

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Liestal, 16. Januar 2018

Vernehmlassung zur Botschaft zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35: Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard

Wir danken für Ihr Schreiben vom 29. September 2017, mit dem Sie uns einladen, zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir nachfolgend diese Möglichkeit wahr.

Was die generellen Anliegen betrifft, schliessen wir uns den Vernehmlassungen der KöV Schweiz und der Planungsregion Nordwestschweiz an. Unsere Stellungnahme ist zudem auf regionaler Ebene mit allen betroffenen Institutionen abgesprochen.

Einleitende Bemerkungen

Die für die Bewertung der Angebotskonzepte gebildeten regionalen Module stellen die Grundlage für den vorliegenden Entwurf der Botschaft dar, der auf dem Stand der Arbeiten von Ende Mai 2017 basiert. In der Zwischenzeit wurden die Module zu den sogenannten Gesamtkonzepten in den Varianten CHF 7 Mia. und CHF 12 Mia. weiterentwickelt. Diese Konzepte sind folglich nicht im vorliegenden Botschaftsentwurf enthalten. Auch wurde – entgegen den Aussagen des BAV am Anfang des Prozesses – darauf verzichtet, den Stand der Vernehmlassungsvorlage mit sogenannten Netzgrafiken zu dokumentieren. Die vorliegende Stellungnahme basiert daher nur auf den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Ausbaumassnahmen. Die in der Zwischenzeit geklärten Fragen zum Angebot und zu den Haltestellen sind unbedingt in die Botschaft aufzunehmen.

Generelle Feststellungen zum Inhalt

Der Regierungsrat begrüsst den Entscheid des Bundesrates sehr, die grosse Variante (Ausbauschritt 2035) zu empfehlen, auch wenn der dazu ausgewiesene finanzielle Rahmen von CHF 11.5 Mia. als nicht ausreichend erscheint. Der Regierungsrat wertet die Wahl der grossen Variante als starkes und klares Bekenntnis zur Zukunft der Bahn. Diese Variante erzielt nicht nur eine grössere Wirtschaftlichkeit, sondern enthält wichtige Elemente, welche für die Prosperität der Nordwestschweiz, aber auch des ganzen Landes von ausserordentlicher Bedeutung sind.

Der Regierungsrat sehr hat erfreut zur Kenntnis genommen, dass der für unseren Kanton eminent wichtige Ausbau der Bahnlinie zwischen Duggingen und Grellingen auf Doppelspur Aufnahme in

den Botschaftsentwurf für den STEP Ausbauschnitt 2030 gefunden hat. Dieser Doppelspurabschnitt ermöglicht einen Halbstunden-Takt auf der Strecke Basel – Laufen – Delémont – Biel. Diese im Vergleich zum heutigen Zustand Verdichtung des Fernverkehrs bedeutet nicht nur eine qualitative Verbesserung, sondern ist auch notwendig, um die mit der geplanten Drehung des ICN Basel – Delémont – Biel – Lausanne/Genf um eine halbe Stunde drohenden Verluste von Anschlussbeziehungen im Knoten Basel sicher zu stellen. Ebenso nehmen wir sehr erfreut zur Kenntnis, dass mit dem Ausbauschnitt STEP 2030 ein Viertelstunden-Takt zwischen Basel und Aesch realisiert werden soll.

Hinsichtlich der trinationalen Agglomeration Basel ermöglichen die vom Bund in Aussicht gestellten Mittel weitere wichtige und seit Langem geforderte Ausbauten in der Region, namentlich den Schienenanschluss an den EuroAirport und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die zugesicherten Mittel reichen aber nicht aus, um das Kernstück im Bahnknoten Basel, das sogenannte Herzstück, bis zur Baureife zu führen. Die Realisierung des Herzstücks ist zwingend notwendig: Nur mit diesem Kern-Infrastrukturelement können die regionalen Zulaufstrecken zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz verknüpft werden, wie ihn die trinationale Agglomeration Basel dringend benötigt und wie das gemäss Angebotskonzept 2030 entwickelte und trinational abgestimmte S-Bahn-System mit sieben Durchmesserlinien vorsieht.

