Schweizer Beitrag zu Code 24

ORR Resolution vom 30. November 2012 - Gemeinsame Stellungnahme der Nordwestschweizer Kantone

Das Projekt CODE24 zielt darauf ab, die Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumentwicklung entlang der transeuropäischen Verkehrsachse Nr. 24 von Rotterdam nach Genua zu einer integrativen Entwicklungsperspektive zu vereinen. Der Korridor 24 umfasst mehrere europäische Regionen mit höchster Wirtschaftskraft. Die bedeutende europäische Nord-Süd-Achse verläuft durch die Niederlande, Deutschland, die Schweiz (mit der Neuen Eisenbahnalpentransversale, NEAT) sowie Italien und verbindet den Nordseehafen Rotterdam mit dem Mittelmeerhafen Genua. In seinem Einzugsgebiet leben rund 70 Millionen Menschen und es werden ca. 50% (700 Millionen Tonnen jährlich) des Nord-Süd-Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt.

Das Hauptziel des Projekts CODE 24 ist es, die Beschleunigung des Streckenausbaus und Steigerung der Transportkapazitäten so zu gestalten, dass sowohl die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung gefördert wird, als auch die Umweltauswirkungen durch den Schienenverkehr auf lokaler und regionaler Ebene reduziert werden. Mit seinem Schwerpunkt auf regionalen Entwicklungsaspekten und gemeinsamen Strategien wird das Projekt insbesondere die Rolle der regionalen Akteure entlang des Korridors stärken. Anhand von Testplanungen sollen Planungswerkzeuge und massgeschneiderte Lösungen zur Beseitigung von Engpässen und Entwicklungshemmnissen und zur Bürgerbeteiligung erarbeitet werden. Damit unterstützt das Projekt sowohl den Ausbau des Schienennetzes als auch eine nachhaltige Raumentwicklung. Speziell im Fokus steht die Juraquerung zwischen Basel und dem Schweizer Mittelland. In Rahmen eines regionalen Workshops wird darüber diskutiert.

Die Region Oberrhein ist auf der Verkehrsachse Rotterdam nach Genua insbesondere durch folgende Ausbauprojekte betroffen:

- Ausbau der Strecke Karlsruhe Basel auf vier Gleise
- Sicherung der Kapazität der Rheinquerung in Basel (inklusive Zusammenführung mit dem Verkehr aus Frankreich)
- Nördliche Zufahrtsstrecken zur NEAT (Gotthard- und Lötschbergbasistunnel)

Der Bau eines zweiten zweigleisigen Tunnels von Liestal nach Olten war bereits 1987 Teil des Konzepts Bahn 2000. Ebenso ist er Gegenstand der bilateralen Vereinbarung vom 6.9.1996 zwischen den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der nördlichen NEAT-Zulaufstrecken. Aus Kostengründen und wegen großen Widerstands der Bevölkerung, die sich gegen die offene Linienführung gewehrt hat, musste dieser Streckenabschnitt im Rahmen der Etappierung von Bahn 2000 zurückgestellt werden. Seit dem 1. September 2009 wird im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) die Bahninfrastruktur mit einer Vielzahl von Projekten, die sich über die ganze Schweiz verteilen, ausgebaut. Das Parlament hat dazu einen Kredit von CHF 5.4 Mrd. bewilligt. Auf einen neuen Juradurchstich (Wisenberg) wurde damals zwar ausdrücklich verzichtet, doch er sollte Gegenstand der weiteren Entwicklung der Bahninfrastruktur sein.

Mit der heutigen Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) des Bundes sollen die Finanzierung, der Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig sichergestellt sein. Aktuell hat der Bundesrat (Bundesregierung) im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), das Teil von FABI ist, eine Prioritätenordnung aller Vorhaben für den weiteren Bahnausbau bis 2050 und den Eidgenössischen Räten (Parlament) einen ersten Ausbauschritt bis 2025 vorgelegt. Der Wisenbergtunnel bzw. neue Juradurchstich ist in STEP mit zweiter Dringlichkeit aufgeführt. Derzeit beraten die Eidg. Räte über die Vorlage. Gemäss derzeitigem Stand sind für den zweiten Ausbauschritt (Zeithorizont 2030), den der Bundesrat bis 2018 vorzulegen hat, Planungsmittel für einen neuen Juradurchstich vorgesehen. Vor-

aussichtlich im Jahr 2014 findet die Volksabstimmung zum Bundesbeschluss zu FABI statt, da dieser mit Verfassungsänderungen verbunden sein wird.

Zusätzlich wird der Bundesrat in diesem Jahr dem Parlament eine Vorlage zu einem durchgehenden 4m-Korridor für den Güterverkehr am Gotthard unterbreiten. Zur notwendigen Vergrösserung des Lichtraumprofils steht unter anderem ein neuer Bözbergtunnel als Variante zur Diskussion. Diese Massnahme kann aber nichts zur Lösung der Kapazitätsproblematik beitragen.

Sowohl die "Strategische Gesamtplanung Basel" (SBB, DB und SNCF/RFF, Juni 2002) als auch die Studie "Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein" (Hochrheinkommission, Kantone Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Région Alsace sowie Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein, September 2004) haben die Notwendigkeit des Wisenbergtunnels nachgewiesen. Die Trinationale Langfristplanung Basel (TLB) unter der Federführung der Verkehrsministerien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz sieht dagegen (in ihrem Bericht vom Dezember 2008) bis zum Zeithorizont 2030 keine gravierenden Kapazitätsengpässe auf den juraquerenden Hauptstrecken, dies auch in Berücksichtigung der dannzumal zu erwartenden Zunahme im alpenquerenden Schienengüterverkehr und einer Verdichtung des Regio-S-Bahn-Angebots zu einem Viertelstundentakt.

Mit der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel haben die beteiligten Partner, darunter die vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn, im Juni 2012 beim Bund ein Infrastruktur- und Massnahmenpaket eingereicht, das die erfolgreiche trinationale Zusammenarbeit über viele Grenzen hinweg überzeugend belegt. Im Raum Basel überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Das Strassen und das Bahnnetz stossen angesichts der Verkehrsmengen an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit dem Juradurchstich zwischen Liestal und Olten als übergeordnete Massnahme mit C-Horizont (nach 2022) sollen die Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Zulaufstrecken der NEAT sowie für die Weiterentwicklung des Fernverkehrs, der Regio-S-Bahn und der HGV-Verbindungen in Nord-Süd-Richtung erhöht werden. Andernfalls bliebe die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote stark eingeschränkt.

Die Nordwestschweizer Kantone beteiligen sich über das Gotthard-Komitee, einer überregionalen Interessensvereinigung, an den laufenden Studien zu CODE 24. Die Nordwestschweizer Regierungskonferenz begrüsst daher das Projekt CODE 24 sowie die Resolution des Oberrheinrats und unterstreicht die herausragende Bedeutung der grossen Schieneninfrastrukturvorhaben und insbesondere eines neuen Juradurchstichs für die Anbindung des Oberrheinraums an das europäische Umland. Gleichzeitig betont die Nordwestschweizer Regierungskonferenz die Notwendigkeit der Entflechtung des schnellen Fern- und Transitgüterverkehrs vom Regionalverkehr durch Infrastrukturmassnahmen, da ansonsten eine Verdrängung des Regionalverkehrs droht. Die Vor- oder Mitfinanzierung von Bauwerken, welche zum überwiegenden Teil den nationalen und internationalen Verkehr dienen, lehnt die Nordwestschweizer Regierungskonferenz hingegen ab. Eine Beteiligung Schweizer Partner im Rahmen eines Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit für das Projekt Code 24 ist zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen.