes gibt zurzeit den Zeit- und Vorgehensplan vor.

## 4.2 Anzug Urs Schweizer und Konsorten

### 4.2.1 Schnelle InterCity-Verbindungen zwischen Basel und Zürich

Der Anzug postuliert schnelle InterCity-Verbindungen ab Basel, insbesondere nach Zürich. Zu diesem Zweck soll so rasch wie möglich eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den beiden Städten realisiert werden. Dabei wird die heutige Fahrzeit mit derjenigen zwischen Paris und Basel (mit dem TGV Est) verglichen.

Hierzu ist generell zu bemerken, dass sich der Personenfernverkehr in Frankreich und der Schweiz stark voneinander unterscheiden. Während in Frankreich die Punkt-Punkt-Beziehungen zwischen dem Zentrum Paris und der «Provinz» dominieren, sind in der Schweiz nicht nur die Verbindungen zwischen Grossstädten von Bedeutung, sondern vor allem auch diejenigen zwischen Mittel- und Kleinzentren. Es bräuchte unzählige Relationen, um alle Zentren direkt miteinander zu verbinden. Dies lohnt sich in den meisten Fällen allein vom Reisendenaufkommen her nicht. Den Umsteigebeziehungen kommt deshalb in der Schweiz eine entscheidende Rolle zu. Gute Anschlüsse in den Knoten, zur vollen und/oder zur halben Stunde<sup>4</sup>, sind für die Reisenden wichtiger als möglichst kurze Fahrzeiten. Das heutige Fahrplansystem ist so aufgebaut, und mit ZEB soll es optimiert werden.

Für die rund 90 Kilometer lange Strecke Basel – Zürich müsste theoretisch eine Fahrzeit von unter einer halben Stunde erreicht werden - dies entspricht einer Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h -, um noch rechtzeitig den Anschlussknoten zu erreichen. Wegen der relativ kurzen Distanz zwischen den beiden Städten und wegen des Mischverkehrs, der besonders in den Ein-/Ausfahrtsbereichen der Bahnhöfe Zürich und Basel ausgeprägt ist, wird selbst ein TGV auf dieser Verbindung seine maximale Geschwindigkeit (von 300 - 350 km/h) niemals voll ausfahren können wie auf der Neubaustrecke zwischen Lothringen und Paris. Deshalb wird er auch künftig die Fahrzeit (die heute rund 50 Minuten beträgt) nicht massiv unterbieten können. Andererseits bräuchte dies zwischen Basel und Zürich eine reine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit grossen Kurvenradien, langen Tunneln und Viadukten etc. wie in Frankreich oder Deutschland. Eine solche würde aber im dicht besiedelten Schweizer Mittelland kaum auf Akzeptanz stossen<sup>5</sup> und liesse sich nicht wirtschaftlich rechnen.

Primär braucht es in der Schweiz Infrastrukturmassnahmen, um den schnellen Personenverkehr von den S-Bahnen und vom Güterverkehr zu entflechten. Dadurch lässt sich insbesondere auch die Geschwindigkeit für Hochgeschwindigkeitszüge angemessen erhöhen. ZEB sieht zwischen Basel und Zürich folgende neue Grossvorhaben vor:

- die kreuzungsfreie Einführung der Neubaustrecke via Adlertunnel in die bestehende Strecke in Liestal mit einem neuen Bauwerk (geschätzte Kosten: CHF 160 Mio.),
- den Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, womit ein Nadelöhr zwischen Olten und Zürich beseitigt wird (CHF 410 Mio.), und
- den Chestenbergtunnel im Raum Lenzburg (CHF 1'100 Mio.).

<sup>4</sup> Dies setzt Fahrzeiten zwischen den Anschlussknoten von rund 30 Minuten (oder ein Vielfaches davon) voraus.

<sup>5</sup> Der Streit um eine Neue Haupttransversale (NHT) durch die Schweiz zeigte dies in den achtziger Jahren deutlich auf. Aus der verfahrenen Situation heraus entstand 1984 als Lösung das Konzept Bahn 2000 mit den Anschlussknoten.

Für eine durchgehende leistungsfähige Magistrale fehlen aus heutiger Sicht vor allem der Wisenberg- und ein zweiter Heitersbergtunnel (zwischen dem Reuss- und Limmattal). Die KöV Nordwestschweiz setzt sich dafür ein, dass auch diese beiden, in ZEB zurückgesellten Grossprojekte im Rahmen von ZEB2 weiterverfolgt und realisiert werden.

