



Kanton Bern | **Regierungsrat**
Kanton Solothurn | **Regierungsrat**
Kanton Basel-Stadt | **Regierungsrat**
Kanton Basel-Landschaft | **Regierungsrat**
Kanton Aargau | **Regierungsrat**
Kanton Jura | **Regierungsrat**

Podiumsveranstaltung am 5. Juni 2007, 18.30 bis 20.00 Uhr, in Bern

**ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder
Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

Begrüssung durch Regierungsrat Dr. Ralph Lewin, Präsident der Nordwestschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons Basel-Stadt

«Wir brauchen eine neue Zitrone»

Geschätzte Damen und Herren Stände- und Nationalräte
Geschätzter Herr Landrat Schneider
Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen der Nordwestschweizer Regierungsräte
Sehr geehrte Herren Direktoren Dr. Friedli und Dr. Dieterle
Mesdames et Messieurs, chers invités

Zur heutigen Podiumsveranstaltung möchte ich Sie ganz herzlich begrüssen. Es freut mich, dass Sie so zahlreich erschienen sind. Wie Sie vielleicht wissen, veranstaltet der Kanton Basel-Stadt in loser Folge solche Podiumsveranstaltungen während der Parlamentssession. Heute möchten wir wieder ein Verkehrsthema aufgreifen. Und einmal mehr haben wir nicht als Kanton alleine eingeladen, sondern die sechs Kantone der Nordwestschweiz tragen diesen Anlass heute gemeinsam aus. Dies drückt die besondere Tragweite des Themas aus, das wir heute diskutieren möchten.

Der Anlass steht ganz im Zeichen von ZEB und hinter diesem schlichten Kürzel verbirgt sich nicht weniger als die verkehrliche Zukunft der Schweiz. Zur ZEB-Vorlage läuft bekanntlich momentan das Vernehmlassungsverfahren.

Je nach Blickwinkel kann die Abkürzung **ZEB** entweder für **Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur** oder für **Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen** verstanden werden. Die Nordwestschweizer Kantone haben grosse Bedenken, dass eher die zweite, nichtoffizielle Version zutrifft. Obwohl auch die Nordwestschweiz als Ganzes von ZEB in Form eines verbesserten Bahnangebots und einer modernen Infrastruktur profitieren soll, sieht insbesondere die Region nördlich des Juras kaum Vorteile. Das Bahnangebot im Fernverkehr ab Basel wird zwar erfreulicherweise bis zum Fahrplan 2009 laufend verbessert. Unter anderem werden ab 2009 die InterCity Basel–Zürich jede halbe Stunde nonstop und zwischen Basel und Luzern deutlich schneller verkehren. Gleichzeitig nimmt die Anbindung der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz via Basel Gestalt an. Hierfür werden in Ostfrankreich und auf der deutschen Seite des Oberrheins fortlaufend neue Strecken gebaut und bestehende auf vier Gleise ausgebaut. Doch was passiert nach 2009? Gemäss ZEB schlicht und ergreifend nichts! Kein zusätzlicher Zug, keine Fahrzeitverkürzung, das Angebot 2030 soll praktisch dem Angebot 2009 entsprechen. Einzig die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels soll noch Fahrzeitverbesserungen bringen, aber dieses Grossvorhaben wird auch ohne ZEB realisiert.

Der wesentliche Grund für den geplanten Stillstand in der Entwicklung ist die fehlende Infrastruktur. Vor allem die juraquerenden Hauptstrecken via Hauenstein und Bözberg sind an ihre Kapazitätsgrenze gelangt. Wie sonst nirgendwo in der Schweiz (und vermutlich auch in Europa!) folgen die Fern-, Regional und Güterzüge einander in extrem kurzen Abständen. Dies wirkt sich vermindern auf die Geschwindigkeit aus. Sogar der TGV Est, der ab kommenden Sonntag erstmals Paris mit Basel und Zürich verbinden und in Frankreich mit bis zu 320 km/h fahren wird, wird seine Geschwindigkeit zwischen Basel und Olten auf diejenige eines «Bummelzuges» reduzieren müssen. Dabei haben sich die Kantone in den letzten Jahren politisch und finanziell engagiert, dass die S-Bahn mit modernem Rollmaterial und zeitgerechter Infrastruktur wesentlich zur Kapazitätsverbesserung beiträgt. Die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und die durch Volksbeschlüsse mehrfach verlangte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene werden in den kommenden Jahren den Druck namentlich zwischen Liestal und Olten noch verstärken. Jede freie Lücke auf den Trassen wird durch Güterzüge belegt. Für den Personenverkehr bleibt keine Entwicklungsmöglichkeit.

Heute Abend möchten wir aber nicht nur über Basel sprechen. Die juraquerenden Strecken stehen als Beispiel dafür, dass es bereits heute auf zahlreichen Schweizer Bahnstrecken klemmt. Bis zum Fahrplanwechsel 2009 wird das Letzte aus dem bestehenden System herausgeholt sein. Ohne Streckenausbauten sind keine weitere Angebotsverbesserungen mehr möglich. «Die Zitrone ist ausgepresst», hat kürzlich Herr Blumenthal, Chef Personenverkehr SBB, verlauten lassen.

Bis wann sind Infrastrukturausbauten geplant? Gemäss ZEB nicht vor 2015. Die Engpasssituation wird sich also verschärfen und sich besonders krass im Dreieck Bern-Basel-Zürich auswirken, und zwar sowohl in den drei Hauptknoten als auch auf den Strecken. Nach Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels kommt es zu einer Überlagerung durch den zunehmenden Verkehr auf der Nord-Süd-Achse. Eines ist sicher: wenn der Verkehr hier nicht mehr funktioniert, wirkt sich dies entsprechend auf das ganze schweizerische Bahnsystem aus. Deshalb haben die Verkehrs- und Baudirektoren der Nordwestschweizer Kantone ein gemeinsames Positionspapier herausgegeben, über das mein Kollege Beyeler später noch sprechen wird.

Als Volkswirtschaftsdirektor macht mir ein Punkt besonders Sorgen: Generell wirken sich Infrastrukturengpässe sowohl auf Schiene als volkswirtschaftlich negativ aus. «*Infrastrukturengpässe werden sehr rasch zu Wachstumsengpässen*» hat auch UVEK-Generalsekretär Hans Werder kürzlich an einer Medienkonferenz festgehalten und damit ein Dokument der OECD kommentiert, das sich mit Infrastrukturinvestitionen befasst hat.

Il s'agit donc de financer le développement des infrastructures en fonction des besoins. L'offre de base ZEB constitue un bon point de départ, si l'on considère la somme de cinq milliards de francs suisses comme étant fixe, et je suis absolument convaincu que les experts de l'Office Fédéral des Transports et des CFF ont élaboré un concept qui valorise au maximum les moyens disponibles. Félicitations pour ce travail remarquable. Mais je suis tout aussi convaincu que les investissements proposés ne seront pas suffisants. Es braucht neue Finanzierungsquellen, so wie dies die OECD in der genannten Studie vorschlägt. Auch andere Organisationen und Parteien befassen sich mit dieser dringenden Frage. Zur Debatte stehen unter anderem Mittel aus der CO₂-Abgabe oder das Road Pricing. Auf ZEB bezogen bedeutet dies, dass es nicht sein kann, dass Infrastrukturvorhaben, die wesentlich zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe beitragen, daher dringlich und sogar vom Volk genehmigt worden sind, wegen steigender Zusatzkosten bei der NEAT hintangestellt werden. Das geplante ZEB-Gesetz geht sogar soweit, dass solche Vorhaben aus den Gesetzen gestrichen werden sollen. Das können wir nicht akzeptieren.

Unter diese Guillotine fällt insbesondere der neue Juradurchstich (zwischen Liestal und Olten), auch Wisenberg tunnel genannt. Dieses Vorhaben figuriert im Gesetz zu Bahn 2000 (vom 19.12.1986). Zudem ist es Bestandteil der bilateralen Vereinbarung mit Deutschland (von 1996) zur Sicherstellung der nördlichen Zufahrtsstrecken zur NEAT. Um diese Streichung zu verhindern, haben die beiden Basel und der Kanton Aargau gleichlautende Standesinitiativen eingereicht. Die Eidgenössischen Räte werden darüber entscheiden, ob sie mit einer solchen Missachtung des Volkswillens und von vertraglichen Verpflichtungen gegenüber unseren Nachbarländern einverstanden sind.

Und nun möchte ich Ihnen gerne unsere Referenten vorstellen. Es sind dies

- meine Berner Kollegin Barbara Egger-Jenzer, die gleichzeitig Präsidentin der (schweizerischen) Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV ist. Sie wird uns einen Überblick über ZEB geben. Welche Haltung nehmen die Kantone dazu ein? Wieso finden sie, bei allen Vorbehalten, dass dennoch den Projekten gemäss ZEB-Vorlage unbedingt zugestimmt werden soll?
- Ständerat Dr. Thomas Pfisterer aus dem Kanton Aargau, Präsident der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Er kann am besten die Chancen von ZEB im Parlament einschätzen. Vielleicht kann er uns sogar Wege aufzeigen, wie mehr Mittel für ZEB-Projekte generiert werden können, ohne dass es in anderen Bereichen des Öffentlichen Verkehrs zu Streichungen kommt.
- Richard Kämpf, Mitglied der Geschäftsleitung der BAK Economics. Er wird darlegen, wie eine gute Verkehrserschliessung generell die Standortgunst erhöht. Inwieweit ist dafür ein gutes Bahnangebot entscheidend, und welche Schwerpunkte müsste diesbezüglich ZEB aus wirtschaftlicher Sicht setzen?
- Das Fazit ziehen und uns das Positionspapier der Nordwestschweizer Kantone vorstellen wird mein Aargauer Kollege Peter Beyeler. Er ist auch mein Nachfolger als Präsident der KöV Nordwestschweiz.

Ganz herzlichen Dank allen Referenten. Speziell danken möchte ich Herrn Ständerat Pfisterer und Herrn Kämpf dafür, dass sie sich Zeit genommen haben zu referieren.