Die Bedeutung des Herzstücks wird in der Vorlage insgesamt zu wenig gewürdigt, denn das Projekt liegt nicht nur im Interesse der Planungsregion Nordwestschweiz, wie dies dem erläuternden Bericht zum Botschafts-Entwurf zu entnehmen ist, sondern weist Nutzen für die ganze Schweiz und für das angrenzende Ausland auf. Es ermöglicht nicht nur einen effektiven und effizienten S-Bahn-Verkehr, sondern schafft auch die Voraussetzungen, dass die heute fast ausschliesslich als Kopfbahnhöfe betriebenen grossen Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof künftig als Durchgangsbahnhöfe betrieben werden können. Damit werden auch Kapazitäten frei für die übrigen Verkehre, was wichtig ist, da der Bahnknoten Basel sowohl für den internationalen und nationalen Fernverkehr als auch für den Güterverkehr im nationalen und internationalen Schienennetz eine zentrale Rolle spielt. Der effizientere Betrieb von Durchgangsbahnhöfen trägt auch zur Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit des gesamten Bahnsystems bei. Das Herzstück ist eine Neubausstrecke; mit den beiden geplanten neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck werden innerstädtische Siedlungsräume markant besser erschlossen. Damit wird die von Bund und Kanton angestrebte raumplanerische Wirkung einer ‚Entwicklung nach innen‘ und ‚Nutzungsverdichtung‘ tatkräftig unterstützt. Unseres Wissens ist dies das einzige nationale Vorhaben, welches eine derartige Wirkung erzielt; eine entsprechende hohe Gewichtung und positive Würdigung wären deshalb angezeigt.

Generelle Feststellungen zum methodischen Vorgehen

Der Regierungsrat begrüsst die mit FABI neu eingeführten Prozesse, bei denen im Gegensatz zu früheren Konzepten eine aufeinander abgestimmte Planung für den Fern-, Regional- und Güterverkehr erfolgen soll und die drei Verkehre erstmals gleich behandelt werden.

Die Kantone bzw. die Planungsregionen wurden in die Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr (RPV) einbezogen. Dafür und für den offenen Dialog danken wir Ihnen. Das methodische Vorgehen wurde im Rahmen der Gremien in der Planungsregion Nordwestschweiz regelmässig diskutiert und häufig auch beanstandet. Nachfolgend sind jene übergeordneten Punkte aufgeführt, die aus unserer Sicht im Hinblick auf die Ausarbeitung eines nächsten Ausbauschnittes Beachtung finden müssen und die bei den Antworten zum Fragenkatalog nicht erwähnt sind.

- Bewertungsmethodik

- NIBA

Die gewählte Methodik zur Kosten-Nutzen-Untersuchung wirft Fragen auf. Mit NIBA wird zwar eine standardisierte Bewertung für alle Module erreicht, so dass die Ergebnisse schweizweit vergleichbar sind. Die Schwäche von NIBA, wonach für die Ermittlung der jährlichen Infrastrukturkosten (Unterhalt, Abschreibung etc.) eine einheitliche Lebensdauer von rund 25 Jahren zugrunde gelegt wird (vergleichbar mit derjenigen von Rollmaterial), wurde jedoch nicht korrigiert und führt aus unserer Sicht zu verzerrten Ergebnissen. Die aktuelle, durchgängig hinterlegte Lebensdauer von 25 Jahren hat zur Folge, dass Module, die einen hohen Infrastrukturanteil ausweisen, zum vorneherein schlecht abschneiden. Dies ist insbesondere bei Grossprojekten der Fall. Wir sind der Ansicht, dass dem Umstand Rechnung getragen werden muss, wonach verschiedene Infrastruktur-Teile wie z.B. elektronische Steuerungen, Liftanlagen, Brücken oder Tunnels ganz unterschiedliche Lebensdauern haben.

- Verkehrsträgerübergreifende Sicht

Schwerwiegender scheint aber die fehlende Gesamtverkehrsbetrachtung, also den fehlenden Einbezug einer verkehrsträgerübergreifenden Sicht: In der trinationalen Agglomeration Basel herrscht eine rekordhohe Überlast auf dem Strassennetz. Wäre ein attraktives S-Bahn-Angebot verfügbar, könnte es zur Minderung dieser Überlasten auf der Strasse beitragen. Dies würde nicht nur die Energie- und Raumeffizienz steigern, sondern auch die Emissionen in Form von Lärm und Schadstoffen reduzieren. In der gleichen Logik können auf Bahnlinien, die noch nicht gebaut sind, keine Überlasten ausgewiesen werden, auch wenn diese bereits auf dem nachgelagerten öV-Netz (Tram/Bus) existieren. Der Nutzen neuer Bahn-Verbindungen wird damit systematisch unterschätzt.

- Grossprojekte

Die methodische Gleichbehandlung von milliardenschweren Grossprojekten mit Kleinstmassnahmen wie einfachen Haltestellen ist ebenfalls nicht ideal: Während die kleinen Massnahmen kurzfristiger geplant und realisiert werden können, macht es bei den Grossprojekten ggf. wenig Sinn, sämtliche Mittel in einen Ausbauschnitt zu packen, da sich die Planung und Realisierung über die Dauer mehrerer Ausbauschnitte erstrecken kann.

- Haltestellen

Die eingeschlagene Vorgehensweise zu den Haltestellen im Ausbauschnitt 2030/35 ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Die gewählte Bewertungsmethodik vernachlässigt zentrale Indikatoren (z.B. raumplanerische Entwicklung der Regionen), während anderen Faktoren ein viel zu grosses Gewicht beigemessen wird (z.B. Fahrzeitverlängerung für sitzbleibende Fahrgäste). Die Folge ist, dass die Bewertung nur aus Sicht Netznutzen zu kurz greift.

- Planungshorizont Haltestellen

Die neuen Haltestellen sind für die Planungsregion und die Kantone von grosser Bedeutung, da sie der gewünschten Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung sowie der Umsetzung der beschlossenen Richtpläne und Agglomerationsprogramme dienen. Wir sind der Ansicht, dass die STEP-Horizonte für die Planung und Realisierung von Haltestellen insbesondere von Privatbahnen zu langfristig sind. Es muss möglich sein, mit Blick auf Entwicklungsgebiete Haltestellen auch innerhalb kürzerer Zeithorizonte zu beantragen, zu bewerten und zu realisieren. Wir sind deshalb der Ansicht, dass für Haltestellen der Privatbahnen eine separate Lösung, namentlich eine alternative Finanzierungsregelung, gefunden werden muss.

- Rolle der SBB

Die Tatsache, dass für die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs der SBB und für die finanzielle Bewertung SBB Infrastruktur selbst als Gutachter eingesetzt wurde, während für „den Rest“ (Privatbahnen) entweder das BAV oder die Kantone zusammen mit den Infrastrukturbetreibern verantwortlich sind, sehen wir sehr kritisch. Insbesondere die Unabhängigkeit der SBB in Bezug auf Bahnausbauten stellen wir stark in Frage.

Antworten zum Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Der Kanton Basel-Landschaft hält die Fortschreibung des STEP für zwingend, um mit einer gut ausgebauten Bahninfrastruktur und einem gut funktionierenden öffentlichen Verkehr jene Erreichbarkeit und Versorgungssicherheit zu gewährleisten, die für den Erhalt und die Verbesserung der hohen Standortqualität der Schweiz von zentraler Bedeutung ist.

Die Langfristigkeit der Planung und Finanzierung wird begrüsst, da dadurch die Planungssicherheit erhöht werden und die gegenseitige Abstimmung der Projekte besser funktionieren kann.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Der Ausbauschritt 2035 hat zum Ziel, insbesondere die Überlast im Personen- und Güterverkehr auf einzelnen Netzteilen oder Strecken zu entschärfen. Ausserdem ist der Zugang zur Bahn und zu den Bahnhöfen zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Mit diesen Leitsätzen ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden.

- Die Leitsätze bergen unserer Ansicht nach aber die Gefahr, dass Regionen und Strecken, die bereits über ein sehr gutes und stark nachgefragtes Angebot verfügen, bevorzugt betrachtet werden, während anderenorts der Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur und den Bahnangeboten verkannt wird. Beim S-Bahn-System der Region Basel geht es nicht nur um eine Angebotsverdichtung, sondern ganz speziell auch um neue Angebote/Linien. Dies hervorzuheben ist wichtig, da die Region Basel bisher noch über kein eigentliches S-Bahn-System, wie dies bei anderen Regionen vergleichbarer Grösse üblich ist, verfügt. Hier hat die Region Basel einen grossen Nachholbedarf.

Antrag zu Kapitel 1.6 Leitsätze für den Ausbauschritt 2030/35: Ergänzung um „... Attraktivitätssteigerung durch neue Angebote und Angebotsverdichtung ...“

- Es ist richtig, dass es bei der Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume um attraktive Takt-Frequenzen des öffentlichen Verkehrs geht. Ohne das angestrebte S-Bahn-System mit den zugehörigen Infrastrukturen fehlen der Agglomeration Basel aber die bahnseitigen Voraussetzungen, um ein effizientes S-Bahn-System mit Durchbindungen realisieren zu können. Mit dem Herzstück werden nicht nur die wichtigsten diesbezüglichen Voraussetzung geschaffen; es werden zusätzliche Haltestellen an nutzungsintensiven städtischen Orten geschaffen, womit die raumplanerisch hochgradig angestrebten Ziele einer ‚Verdichtung nach innen‘ bzw. ‚Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel‘ wirkungsvoll unterstützt werden.

Antrag zu Kapitel 2.1.1 Grundsätze für die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur:

Ergänzung mit den raumplanerischen Zielen ‚Verdichtung nach innen‘ bzw. ‚Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel‘

- Das im vorliegenden Ausbauschnitt verwendete SIMBA-Modell der SBB ist für die Dimensionierung und Planung von beschlossenen überregionalen Infrastrukturen zwar sinnvoll, die Wirkung von neuen Infrastrukturen sowie Wechselwirkungen mit den anderen Verkehren (ausserhalb des schweizerischen Bahnverkehrs) kann es aber nicht abbilden. Hierzu ist zwingend der systematische Beizug eines Gesamtverkehrsmodelles notwendig, welches das UVEK für die gesamte Schweiz unterhält. Dieses ist in den grenzüberschreitenden Agglomerationen ebenfalls problemlos durch die grenzüberschreitenden Gesamtverkehrsmodelle Genf und Basel kombinierbar, da diese nach demselben Prinzip funktionieren. Auf diese Weise könnte für die Abschätzung der für den Horizont des Ausbauschnittes erwarteten Nachfrage eine bessere Grundlage verwendet werden.

Antrag zu Kapitel 2.1.3 Verkehrsprognosen: Relativierung der Aussagekraft des nationalen Verkehrsmodells für Randregionen und soweit notwendig Zulassung regionaler Gesamtverkehrsmodelle, namentlich für Agglomerationsräume.

- Die durchgeführten Bedarfsanalysen des Bundes fokussieren auf bestehende und künftige Engpässe. Sie werden aus unserer Sicht der aktuellen Situation der Region Basel nur bedingt gerecht. Die Engpass-Situation ist im nationalen Vergleich wohl vor allem deshalb etwas weniger stark ausgeprägt, als hier die Voraussetzungen für ein eigentliches S-Bahn-System noch fehlen (wer keine Züge hat, hat auch keine Engpässe bei den Infrastrukturen...). Die Bedarfsanalyse sollte somit auch dieser Ausgangslage Rechnung tragen und sich vermehrt auch nach den Potenzialen ausrichten.

Antrag zu Kapitel 2.1.4 Bedarfsanalysen: Potenziale in die Bedarfsanalyse einbeziehen.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

a. Variante Ausbauschnitt 2030 (7 Milliarden Franken)

b. Variante Ausbauschnitt 2035 (11.5 Milliarden Franken)

Wir bevorzugen ausdrücklich, wie vom Bundesrat vorgeschlagen und eingangs dieser Stellungnahme begründet, die grosse Variante (Ausbauschnitt 2035). Nur so können die Angebots- und Anschlussqualität des Referenzzustands 2025 gehalten und die Überlasten auf dem Netz genügend stark abgebaut werden. Die Investitionssumme muss um mindestens CHF 0.5 Mia. erhöht werden, damit die für das Funktionieren des Gesamtkonzepts notwendigen zusätzlichen Massnahmen, beispielsweise zur Sicherstellung der Betriebsstabilität oder zur Berücksichtigung von noch nicht erkennbaren Folgemassnahmen, aufgenommen werden können. Ferner sollen die mit der Einführung von zusätzlichen Güterverkehrsstrassen entstehenden Nachteile für den Personenverkehr abgefedert werden. Grundsätzlich sind bei beiden Varianten genügend Mittel bereitzustellen, damit die vorgesehenen Massnahmen konsequent und ohne Abstriche umgesetzt werden können.

Forderung: Erhöhung des Finanzrahmens der Variante Ausbauschnitt 2035 um mindestens CHF 0.5 Mia. für eine vollständige und konsequente Umsetzung der darin enthaltenen Angebotsschritte

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 bzw. Ausbauschnitt 2035 einverstanden (Personenverkehr, Güterverkehr, grenzüberschreitender Verkehr und betriebliche Anlagen)?

a. Beim Personenverkehr

Wir begrüßen sehr, dass zahlreiche unserer Forderungen Aufnahme in den vorliegenden Bot-
schaftsentwurf des Bundesrates zum Ausbauschnitt 2030/35 gefunden haben, namentlich:

- der Halbstundentakt Basel SBB – Delémont – Biel (Doppelspurausbau Duggingen-
Grellingen)
- der Viertelstundentakt S-Bahn Basel SBB – Aesch (Wendegleis Aesch)
- der Angebotsausbau Waldenburg – Liestal
- die Beschleunigung zwischen Leimental und Bahnhof SBB
- der Halbstundentakt auf der Strecke Basel – Liestal – Aarau – Zürich und
- die Verlängerung der S-Bahn Basel – Olten bis nach Zofingen inkl. Sicherung der An-
schlüsse.

Die Verlängerung der S-Bahn Basel – Olten bis nach Zofingen ist eine Kompensationsmass-
nahme für den Halbstundentakt auf der Strecke Basel – Liestal – Aarau – Zürich. Diese muss
deshalb zwingend spätestens mit der Einführung des Halbstundentaktes erfolgen, eine frühere
Umsetzung sollte unserer Ansicht nach geprüft werden.

Erstaunt sind wir darüber, dass die Massnahmen auf dem Netz der BLT (Beschleunigung im
Leimental und Massnahmen auf der Waldenburgerbahn) trotz sehr gutem Nutzen-Kosten-
Verhältnis nicht Aufnahme in die Ausbauvariante 2030 gefunden haben.

Forderung: Die Massnahmen Beschleunigung Leimental – Bahnhof Basel SBB sowie Ange-
botsausbau Waldenburg – Liestal sind in der Variante Ausbauschnitt 2030 zu priorisieren.

Generell kann mit den oben genannten Massnahmen auf dem Netz der trinationalen S-Bahn
Basel aber noch nicht die erwünschte Wirkung erzielt werden. Um die geplanten Verbesserun-
gen im Angebot tatsächlich realisieren und die Ergebnisse aus den Workshops zum Gesamt-
konzept umsetzen zu können, müssen folgende Verbesserungen berücksichtigt werden:

- **Herzstück**

Das Herzstück ist das Schlüsselement für die Realisierung einer trinationalen S-Bahn Ba-
sel und für einen funktionierenden Bahnknoten Basel. Auf deren Bedeutung für die Ent-
wicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes Basel, aber auch den Fern-, Güter- und in-
ternationalen Verkehr, wurde weiter oben bereits hingewiesen. Die beiden Basler Halbkan-
tone haben schon grosse Vorleistungen erbracht, um das Herzstück planerisch so weit zu
bringen, dass es bereit ist für die Finanzierung durch den Bund. Mit dem im April dieses
Jahres vorgelegten Synthesebericht 'Zukunft Bahnknoten Basel' wurden die Fragen der Li-
nienführung, Anordnung von neuen Haltestellen und der Einführung in die grossen Bahnhö-
fe grundsätzlich geklärt. Die zur Weiterbearbeitung und Realisierung empfohlene Variante
HOCH Y weist ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis von ca. 1.6 aus.

Der Wille, die trinationale S-Bahn und das Herzstück so rasch als möglich zu realisieren, ist
politisch breit abgestützt. Die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
haben mit grosser Zustimmung je einen Kredit von 20 bzw. 10 Millionen Franken zur Si-
cherstellung der Vorprojektierung des Herzstückes gesprochen. Im Weiteren hat der Grosse
Rat des Kantons Basel-Stadt im März dieses Jahres mit grosser Mehrheit eine Motion an
den Regierungsrat überwiesen, in welchem dieser beauftragt wird, mit dem Bund die Mög-
lichkeiten und Modalitäten einer weitergehenden Vorfinanzierung abzuklären. Dies alles
sind deutliche Zeichen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, dass sie das Herz-
stück voranbringen wollen.

Auf Grund der geschilderten Ausgangslage erwartet der Kanton Basel-Landschaft, dass seitens des Bundes verbindlichere Aussagen zum Herzstück gemacht und in STEP AS 2030/35 hierfür konkretere und bessere Finanzierungslösungen eingebracht werden. Es ist unbestritten, dass sich - wie bei zahlreichen anderen Projekten, die für AS 2030/35 zur Diskussion stehen - der künftige Zeitbedarf bis zur Baureife (Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens) noch auf 7 bis 10 Jahre beläuft. In dieser Zeitspanne müssen genügend finanzielle Mittel für die Weiterführung der Vorprojektierung, die Bauprojektierung und die Durchführung und Begleitung des Plangenehmigungsverfahrens zur Verfügung stehen. Erfahrungsgemäss werden hierfür rund 4 bis 6% der mutmasslichen Gesamtbaukosten benötigt. Fürs Herzstück, dessen Kosten gemäss Variante HOCH Y auf rund 2.4 Mrd. veranschlagt sind, werden bis zur Baureife somit 100 bis 140 Millionen Franken Projektierungsgelder benötigt.

Auf jeden Fall muss sichergestellt werden, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten für das Herzstück ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden können.

Forderung: Der Regierungsrat beantragt, dass die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks anerkannt und die vollen Projektierungskosten in der Grössenordnung von CHF 120 Mio. in den Ausbauschritt STEP AS 2030/35 aufgenommen werden.

- **Liestal – Sissach (Ergolzthal) und Sissach – Läfelfingen – Olten (Homburgertal)**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat in ihrer Eingabe im November 2014 auch die stündliche Verlängerung einer S-Bahn von Liestal bis Sissach gefordert, welche gemäss früheren Aussagen der SBB auf der bestehenden Strecke fahrbar sein sollte. Diese Forderung wurde mit der Option einer allfälligen Durchbindung auf die Strecke Sissach – Läfelfingen – Olten verbunden. Zum Bedauern des Kantons Basel-Landschaft und der Planungsregion Nordwestschweiz wurden diese Forderungen, welche seitens BAV als Modul F5 zusammengefasst wurden, nicht dem Bewertungsprozess unterzogen.

Forderung: Eine stündliche Verlängerung der S-Bahn von Liestal nach Sissach sowie die Option einer Durchbindung über Läfelfingen nach Olten sind im Rahmen der Erarbeitung der Gesamtkonzepte zu prüfen.

- **Basel – Rheinfelden**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im November 2014 den Viertelstundentakt der S-Bahn im Fricktal auf dem Abschnitt Basel – Rheinfelden eingegeben. Dieses Angebot wurde mit der sehr grossen Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt begründet. Für den Angebotsausbau ist ein 3. Gleis notwendig, dessen hohe Kosten (ca. CHF 370 Mio.) eine schnelle Umsetzung dieses Angebotsziels verhindert. Trotz der hohen Kosten weist diese Massnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0.6 (bzw. 0.7 in einer Sensitivität) auf und erfüllt damit die Anforderungen bezüglich des volkswirtschaftlichen Nutzens.

Der Regierungsrat befürchtet, dass für die Umsetzung des Ausbaus 2025 mit dem Viertelstundentakt der S-Bahn Basel–Liestal nur eine minimale, signaltechnische Entflechtungslösung in Pratteln realisiert wird. Damit besteht die Gefahr, dass die hohen Kosten für die bauliche Entflechtungslösung vollständig dem späteren Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden.

Forderung: Bei einem Verzicht auf eine bauliche Entflechtung in Pratteln dürfen die eingesparten Mittel nicht dem späteren Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden. Falls für den Infrastrukturausbau zum Viertelstundentakt der S-Bahn nach Rheinfelden derzeit

keine Mittel vorhanden sind, sollen zumindest die entsprechenden Planungskosten in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden.

- **Haltestellen**

Der Regierungsrat begrüsst die Investitionen in die zwei grössten Bahnhöfe der trinationalen Agglomeration Basel (Basel SBB und Badischer Bahnhof). Der Bahnhof Basel SBB erreicht bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze auf den Publikumsanlagen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb die Leistungssteigerung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB nur in der Variante Ausbauschnitt 2035 enthalten ist.

In Bezug auf neue Haltestellen auf dem Netz der SBB lässt die vorliegende Vernehmlassungsunterlage die Auswahl noch offen, was sehr bedauerlich ist. Im Anhang 2 werden die neuen Haltestellen allerdings teilweise bereits priorisiert, indem den Haltestellen Basel Morgartenring, Basel St. Jakob/Wolf und Haltestelle Dornach Apfelsee der Status ‚offen‘ und der Haltestelle Solitude der Status 1. Dringlichkeit zugewiesen werden. Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft ist einzig bei der Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf der Status ‚offen‘ gerechtfertigt.

Die SBB-Haltestellen Basel Morgartenring und Dornach Apfelsee sind zwingend in das Paket AS 2030/35 aufzunehmen, da sie zur Erreichung der beschlossenen regionalen Entwicklungsziele zwingend sind und sie gemäss Analyse der SBB die betrieblichen Gegebenheiten an den betroffenen Strecken nicht beeinträchtigen sowie keine Folgemassnahmen auslösen. Aus denselben Gründen sind die Haltestellen Münchenstein Ruchfeld sowie Basel Solitude in den Ausbauschnitt aufzunehmen. Die Haltestelle Basel Morgartenring soll spätestens dann zur Verfügung stehen, wenn die S-Bahn in Richtung EAP fahren kann. Sie gehört deshalb ins Paket AS 2030. Die Haltestelle Dornach Apfelsee muss im Zusammenhang mit der S-Bahn-Linie aus dem Laufental gesehen werden und gehört deshalb auch in das Paket AS 2030.

Die Realisierung der geforderten Haltestellen ist aus Sicht der Planungsregion Nordwestschweiz überfällig; alleine die fünfjährige Zeitspanne von der Eingabe der Planungsregion 2014 bis zum angestrebten Parlamentsbeschluss des AS 2030/35 2019 stellt bereits eine grosse Verzögerung dar und blockiert die Entwicklung der betroffenen Schwerpunktgebiete. Weitere Verzögerungen sind nicht hinnehmbar.

Forderungen: Der Regierungsrat fordert:

- Die Massnahmen an den Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sind in die Variante Ausbauschnitt 2030 aufzunehmen.
- Die neuen Haltestellen Basel Morgartenring, Dornach Apfelsee und Münchenstein Ruchfeld in den Ausbauschnitt STEP AS 2030 resp. AS 2035 aufzunehmen.

b. Beim Güterverkehr

Wir begrüssen Ausbaumassnahmen, die zu einer Entflechtung von Güter- und Personenverkehr im Raum Basel beitragen. Wir begrüssen ebenfalls die Schaffung eines gesamtschweizerischen Güter-Expressnetzes mit mehr und schnelleren Zügen täglich.

Die zusätzliche Anzahl Güterexpresszüge ab Basel wird zweifelsohne Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken haben. Ob sich dieser Verkehr dereinst tatsächlich ohne zusätzliche Ausbaumassnahmen bewerkstelligen lässt, sei als Frage erneut gestellt. Generell ist darauf zu achten, dass durch die Güter-Expresstrassen keine grundlegenden Einschränkungen im Personenverkehr entstehen.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Wir begrüßen die Bereitschaft des Bundes, grenzüberschreitende Projekte mitzufinanzieren. Die Realisierung attraktiver grenzüberschreitender Bahnangebote ist unserer Ansicht nach von schweizweitem Interesse, da diese einen erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Nutzen bringen, der über die engere Region hinaus Wirkung zeigt. Entsprechend erfreut sind wir über die Kostenbeiträge des Bundes zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs in der trinationalen Region Basel, namentlich den aus Sicht Kanton Basel-Landschaft äusserst wichtigen Angebotsausbau Basel SBB – Euroairport (6 Züge pro Stunde) bzw. den Schienenanschluss zum dritten Landesflughafen wie auch den Halbstundentakt Basel – Schaffhausen – Singen bzw. die Elektrifizierung Hochrheinstrecke sowie den Viertelstundentakt Basel Badischer Bahnhof – Bahnhof Lörrach bzw. Ausbauten auf der Strecke Badischer Bahnhof – Lörrach.

Die für das grenzüberschreitende Angebot resp. die dazu notwendigen Infrastrukturen vorgesehenen CHF 100 Mio. werden unserer Ansicht nach allerdings nicht ausreichend sein, um den gemäss prognostizierten Nutzenanteilen Schweiz/Frankreich resp. Deutschland für die Schweiz anfallenden Kostenanteil an den geschätzten Gesamtkosten von CHF 439 Mio. abzudecken.

Forderung: Die Finanzierung des Bundes muss den Anteil decken können, den der Schweizerische Bund an grenzüberschreitende Infrastrukturen gemäss Abschätzung des Nutzens für die Schweiz bezahlt.

Darüber hinaus stellen wir mit Erstaunen fest, dass die grenzüberschreitenden Projekte auf Seite 68 des erläuternden Berichtes nur in der 1. Dringlichkeitsstufe und nicht in der Variante Ausbauschritt 2030 aufgeführt sind. Ebenso werden die vollen Kosten angerechnet, obwohl der Bund nur einen Anteil übernehmen wird.

Forderung: Wir fordern, dass die grenzüberschreitenden, für die trinationale S-Bahn Basel zentralen Projekte in den Ausbauschritt 2030 aufgenommen werden.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Keine Anmerkungen

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Wir verweisen hier auf die Antworten zu Frage 4.a. Darüber hinaus erachten wir folgende Massnahmen als dringend:

- **Neuer Juradurchstich**

Neben den bereits erwähnten Massnahmen erachtet der Kanton Basel-Landschaft den neuen Juradurchstich als notwendig. Dieser ist in der Vorlage nirgendwo erwähnt, obwohl im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur auch für dieses Vorhaben Mittel für vorbereitende Planungen vorgesehen sind. Dem neuen Juradurchstich wird durch die Sicherstellung der Kapazitäten, der Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr (S-Bahn) im Abschnitt Liestal – Olten für den Ausbauschritt 2040 eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

Forderung: Die Planungsarbeiten zum neuen Juradurchstich, wie sie im Ausbauschnitt 2025 beschlossen wurden, sind unverzüglich aufzunehmen und in den FABI/STEP-Prozess zu integrieren.

- **Teil- oder Vollausbau Lötschberg-Basistunnel**

Das NEAT-Konzept ist mit der Inbetriebnahme der drei Basistunnel am Gotthard, Monte Ceneri und Lötschberg erst teilweise realisiert. Nach wie vor fehlen wichtige Aus- und Neubauten auf den nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken und vor allem auch der Teil- oder Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels. Gerade der mehrwöchige Unterbruch in Rastatt hat deutlich gezeigt, wie verletzlich das Bahnsystem heute auf äussere Einflüsse und Störungen ist und wie wichtig leistungsfähige Ausweichrouten sind. Vor allem im alpenquerenden Güterverkehr sind diese unerlässlich. Insofern ist die Netzvariante der NEAT sehr wichtig.

Nicht nur der Güterverkehr, sondern vor allem auch der nationale wie internationale Fernverkehr profitiert von den beiden Nord-Süd-Achsen. Speziell auf der Relation Basel – Berner Oberland/Wallis ist der integrale Halbstundentakt anzustreben, so wie ihn die Planungsregion Nordwestschweiz explizit fordert. Allerdings fehlt er heute noch auf dem Abschnitt zwischen Spiez und Brig wegen der Einleisigkeit im Lötschberg-Basistunnel.

Aus diesen Gründen unterstützt der Kanton Basel-Landschaft als Mitglied des Lötschberg-Komitees die Bestrebungen, im Ausbauschnitt 2035 zumindest den Tunnelabschnitt Ferden – Mitholz auszubauen und bahntechnisch auszurüsten.

Forderung: Der Teil- oder Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ist als Massnahme in den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 aufzunehmen.

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Der Regierungsrat begrüsst es, dass der Bund die Wichtigkeit des „Herzstücks Basel“ anerkennt, erachtet es aber als inakzeptabel, dass in diesem Fall das Risiko einer Vorfinanzierung vollständig auf die Kantone abgewälzt wird. Dies würde nicht den geltenden FABI-Rechtsgrundlagen entsprechen, gemäss welchen der Ausbau der Bahninfrastruktur vollständig in der Verantwortung des Bundes liegt. Wenn der Bund eine Investition als zweckmässig einstuft, wie das beim „Herzstück Basel“ der Fall ist, müssen auch die Kosten dafür aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) übernommen werden.

Forderung: Die Regierung verlangt vom Bund einen verbindlicheren Vorschlag, der die Übernahme der Projektierungskosten des „Herzstücks Basel“ durch den Bund bis zum nächsten Ausbauschnitt sicherstellt. Eine Finanzierung durch Dritte auf eigenes Risiko wird abgelehnt.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Ja, diese gesetzlichen Voraussetzungen müssen unbedingt vorliegen. Der Regierungsrat ist generell der Ansicht, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gemäss FABI-Gesetz vollständig über den BIF finanziert werden muss.

Der Regierungsrat erachtet es des Weiteren als sinnvoll, wenn baureife Projekte vorfinanziert werden können und nicht bis zum nächsten Ausbauschritt zurückgestellt müssen. Allerdings muss sichergestellt werden, dass nur Projekte, die den langfristigen Zielen entsprechen und als volkswirtschaftlich sinnvoll beurteilt wurden, vorfinanziert werden. Um diese Aufwärtskompatibilität beurteilen und sicherstellen zu können, ist eine Langfristplanung über mehrere Ausbauschritte ("Leuchtturm") notwendig.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Der Ausbauschritt 2030/35 ist das erste Massnahmenpaket, das in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und den Kantonen erarbeitet wurde. Die Methodik für den nächsten Ausbauschritt 2035/40 kann und soll weiter verbessert werden. Die Kantone haben in diesem Prozess viel Wissen aufgebaut, das zur Weiterentwicklung der Methodik dienen kann. Dieses soll in die Ausarbeitung des nächsten Ausbauschrittes einfließen. Auch sollen der Bund und die Kantone/Planungsregionen gemeinsam eine Langfristplanung zur Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes erarbeiten, welche als Grundlage für weitere Ausbauschritte dient.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Gerade um Planungsverzögerungen bei strategisch wichtigen Projekten zu vermeiden, wird ein Finanzierungssystem für Projektierungsmittel vorgeschlagen. Diese sollten von den Kantonen zwecks Projektierung abgerufen werden können.

Weiter sind die speziellen Herausforderungen bezüglich grenzüberschreitende Agglomerationen hervorzuheben. Mit Genf und Basel besitzt die Schweiz laut Raumkonzept zwei Metropolitanräume, bei denen die Kernstadt zwar auf Schweizer Gebiet liegt, aber die Agglomeration weit über die Grenze reicht. Auch die Pendlerströme halten nicht an der Grenze, was in Bezug auf die Planung von Verkehrssystemen eine besondere Herausforderung darstellt. In der Tat haben die einzelnen Teilgebiete zu wenig Gewicht, um einen Ausbau selbst zu stemmen. Die trinationale Agglomeration Basel dankt zwar dem Bund, dass er diese speziellen Voraussetzungen berücksichtigt. Die Tatsache, dass in Genf oder Basel in „einem Raum“ gedacht und geplant wird, scheint aber bezüglich Nutzenberechnung noch ungenügend umgesetzt zu sein.

Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme wie auch für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Vize-Regierungspräsidentin



Peter Vetter
Landschreiber

Zur Kopie an:

- Regierungen der Kantone AG, BE, BS, JU und SO
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV
- tireno
- Konsortium Basel-Stadt und Basel-Landschaft Bahnknoten und Herzstück Basel
- Lötschberg-Komitee
- Gotthard-Komitee