#### **4.2.2 Beantwortung der Fragen**

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

*Wie schätzt der Regierungsrat die aktuelle Situation der "schnellen" Zugverbindungen ab Basel ein?*

*Wie gedenkt der Regierungsrat, sich aktiv und wirksam für schnellere Zugverbindungen ab Basel mit den schweizerischen Ballungszentren einzusetzen*

*Wie kann der Regierungsrat speziell die Zugverbindung Basel - Zürich raschmöglichst zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke führen?*

Für den Regierungsrat sind schnelle Zugverbindungen ab Basel ein zentrales Anliegen. Seit Jahren setzt er sich dafür ein, zum einen für den Anschluss Basels ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und zum anderen für leistungsfähige Verbindungen nach den nationalen Zentren Zürich, Bern, Genf (und darüber hinaus). Die Anliegen für Fahrplanverbesserungen werden allerdings meist erst nach längerer Zeit umgesetzt. Beispielsweise hat es Jahre gebraucht, bis auf diesen Fahrplan der InterCity-Halbstundentakt zwischen Basel und Zürich eingeführt worden ist. Mit ZEB soll auch die erforderliche Infrastruktur so weit wie möglich ausgebaut werden. Allerdings werden Grossprojekte wie der Wisenbergtunnel weiterhin fehlen.

Für Infrastruktur-Grossprojekte wie den Wisenbergtunnel ist der Bund zuständig. Der Kanton kann im Sinne einer zügigeren Realisierung Einfluss auf den Bund nehmen. Er tut dies zusammen mit anderen Kantonen, die dieselbe Strategie verfolgen. Wegen der langen Vorlaufzeit vom Beginn der Planung bis zur Genehmigung dauert es bei Grossprojekten in der Regel mindestens ein Jahrzehnt, bis sie realisiert werden können. Zudem ist die Verfügbarkeit finanzieller Mittel ein wesentlicher Punkt. Im Rahmen von ZEB besteht deshalb die Möglichkeit, dass Kantone Projekte vorfinanzieren, um damit die Realisierung zu beschleunigen.

Damit Grossvorhaben auch zum Durchbruch kommen, setzt sich der Regierungsrat in diversen Gremien dafür ein, wie in den einleitenden Kapiteln erwähnt. Vor allem das Thema Wisenberg bringt er bei jeder sich bietenden Gelegenheit in die öffentliche Diskussion ein. Zusammen mit dem federführenden Kanton Basel-Landschaft und den anderen Nordwestschweizer Kanton fordert er die Realisierung dezidiert. Unterstützt wird die Nordwestschweiz in ihren Anliegen unter anderem vom Gotthard-Komitee, Komitee pro Wisenberg oder von der Oberrheinkonferenz. Alle setzen sich dafür ein, dass die Nord-Süd-Achse nördlich des Jura so ausgebaut wird, dass sie den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs gerecht wird.



## 5. Fazit

Der Regierungsrat hat bis jetzt zusammen mit den anderen Nordwestschweizer Kantonen, mit Interessensvereinigungen und mit den Eidgenössischen Räten des Kantons Basel-Stadt, alles unternommen, was in seiner Macht steht und was heute auf Bundesebene möglich ist, um den neuen Juradurchstich (Wisenbergertunnel) zum Durchbruch zu verhelfen. Der Grosse Rat ist ihm gefolgt, indem er im Frühjahr 2007 zusammen mit dem Landrat des Kantons Basel-Landschaft die Standesinitiative eingereicht hat.

Federführend in dieser Sache ist der Bund. Er bestimmt die finanziellen Vorgaben und auf dieser Grundlage den Zeit- und Vorgehensplan für Eisenbahngrossprojekte. Deshalb lassen sich heute noch keine Prognosen zum genauen Zeitpunkt des Entscheides und der Realisierung eines neuen Juradurchstichs abgeben. Sehr wahrscheinlich ist, dass das Vorhaben im Rahmen von ZEB2 weiterverfolgt wird.


Allein vom Verkehrsaufkommen her gesehen scheint der Bedarf für einen neuen Juradurchstich heute auf Bundesebene allgemein erkannt. Voraussetzung dafür ist in jedem Fall eine Finanzierungslösung. Davon wird letztlich abhängen, ob der Wisenbergertunnel auf eidgenössischer Ebene den politischen Durchbruch schaffen wird oder nicht. Auf diese Entwicklung kann der Regierungsrat zum heutigen Zeitpunkt nur beschränkt Einfluss nehmen. Er wird sich aber weiterhin dezidiert für den neuen Juradurchstich einsetzen.

Aus diesen Erwägungen heraus kommt der Regierungsrat zum Schluss, den Anliegen in den beiden Anzügen soweit entsprochen zu haben, dass sie als erledigt abgeschrieben werden können.

## Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, die Anzüge Stephan Gassmann betreffend Verhinderung einer Verzögerung des Baus des Wisenbergertunnels und Urs Schweizer betreffend schnellere Intercity-Verbindungen für Basel als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin