



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI 2016 – 2025
Verpflichtungskredit

Datum: 19. Mai 2015

Nummer: 2015-198

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI 2016 – 2025

Verpflichtungskredit

vom 19. Mai 2015

1. Zusammenfassung

Die Annahme der nationalen Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat eine Neuordnung der Finanzierungs- und Planungsmechanismen zur Folge. Mit dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) trägt der Bund die Hauptlast für Erhalt und Ausbau der Eisenbahn-Infrastrukturen in der Schweiz. Zu den neuen Finanzierungsquellen des BIF zählt auch ein Kantonsbeitrag, welcher für den Kanton BL im Jahr 2016 auf CHF 18.1 Mio. zu liegen kommt.

Der Bund hat neu die Systemführerschaft für Bahninfrastrukturen inne. Er plant die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur mit Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP), welche in zeitlich aufeinanderfolgenden Ausbausritten gegliedert sind. Der Ausbauschritt STEP 2025 ist bereits beschlossen und befindet sich in der Umsetzung. Der Ausbauschritt STEP 2030 wird gegenwärtig unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) erarbeitet und kann voraussichtlich 2019 durch das Bundesparlament beschlossen werden. Weitere Ausbausritte sollen im Abstand von 4-8 Jahren folgen.

Auch die Kantone werden in diesen Prozess einbezogen. Der Kanton Basel-Landschaft bildet zusammen mit seinen Nachbarkantonen (und Teilen des Kantons Bern) die Planungsregion Nordwestschweiz. Die Planungsregionen müssen für jeden STEP-Ausbauschritt eine nachfragegestützte Bedarfsanalyse durchführen, die Angebotswünsche des Regionalverkehrs formulieren und in ein stimmiges Angebotskonzept überführen. Weiter sind sie verpflichtet zuhanden des BAV die notwendigen Bewertungsgrundlagen für die eingereichten Module der Angebots- und Infrastrukturweiterentwicklung zu sammeln und Optimierungsmöglichkeiten zu konzipieren. Für die grenzüberschreitenden Belange des trinationalen Raumes Basel erfolgt diese Arbeit im Mandatsverhältnis über den Fachbereich S-Bahn des Vereins Agglo Basel, welcher die Koordination und Vermittlung zwischen den diversen Akteuren sicherstellt. Schliesslich sind die Kantone nach dem Beschluss eines STEP Ausbausrittes auch in die Umsetzung der Infrastrukturprojekte involviert.

Die Mitwirkung der Kantone ist nicht nur erforderlich seitens des BAV; sie ist auch im eigenen Interesse der Kantone: Damit können sie auf den Prozess der STEP-Erarbeitung Einfluss nehmen und später ihre Interessen bei der Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen wahrnehmen. Auf diesem Wege kann dahingehend Einfluss genommen werden, dass der Kanton BL aus dem in den BIF einbezahlten Betrag auch einen Nutzen zieht und potenziell sogar ein Vielfaches an Bundesmitteln der Bahninfrastruktur des Kantons BL zugute kommt. Verpasst der Kanton diese Chance, den verkehrlichen Problemen langfristig entgegenzuwirken, handelt er sich gegenüber anderen Kantonen einen strukturellen Nachteil ein und riskiert deutliche Einbussen im Standortwettbewerb mit anderen Regionen.

Um diese Aufgaben wahrnehmen zu können, hat der Landrat für das Jahr 2015 einem Budget-Postulat¹ zugestimmt, in welchem bereits der hier beantragte Mittelbedarf für die Folgejahre angekündigt wurde. Die Periodizität und Überlappung der STEP-Ausbauschnitte wirken sich positiv auf die zeitliche Verteilung der Arbeiten aus. Unter Berücksichtigung von wegfallenden Aufgaben sowie der im erwähnten Budget-Postulat dargelegten Verzichtplanung kann der anfallende Zusatzaufwand personell mit zwei 80%-Projektleitungsstellen und 10% einer Sekretariatsstelle zzgl. Planungskosten abgedeckt werden. Die Personalkosten für den trinationalen Raum Basel sowie die Planungskosten werden nach Verteilschlüsseln zwischen den Kantonen aufgeteilt. Der Anteil BL sowie die Kostenaufschlüsselung sind in Kapitel 5 detailliert dargestellt. Insgesamt bedarf es für die nachfolgenden Jahre 2016-2025 einen Beitrag des Kantons BL von Total CHF 4.0 Mio..

¹ Vorlage [2014-250_01-09](#), angenommen vom Landrat am 11.12.2014

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
3.	Rahmenbedingungen	4
3.1.	Bundesbeschluss und Bundesgesetz über FABI	4
3.2.	Finanzierungsmechanismus	5
3.3.	Ausbaumechanismus und Funktion der Kantone	6
3.3.1.	Planungsregion Nordwestschweiz: Perimeter, Organisation und Aufgaben	7
3.3.2.	Trinationaler Raum Basel: Perimeter, Organisation und Aufgaben	9
4.	Projekte im Rahmen STEP 2025 und 2030	10
4.1.	STEP AS 2025	10
4.2.	STEP 2030	11
5.	Bedarfsnachweis	12
5.1.	Abschätzung personeller Aufwand	12
5.2.	Abschätzung Aufwand Planungs- und Ingenieurarbeiten	15
5.3.	Gesamtbedarf	15
6.	Kosten und Finanzierung	16
6.1.	Projektkosten Planungsregion Nordwestschweiz (Anteil BL)	16
6.2.	Projektkosten trinationaler Raum (Anteil BL)	17
6.3.	Finanzrechtliche Prüfung	18
7.	Termine	18
7.1.	Planungsprozess STEP	18
7.2.	Arbeiten Kanton BL im Planungsprozess	19
8.	Antrag	21
9.	Anhang	23
9.1.	Änderungen in der Bundesverfassung	23
9.2.	Änderungen im Bundesgesetz	24
9.2.1.	Auszug der für diese Vorlage relevanten Artikel aus dem Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013	25

2. Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 9. Februar 2014 der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI zugestimmt. Die Annahme der Vorlage hat eine Neuregelung von Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur zur Folge und bedeutet für die Kantone neben Änderungen in den Zuständigkeiten und Prozessen (vgl. Kap. 3) einen deutlichen finanziellen Mehraufwand.

Obwohl die Beschlüsse, wie auch die Verordnungsanpassungen voraussichtlich erst per 1. Januar 2016 in Kraft treten werden, begannen die Aufbau-, Planungs- und Koordinationsarbeiten bereits im Frühjahr 2014. Dies aufgrund der Tatsache, dass die Angebotskonzepte für den Ausbauschnitt 2030 per 28. November 2014 beim Bund eingereicht werden mussten. Die Arbeiten führten zu einem grossen Aufwand auf Seite der Kantone. Im Jahr 2014 wurde dieser durch bestehendes Personal (TBA Mobilität, Aggloprogramm Basel) übernommen; dadurch mussten andere Aufgaben posteriorisiert werden, teilweise Externe beauftragt und zahlreiche Überstunden geleistet werden. Da bis zur Publikation der Planungsgrundlagen durch das Bundesamt für Verkehr im April 2014 nicht absehbar war, *welchen* Mehraufwand FABI für die Kantone bedeuten würde, konnten die benötigten Mittel auch für das Jahr 2015 nicht rechtzeitig im Budget eingestellt werden. Deshalb hat der Regierungsrat mittels Budget-Postulat eine Budgeterhöhung um CHF 400'000.- beantragt, welche am 11. Dezember 2014 vom Landrat bewilligt wurde (Vorlage [2014-250_01-09](#)).

Wie in besagtem Budget-Postulat bereits angekündigt, werden nun mittels der vorliegenden Landratsvorlage die Mittel für die Jahre 2016ff. beantragt.

3. Rahmenbedingungen

3.1. Bundesbeschluss und Bundesgesetz über FABI

- Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Der am 9. Februar 2014 verabschiedete Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volkinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ vom 20. Juni 2013) hat eine Änderung der Bundesverfassung zur Folge. Namentlich werden Art. 81a Öffentlicher Verkehr, Art. 85 Abs. 2, Art. 87a Eisenbahninfrastruktur und Art. 130 Abs. 3^{bis} sowie die Übergangsbestimmungen (Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 3 sowie Ziff. 14 Abs. 4 und 5) neu eingefügt. Die einzelnen Artikel finden sich im Anhang (Kap.9.1, S. 23).

- Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Das FABI-Gesetz (Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013) hat Anpassungen des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) zur Folge, namentlich an Kapitel 5a, Ausbau der Infrastruktur, und an Kapitel 6, Finanzierung der Infrastruktur (vgl. Kap. 9.2.1 im Anhang, S. 25).

3.2. Finanzierungsmechanismus

Mit FABI ändert der Mechanismus für die Bahninfrastruktur-Finanzierung: Gemäss Art. 49 EBG trägt neu der Bund die Finanzierungs-Hauptlast (ausgenommen für Strecken im Nahverkehr). Er finanziert Betrieb, Unterhalt und Ausbauten aus dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds BIF. Dieser wird aus bisherigen und neuen Quellen alimentiert:

- Wie bisher werden jährlich rund 4 Milliarden Franken (ca. 80% der Einlagen) aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030) in den Fonds fließen.
- Aus neuen Quellen fließen jährlich ca. 1 Milliarde Franken in den Fonds: Ein Teil stammt aus einem Promille der Mehrwertsteuer (360 Mio. Franken, befristet von 2018-2030) und aus zusätzlichen Beiträgen der Kantone (netto 500 Mio. Franken).

Die zusätzlichen Beiträge der Kantone erfolgen in Form einer jährlichen Pauschale, die sich aus den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr errechnet. Für den Kanton Basel-Landschaft beläuft sich die Höhe der Pauschale für das Jahr 2016 auf CHF 18.1 Mio.

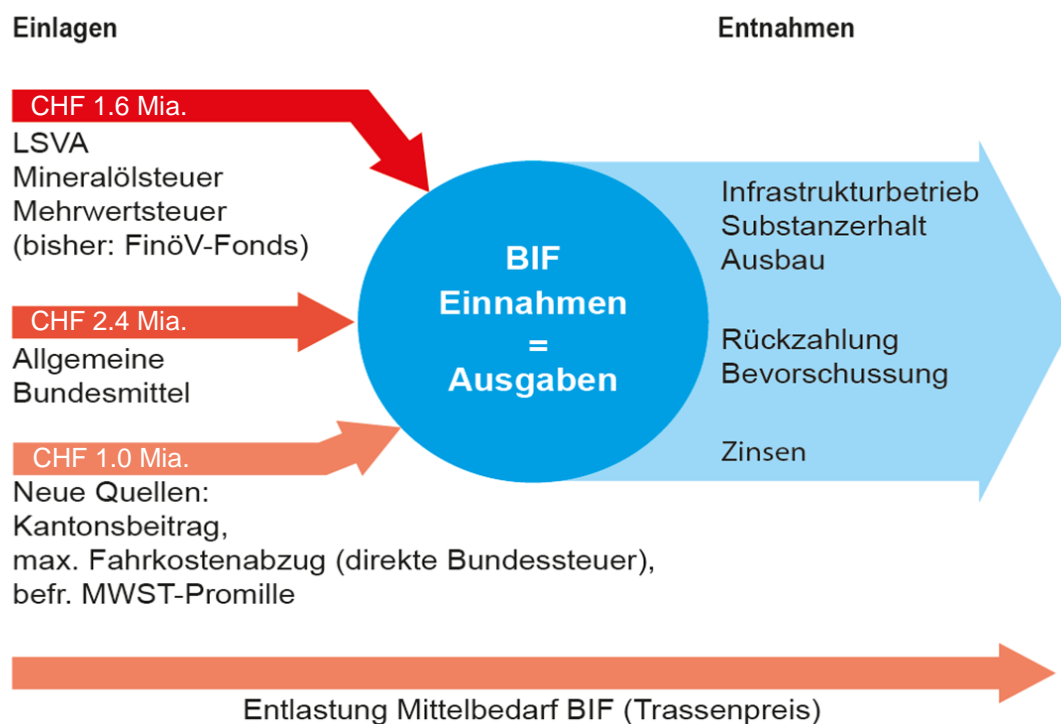


Bild 1: Speisung des Bahninfrastrukturfonds aus bisherigen und neuen Quellen (Quelle: BAV)

3.3. Ausbaumechanismus und Funktion der Kantone

Über den Bahninfrastrukturfonds werden nur jene Ausbaumassnahmen finanziert, die vom Bundesparlament (in einem Zyklus von 4 bis 8 Jahren) in einen STEP-Ausbauschritt aufgenommen wurden. Massgebend für Ausbauprojekte ist insbesondere, dass sie „in ihrem Umfang und der zeitlichen Abfolge aus einer Gesamtsicht erforderlich und, im Falle von Erweiterungsinvestitionen, prioritär sind“ (FABI Botschaft vom 18.1.2012). Dies betrifft die Infrastruktur von SBB und Privatbahnen gleichermassen, jedoch sind Publikumsanlagen nicht Bestandteil des STEP. Weiterhin möglich sind Vorfinanzierungen durch die Kantone, sowie Mitfinanzierungen, falls Kantone Infrastrukturprojekte des STEP erweitern möchten.

Die Ausbaumassnahmen werden unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) erarbeitet. Das Bundesamt für Verkehr nimmt die Bedürfnisse des Regional-, Fern- und Güterverkehrs auf und vereint diese in Modulen. Die Bewertung und Priorisierung der Module, die Herleitung des Bedarfs an Infrastruktur-Ausbauprojekten sowie gegebenenfalls die Erarbeitung der dafür erforderlichen Parameter erfolgt durch den Bund, der auch den daraus resultierenden Planungsaufwand übernimmt und finanziert.

Die Kantone haben mit FABI deutlich mehr Einflussmöglichkeiten und Verantwortung erhalten, was allerdings mit einem starken Wachstum auf der Aufgabenseite verbunden ist. Das Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, Artikel 48d (vgl. Anhang S. 25), regelt die Aufgabenteilung bei der Planung der Ausbauschritte zwischen Bund, Kantonen und Bahnen. So leitet und koordiniert – wie oben beschrieben – das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Die Kantone sind für die Angebotsplanung in den Regionen verantwortlich. Sie organisieren sich dazu in sogenannten Planungsregionen (vgl. Bild 2). Die betroffenen Transportunternehmen (TU) und die Akteure der Güterverkehrsbranche werden ebenfalls in den Planungsprozess eingebunden. Einem abgestimmten Planungsverfahren kommt somit eine hohe Bedeutung zu.

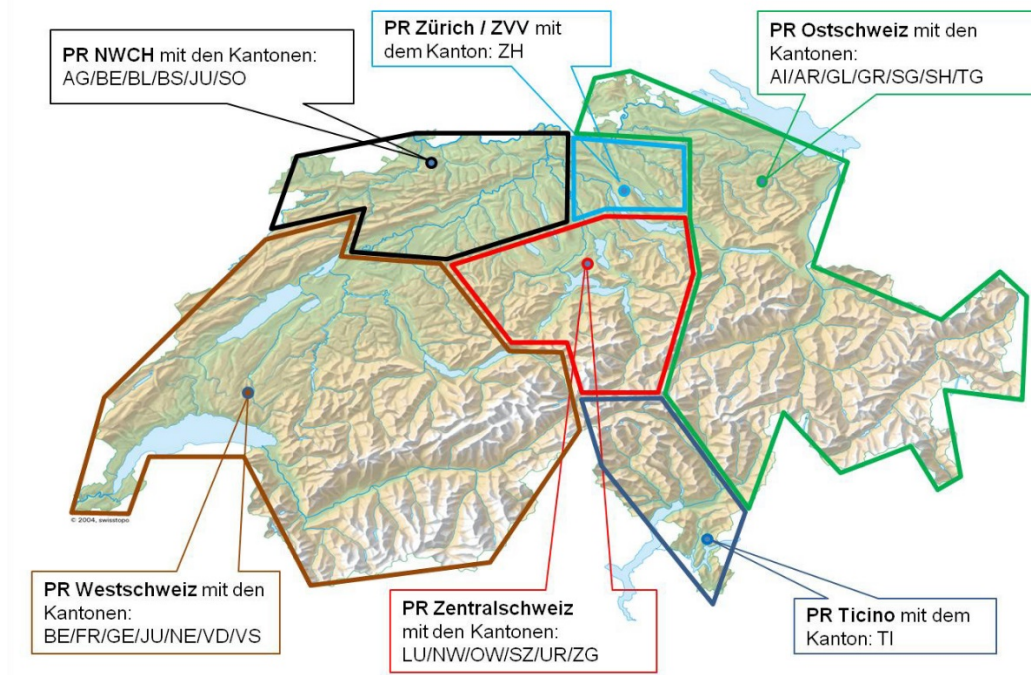


Bild 2: Die 6 Planungsregionen der Schweiz (Quelle: BAV)

Die neue Aufgabenteilung bei der Angebotsplanung verpflichtet die Planungsregionen, eine über die verschiedenen Kantone koordinierte Planung der Angebotskonzepte für den Regionalverkehr zu erstellen. Für diese Arbeiten war bisher die SBB zuständig. Das impliziert einen beträchtlichen Mehraufwand für die Kantone, einerseits für die Planungsarbeit an sich, andererseits für die Koordination zwischen den beteiligten Akteuren. Schliesslich absorbiert auch die Erarbeitung der Projektanträge, die in einer vorgeschriebenen Reife dem Bund einzureichen sind, in grösserem Ausmass personelle Ressourcen. Der Qualität dieser Anträge resp. der darin beschriebenen Analysen und Angebotskonzepte kommt eine zentrale Bedeutung zu, stehen sie doch in Konkurrenz zu einer grossen Zahl weiterer Bauprojekte in den anderen Kantonen und Planungsregionen – vergleichbar etwa mit den Agglomerationsprogrammen.

Die folgenden Abschnitte geben eine Übersicht über Organisation und Prozess der Planung in der Region Nordwestschweiz inkl. trinationalem Raum. Sie zeigen, welche Anforderungen mit FAB1 auf die Kantone zukommen und verdeutlichen den Handlungsbedarf auf deren Seite.

3.3.1. Planungsregion Nordwestschweiz: Perimeter, Organisation und Aufgaben

Der Kanton Basel-Landschaft bildet, gemeinsam mit den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Solothurn sowie Teilen der Kantone Bern und Jura, die Planungsregion Nordwestschweiz. Der Perimeter der Planungsregion ist politisch und geografisch so ausgebildet, dass die Planungsregion Entscheidkompetenzen über alle Zulaufstrecken des Regionalverkehrs Basel hat. Zum Planungsportfolio gehören ausserdem Teile der Hauptachsen Fernverkehr West-Ost, Nord-Süd und alle Juraquerungen (vgl. Bild 3). Allerdings liegt im Gegensatz zum Regionalverkehr die Entscheidkompetenz des Fernverkehrs generell nicht bei den Kantonen.

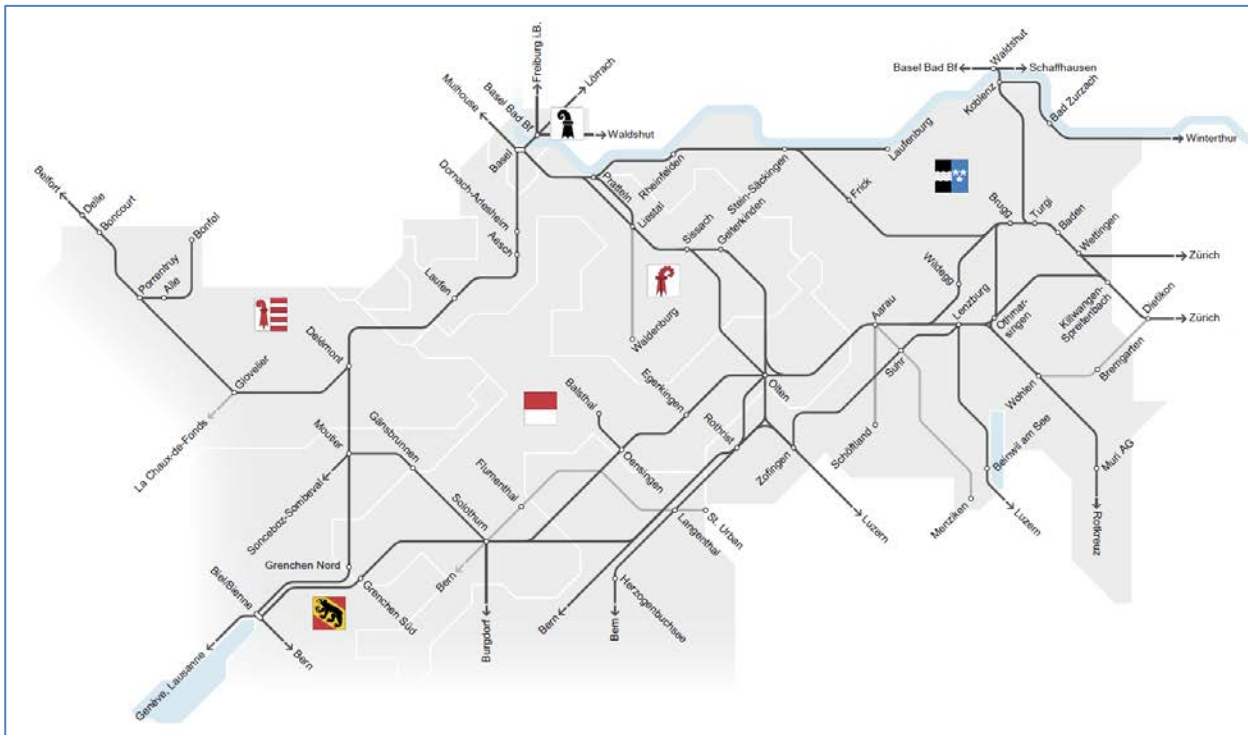


Bild 3: Perimeter Planungsregion Nordwestschweiz

Die Planungsregion Nordwestschweiz ist – gemäss Vorgaben BAV – vierstufig aufgebaut (Lenkungs- und Koordinationsausschuss, Begleit- und Arbeitsgruppen). Sie ist bezüglich Planungsverantwortung in drei geografische Räume unterteilt: Raum Basel; Raum Biel – Delémont – Basel; und Raum Jurasüdfuss Ost (vgl. Bild 4).

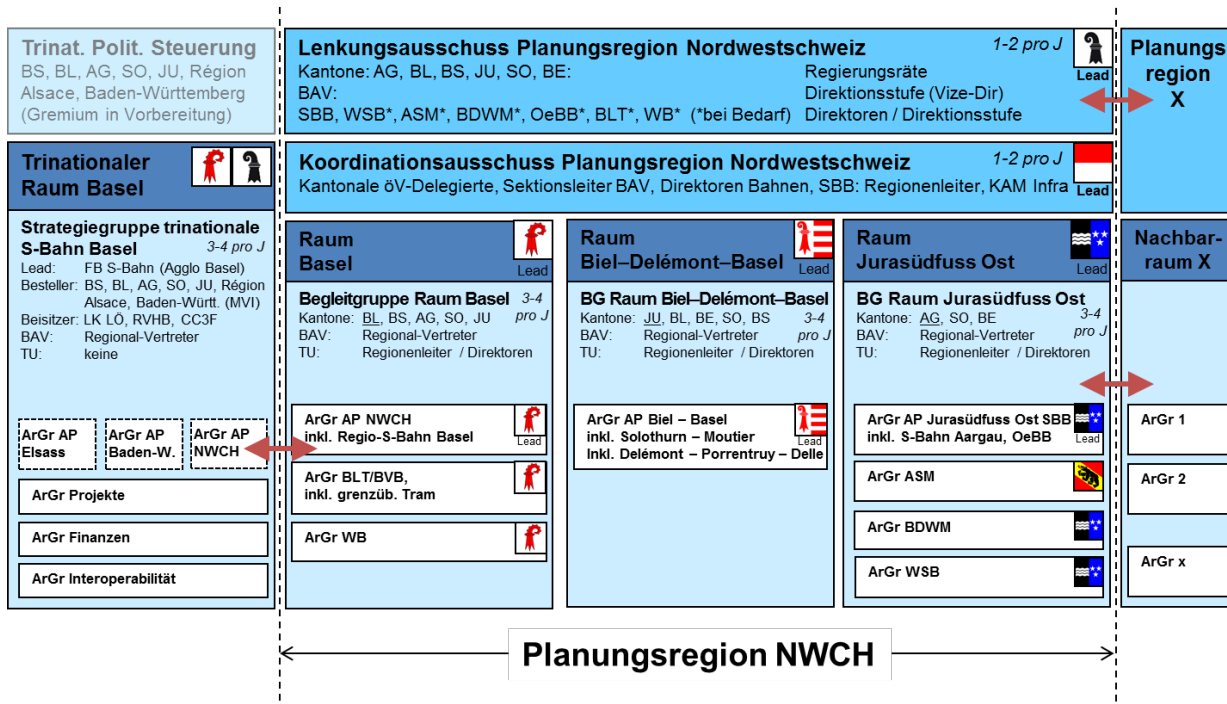


Bild 4: Organisation Planungsregion NWCH und trinationaler Raum

Die fachlichen Grundlagen für die Angebotskonzepte werden in den Arbeitsgruppen (ArGr) erarbeitet. Hauptaufgabe der Begleitgruppen ist die Koordination der Arbeiten innerhalb der Räume und die Formulierung der Anträge an den Koordinations- bzw. den Lenkungsausschuss. Der Koordinationsausschuss führt die Planungen in den drei Teilräumen zusammen und sorgt dafür, dass sich aus den einzelnen Planungen ein gesamtheitliches, aufeinander abgestimmtes Angebot über die gesamte Planungsregion ergibt.

Der Kanton Basel-Landschaft hat den Vorsitz im Raum Basel und stellt die Leitung der drei Arbeitsgruppen innerhalb des Raumes. Zudem ist der Kanton im Koordinationsausschuss durch den öV-Delegierten und im Lenkungsausschuss durch die Regierungsrätin vertreten.

Die federführende Rolle des Kantons Basel-Landschaft im Raum Basel hat zwar eine Erhöhung des Bedarfs an personellen und finanziellen Ressourcen zur Folge, stärkt aber gleichzeitig die Position des Kantons. Diese Schaltstellen-Funktion ist im Hinblick auf das auszuarbeitende Angebotskonzept von enormer Bedeutung.

3.3.2. Trinationaler Raum Basel: Perimeter, Organisation und Aufgaben

Während sich die Planungsregionen unter FABI auf schweizerisches Territorium beschränken (müssen), existieren in der Region Basel auf der Schiene auch grenzüberschreitende Regionalverbindungen nach Deutschland und Frankreich. Um dieses Angebot strategisch weiterzuentwickeln und zu koordinieren existiert für den trinationalen Raum Basel die Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel, in welcher sämtliche Bestellerbehörden (Kantone BL, BS, AG, SO, JU, Land Baden-Württemberg, Région Alsace) sowie das BAV vertreten sind (vgl. Bild 4, linke Säule). Aufgrund deutscher und französischer Rahmenbedingungen, insbesondere dem Wettbewerb auf der Schiene, sind die Transportunternehmen hier nicht vertreten.

Die Leitung dieses Gremiums wurde übertragen an den Fachbereich S-Bahn des grenzüberschreitend verankerten Vereins Agglo Basel, welcher vom Kanton BL mitfinanziert wird und seinen Sitz in Liestal hat. Es wurden damit keine Kompetenzen von den Bestellerbehörden abgegeben; die trinationale Organisation hat vornehmlich koordinierenden und mediativen Charakter. Die Bildung eines grenzüberschreitenden Lenkungsausschusses für den trinationalen Raum Basel ist in Vorbereitung.

Der Perimeter des trinationalen Raums Basel (mit der Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel) erstreckt sich über das gesamte Netz der S-Bahn Basel. Namentlich beinhaltet dies die Bahnkorridore von Basel nach Mulhouse, Müllheim, Zell (Wiesental), Waldshut, Frick / Laufenburg (CH), Olten und Delémont.

Um den räumlichen Überschneidungen und inhaltlichen Schnittstellen des trinationalen Raums Basel mit der Planungsregion Nordwestschweiz zu begegnen, existiert sowohl in der Strategiegruppe trinationale S-Bahn als auch in der Begleitgruppe des Raumes Basel (Planungsregion Nordwestschweiz) die Arbeitsgruppe Angebotsplanung Nordwestschweiz (AP NWCH), über welche ein enger Austausch gewährleistet werden kann. Gleichzeitig wird dem Fachbereich S-Bahn (Agglo Basel) Beisitz zum Koordinationsausschuss der Planungsregion Nordwestschweiz und zu der Begleitgruppe des Raums Basel gewährt, was insbesondere ein terminlich und inhaltlich abgestimmtes Vorgehen ermöglicht.

Die Aufgabe der Strategieguppe trinationale S-Bahn ist die Weiterentwicklung des Angebotes auf den grenzüberschreitenden S-Bahn-Strecken. Sie trägt dazu bei, dass sich die sieben beteiligten Bestellerbehörden auf gemeinsame Ziele einigen und sie koordiniert den Handlungsbedarf unter den beteiligten Instanzen. Ausbauprojekte im Ausland, welche auch in der Schweiz zu einem Nutzen führen und somit durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden können, werden dank der engen Abstimmung mit der Planungsregion Nordwestschweiz auf diesem Wege beim BAV für das STEP eingereicht.

4. Projekte im Rahmen STEP 2025 und 2030

Im Rahmen von FABI sind derzeit Arbeiten für den Ausbauschnitt (AS) STEP 2025 und den Ausbauschnitt STEP 2030 in Gang. Während für den STEP 2030 Ende November 2014 die Bedürfnisse des Regionalverkehrs in Form eines Angebotskonzeptes beim Bund eingereicht wurden, sind die Massnahmen STEP 2025 bereits in der Projektierungs- und Realisierungsphase. Auch zu den Ausbauprojekten von STEP 2030 sind bis zum Beschluss durch das Bundesparlament, der voraussichtlich 2019 erfolgen wird, noch intensive Begleitarbeiten seitens der Kantone erforderlich (vgl. Kap. 7).

4.1. STEP AS 2025

In der Region Nordwestschweiz wurden für STEP 2025 Infrastrukturmassnahmen im Umfang von CHF 900 Mio. bewilligt. Bei allen Projekten, die im Rahmen STEP 2025 umgesetzt werden, ist der Kanton Basel-Landschaft territorial und funktional betroffen.

Ohne zusätzliche (projektbezogene) Stelle könnte die sehr wichtige aktive Begleitung der Umsetzungsarbeiten nur in reduziertem Masse erbracht werden und die Einflussmöglichkeiten des Kantons BL auf die Realisierung dieser wichtigen Projekte wären beschränkt. Dies führte zur Konsequenz, dass gegenüber den Nachbarkantonen, welche die personelle Ressourcen für eine aktive Einflussnahme bereits etabliert haben, die Bedürfnisse des Kantons BL nicht oder nur untergeordnet berücksichtigt würden.

Betroffen wären konkret die folgenden Projekte:

- Wendegleis Liestal: Ausbau heutiges Kopfgleis auf Seite Bushof zu einem vollwertigen Betriebsgleis
- Entflechtung Pratteln: Separierung der Fahrstrecken vom Ergolz- und Fricktal in Richtung Basel, neue Überwerfungen und Gleise zwischen Pratteln und Muttenz
- Kapazitätsausbau Basel Ost: Entflechtung Muttenz, Ausbau Zufahrt von Osten in den Bahnhof Basel SBB
- Studien für 3. Juradurchstich

Infolge dieser Massnahmen wird die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Liestal ab 2025 im Viertelstundentakt verkehren können. Zudem werden die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt der Regio-S-Bahnen ins Ergolz-, Laufen- und Fricktal geschaffen. Und im Bahnhof

Basel SBB resultiert eine Leistungssteigerung, die notwendig ist, um die zusätzlichen S-Bahnen aufnehmen zu können.

4.2. STEP 2030

Mit dem Ausbauschnitt STEP 2030 soll in der Region Nordwestschweiz insbesondere durch das sogenannte Herzstück ein Quantensprung im Regionalverkehr erreicht werden. Die Angebotsvorstellungen der Planungsregion Nordwestschweiz sehen folgende Massnahmen mit direktem Nutzen für den Kanton BL vor:

- Trinationales Angebotskonzept Regio-S-Bahn mit Durchmesserlinien durchs Herzstück
- Ausbaumassnahmen im Laufental
- Kapazitätssteigerung Basel – Muttenz und Pratteln – Rheinfelden
- Tramverlängerung Salina Raurica
- Tramkorridor Dornach – Reinach mit Bedienung Reinach Kägen
- Expresstram Leimental
- Neue Perronunterführung Basel SBB

Damit könnte auf der Regio-S-Bahn neben dem Ergolzthal auch ein Viertelstundentakt ins Fricktal (bis Rheinfelden) und ins Birseck/Laufental (bis Aesch) realisiert werden. Dank Herzstück wäre ein trinationales S-Bahn-Angebot mit Verknüpfung der Linienäste aus der Schweiz durch das Herzstück zum EuroAirport und nach Mulhouse sowie ins Wiesental und zum Hochrhein (Waldshut) möglich. Damit gehen ebenfalls systematische Direktverbindungen in das Basler Stadtzentrum, nach Kleinbasel und nach Riehen einher.

In den Tramkorridoren sollen neben der Tramverlängerung Salina Raurica das Expresstram im Leimental sowie die Verlängerung der Linie 10 vom Bahnhof Dornach-Arlesheim via Reinach Kägen nach Reinach Süd realisiert werden. Beim Bundesamt für Verkehr ist zur Zeit in Prüfung, welche Linien in die Kategorie ‚Feinerschliessung‘ (Ortsverkehr) fallen und somit nicht über den BIF finanziert würden. Konkret betroffen wären im Kanton BL drei Linien, darunter auch die Tramverlängerung Salina Raurica. Eine Kategorisierung als Feinerschliessung hätte einerseits zur Folge, dass diese Projekte über das Agglomerationsprogramm und damit auch massgeblich vom Kanton (mit)finanziert werden müssten. Gleichzeitig würde die FABI-Pauschale sinken, da diese unter anderem von der Anzahl gefahrener Kilometer abhängig ist. Der Entscheid des BAV liegt voraussichtlich im Sommer 2015 vor.

Die oben aufgelisteten Massnahmen wurden von der Planungsregion Nordwestschweiz als Bedürfnis für den Regionalverkehr beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Die in der ganzen Schweiz eingereichten Bedürfnisse übersteigen allerdings die im Bahninfrastrukturfonds zur Verfügung stehenden Mittel. Bis 2018 nimmt das BAV eine Gegenüberstellung aller eingereichten Projekte sowie eine Priorisierung vor, wobei die Planungsregionen und somit die Kantone in regelmässigen Abständen miteinbezogen werden. Stehen seitens der Kantone dafür keine Ressourcen zur Verfügung, besteht die Wahrscheinlichkeit, dass entsprechende Projekte weniger stark priorisiert werden und aus dem STEP herausgekürzt werden.

Im 2018 wird der Bundesrat dem Parlament eine konsolidierte Liste an Ausbauprojekten vorlegen, welche voraussichtlich 2019 beschlossen werden kann.

5. Bedarfsnachweis

Die im vorhergehenden Kapitel aufgeführten Massnahmen sind für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons von enormer Bedeutung. Da durch die Annahme der FABI-Vorlage der Ausbau der Bahninfrastruktur nun grundsätzlich Sache des Bundes ist, der Kanton BL aber jährlich einen Beitrag von knapp CHF 20 Mio an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) leistet (vgl. Kap. 3.2), ist es zentral, dass vom Bund über den BIF auch entsprechende Mittel für Ausbauprojekte im Kanton BL abgeholt werden können. Beim Ringen um diese Bundesmittel muss der Kanton BL zusammen mit den anderen Kantonen der Planungsregion Nordwestschweiz eine aktive Rolle einnehmen.

Die bisherigen Arbeiten im Rahmen STEP 2025 und STEP 2030 haben gezeigt, dass die notwendigen Arbeiten für die Kantone im FABI-Prozess einen grossen zeitlichen und finanziellen Mehraufwand bedeuten. Für das Jahr 2015 konnte dieser Mehraufwand mittels Budget-Postulat kurzfristig aufgefangen werden (Vorlage [2014-250_01-09](#)). Wie darin bereits erwähnt wurde, müssen diese Arbeiten aber auch in den nachfolgenden Jahren fortgeführt werden.

Ohne Bereitstellung dieser Ressourcen würde der Kanton BL jährlich knapp 20 Mio. CHF in den Bahninfrastrukturfonds einzahlen, aber nur einen begrenzten Nutzen daraus ziehen. Dank den zahlreichen anderen Speisungen des BIF kann für Ausbauprojekte im Kanton BL potentiell sogar ein Vielfaches an Geldern vom Bund abgeholt werden, als der Kanton BL in den BIF einzahlt.

Sollte der Kanton BL in den nächsten Jahren nicht die erforderlichen Ressourcen in die Planung und Begleitung der Massnahmen investieren, riskiert er einerseits eine Akzentuierung der verkehrlichen Probleme und lässt sich andererseits die Chancen entgehen, sich im Standortwettbewerb mit weiteren Regionen in der Nordwestschweiz gut zu positionieren.

5.1. Abschätzung personeller Aufwand

Nachfolgend ist detailliert dargelegt, wie hoch der voraussichtliche Aufwand für die ausstehenden Arbeiten in Zusammenhang mit FABI in den Jahren 2016-2025 sein wird. Die Kalkulation basiert auf den Erfahrungen aus den Jahren 2014 und 2015 und auf dem aktuellen Stand der Planung für die folgenden Jahre. Sie knüpft an das für das Jahr 2015 bewilligte Budget-Postulat², in der eine Verzichtplanung berücksichtigt wurde. Die Schätzung ist damit eher defensiv, geht also von einer unteren Anzahl Stunden aus. Berücksichtigt ist zudem, dass

² Vorlage [2014-250_01-09](#), angenommen vom Landrat am 11.12.2014

Aufgaben wegfallen, da sich die Rolle des Kantons gegenüber den Privatbahnen BLT und WB ändert.

Die Aufstellung ist gegliedert nach den Gremien der Planungsregion Nordwestschweiz und nach Funktion der Person, die die Aufgabe erfüllen soll. Dies erlaubt eine Abschätzung, welche Aufgaben mit bestehendem Personal abgedeckt werden können und wofür zwingend zusätzliches Personal benötigt wird.

Aufgabe		Aufwand in Tagen/Jahr, nach Funktion				
	Tage / (Stellen-%)	Bestehend		Neu		
		Planungsregion		NWCH	Trinat. Raum Basel	
		ÖV-Del.	FBL ÖV	Projektlei ter	Projektlei ter	Sekretariat
Aufgaben STEP 2030						
Stufe Lenkungs- und Koordinationsausschuss	20 / (9%)	12	8	0	0	0
Vertretung im LA	2 Sitzg.	4				
Vertretung im KOA, Unterstützung materielle Arbeiten	8 Sitzg.	8	8			
Stufe Begleit-/Strategiegruppe	76 / (35%)	4	16	30	20	6
BG Raum Basel: Leitung, Vertretung und Administration	5 Sitzg.		8	10		
BG Biel – Delémont – Basel: Vertretung	5 Sitzg.		4			
Strategiegruppe trinationale S- Bahn Basel: Leitung, Vertretung	5 Sitzg.	4	4		20	6
Unterstützung ÖV-Del./FBL ÖV materielle Arbeiten				20		
Stufe Arbeitsgruppe	157 / (71%)	0	18	61	70	8
ArGr AP NWCH: Leitung, Administration	8 Sitzg.	5	12	12		
ArGr BLT/BVB: Leitung, Administration	8 Sitzg.			24		
ArGr WB: Leitung, Administration	5 Sitzg.			10		
Unterstützung FBL ÖV materielle Arbeiten				15		
Arbeitsgruppen trinationale S- Bahn Basel: Leitung, Vertretung	5-6 Sitzg. ArGr		6		70	8
Stufe Bund (BAV) / Deutschland und Frankreich	147 / (67%)	3	5	46	85	8
Sitzungen zu Modulbildung, Bewertung und Priorisierung Konzeptentwurf CH STEP 2030	4-6 Sitzg.		5	40	20	
Weitere Abstimmung mit BAV	laufend	3		6	5	
Begleitung Arbeit mit Deutschland	4-6 Sitzg.				30	4
Begleitung Arbeit mit Frankreich	4-6 Sitzg.				30	4
Aufgaben STEP 2025	42 / (19%)	2	8	32	0	0
Begleitung Umsetzung Projekte STEP 2025		2	8	32		
TOTAL Arbeitstage	442	21	55	169	175	22
Stellenprozente	202%	10%	25%	77%	80%	10%

Tabelle 1: Aufwandschätzung Kanton BL für jährliche Arbeiten im Rahmen von FABI

Gemäss dieser Aufstellung sind für die Bewältigung der Arbeiten im Rahmen FABI rund 200 Stellenprozentente notwendig. Ein Anteil von 35 Stellenprozenten kann und muss von Amtes wegen durch die ÖV-Delegierte (ÖV-Del) und den Fachbereichsleiter ÖV (FBL ÖV) abgedeckt werden. Somit besteht ein zusätzlicher Bedarf an rund 170 Stellenprozenten. Angesichts der Tatsache, dass neben der fachlichen Arbeit Zeit für die interne Abstimmung und diverse administrative Arbeiten notwendig ist, muss für die beiden Projektleiter je mit einer 100%-Stelle gerechnet werden.

Während die Projektleiterstelle Raum Basel dem Tiefbauamt, Geschäftsbereich Mobilität angegliedert werden soll, wird die Projektleiterstelle trinationaler Raum Basel sowie eine Teilzeitstelle Sekretariat über einen Leistungsauftrag in den neuen Fachbereich S-Bahn mit Sitz im Verein Agglo Basel eingegliedert. Eine Vereinbarung zwischen den Kantonen BS, BL und dem Verein Agglo Basel zur Führung dieses trinationalen Fachbereichs im Mandatsverhältnis beim Verein Agglo Basel wurde im Dezember 2014 abgeschlossen. Gemäss der gleichzeitig abgeschlossenen Kooperationsvereinbarung zwischen BS und BL sollen die Kosten für diesen Fachbereich S-Bahn bei Agglo Basel je hälftig durch BS und BL getragen werden.

Somit besteht folgender, zusätzlicher Bedarf an personellen Ressourcen:

- 1 projektbezogene, auf 10 Jahre befristete 100%-Anstellung für FABI Raum Basel, angesiedelt im Tiefbauamt der BUD
- Leistungsauftrag von BS und BL an den Verein AggloBasel für die Arbeiten im Rahmen trinationaler Raum Basel, der es ermöglicht, beim Verein AggloBasel eine 80%-Projektleiterstelle und eine 10%-Sekretariatsstelle zu besetzen.

5.2. Abschätzung Aufwand Planungs- und Ingenieurarbeiten

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Arbeiten, die durch Personal der Verwaltung und des Vereins Agglo Basel abgedeckt werden können, kommen Arbeiten hinzu, für die externe Unterstützung durch Planungs- und Ingenieurbüros herangezogen werden muss. Dies sind Arbeiten im Rahmen der Umsetzung der Angebotsschritte STEP 2025ff. sowie Planungsarbeiten im Hinblick auf die Ausbauten STEP 2030ff. Grund für die externe Unterstützung ist zum einen die Notwendigkeit, mit Hilfe spezialisierter Software Planungen und Simulationen durchzuführen. Zum andern können die Vorstudien für Infrastrukturprojekte selbst mit zusätzlichen Ressourcen nicht durch eigenes Personal abgedeckt werden.

Aus den Erfahrungen der Arbeiten für FABI in den Jahren 2014 und 2015 wird für den Raum Basel von einem externen Bedarf in der Grössenordnung von durchschnittlich CHF 114'000.- p.a. und für den trinationalen Raum Basel in der Grössenordnung durchschnittlich von CHF 80'000.- p.a. ausgegangen.

5.3. Gesamtbedarf

Gemäss den Ausführungen in den Kapiteln 3.1 und 3.2 und der Zusammenstellung in der folgenden Tabelle 2 besteht für die Jahre ab 2016 ein Bedarf an zusätzlichen Ressourcen im Umfang von Total CHF 400'000.- pro Jahr. Diese Berechnung berücksichtigt die angespannte

Finanzlage des Kantons BL, indem sowohl für der interne Aufwand als auch die extern zu vergebenden Arbeiten auf das absolute Minimum reduziert wurden.

RAUM BASEL	Anteil BL	Kosten Total	Kosten BL
Planungskosten			
Stufe Arbeitsgruppe	100%	CHF 44'000	CHF 44'000
Stufe Begleitgruppe	75%	CHF 40'000	CHF 30'000
Stufe Koordinationsausschuss ³	20%	CHF 30'000	CHF 6'000
Total Planungskosten		CHF 114'000	CHF 80'000
100% projektbezogene, befristete Anstellung Kanton BL			
Total Personalkosten⁴	100%	CHF 180'000	CHF 180'000
TOTAL			CHF 260'000
TRINATIONALER RAUM BASEL	Anteil BL	Kosten Total	Kosten BL
Planungskosten	50%	CHF 80'000	CHF 40'000
Beitrag AggloBasel für Projektleitung und Sekretariat	50%	CHF 200'000	CHF 100'000
TOTAL			CHF 140'000
TOTAL KOSTEN für BL			CHF 400'000

Tabelle 2: Ressourcenbedarf BL für Arbeiten im Rahmen von FABI; durchschnittlicher Aufwand pro Jahr, Planungskosten inkl. 8% MwSt.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Projektkosten Planungsregion Nordwestschweiz (Anteil BL)

Aufgrund der Kostenschätzung, in die die Erfahrungswerte seit April 2014 eingeflossen sind, werden die durch den Kanton BL zu tragenden durchschnittlichen Planungskosten für die Planungsregion Nordwestschweiz auf **CHF 80'000.- inkl. MwSt. pro Jahr** geschätzt.

Der personelle Ressourcenbedarf beträgt gemäss der in Tabelle 1 beschriebenen, mit FABI zusätzlich entstehenden Arbeiten insgesamt ca. 130% Stellenprozent, wovon ca. 10% bei der ÖV-Delegierten und 25% beim Fachbereichsleiter ÖV anfallen. Die 100 Stellenprozent des FABI Projektleiters bedeuten zusätzlichen Aufwand und müssen durch eine projektbezogene Anstellung für den Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2025 abgedeckt werden. Aufgrund des Anforderungsprofils wird hier mit jährlichen **Brutto-Lohnkosten von rund CHF 180'000.-** gerechnet (LK 11, Nettolohn ca. 120'000, Bruttolohn Faktor 1.5).

³ Planungskosten auf Stufe Planungsregion Nordwestschweiz

⁴ Basis LK 11, ES 10

Die Kosten für die Planung und die projektbezogene Anstellung sollen in der vorliegenden Kreditvorlage genehmigt werden. Es wird somit insgesamt mit folgenden Kosten gerechnet:

	Anteil BL	Kosten Total	Kosten BL
1. Planungskosten (inkl. MwSt.)			
Stufe Arbeitsgruppe	100%	CHF 44'000	CHF 44'000
Stufe Begleitgruppe	75%	CHF 40'000	CHF 30'000
Stufe Koordinationsausschuss	20%	CHF 30'000	CHF 6'000
Total inkl. MwSt.		CHF 114'000	CHF 80'000
2. Projektbezogene Anstellung			
100% projektbezogene, befristete Anstellung Kanton BL	100%		CHF 180'000
Total Kosten			CHF 260'000

Tabelle 3: Jährliche Projektkosten BL für FABI Planungsregion NWCH

Es wird ein Projektierungskredit über **CHF 260'000.- inkl. MwSt. pro Jahr oder CHF 2.6 Mio. über 10 Jahre** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenarten
23140.040	401982	31320000 30100000

Die Mittel sind im Budget 2016 und im Finanzplan 2017-2019 enthalten.

6.2. Projektkosten trinationaler Raum (Anteil BL)

	Anteil BL	Kosten Total	Kosten BL
1. Planungskosten (inkl. MwSt.)	50%	CHF 80'000	CHF 40'000
2. Beitrag an AggloBasel für Projektleitung und Sekretariat	50%	CHF 200'000	CHF 100'000
TOTAL KOSTEN			CHF 140'000

Tabelle 4: Jährliche Projektkosten BL für FABI trinationaler Raum

Es wird ein Projektierungskredit über **CHF 140'000.- inkl. MWSt. pro Jahr oder CHF 1.4 Mio. über 10 Jahre** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.040	401983	31320000

Die Mittel sind im Budget 2016 und im Finanzplan 2017-2019 enthalten.

6.3. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

7. Termine

Der Zeitplan der Arbeiten im Rahmen von FABI richtet sich grundsätzlich nach dem Vorgehen auf Bundesebene. Demnach wird die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur anhand von Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) konzipiert, deren Ausbauschritte im Abstand von 4 bis 8 Jahren erarbeitet und beschlossen werden. Dabei überlappt sich die Erarbeitung von des einen STEP-Ausbauschrittes mit der Umsetzung von vorgängigen STEP-Ausbauschritten, was zeitlich zu einer kontinuierlicheren Verteilung der Arbeiten seitens der Kantone führt. Derzeit befindet sich STEP 2025, dessen Massnahmen bereits beschlossen wurden, in der Umsetzungsphase, während STEP 2030 gegenwärtig erarbeitet wird. Der detaillierte Planungsprozess wird im Folgenden beschrieben.

7.1. Planungsprozess STEP

Der Planungsprozess für den Ausbauschritt STEP 2030 beinhaltet elf Arbeitspakete (vgl. Bild 5). Das erste Paket umfasst eine Bedarfsanalyse, deren Ergebnis die Prognose der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2030 ist. Berechnet werden die Prognosen mittels Gesamtverkehrsmodellen. Die Bedarfsanalyse für die Privatbahnen, d.h. im Falle des Planungsraumes Basel für die BLT und die WB, ist Aufgabe der Arbeitsgruppen. Die eigentliche Erstellung der Angebotskonzepte für den Regional-, Fern- und Güterverkehr leitet sich aus der Bedarfsanalyse ab und entspricht den Paketen 2-4. Dabei wird das Angebotskonzept für den Regionalverkehr durch die Planungsregionen erstellt. Die Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr erstellt der Bund in Zusammenarbeit mit der SBB resp. Vertretern der Güterverkehrsbranche.

Die nächsten Schritte 5 und 6 beinhalten einen iterativen Prozess mit einem schweizweiten Konzeptentwurf und der Bildung regionaler Module (mit einer/mehreren Angebotsverbesserungen) inkl. der notwendigen Infrastruktur. Schliesslich werden die Module bewertet und priorisiert und innerhalb des vorgegebenen finanziellen Rahmens in der ersten Dringlichkeitsstufe von STEP 2030 zusammengeführt.

Bis das Gesamtkonzept für die erste Dringlichkeit STEP 2030 definitiv steht, sind Iterationschritte notwendig, in denen eine Optimierung zwischen den geplanten Angeboten, dem Rollmaterial sowie der Infrastruktur vorgenommen wird.

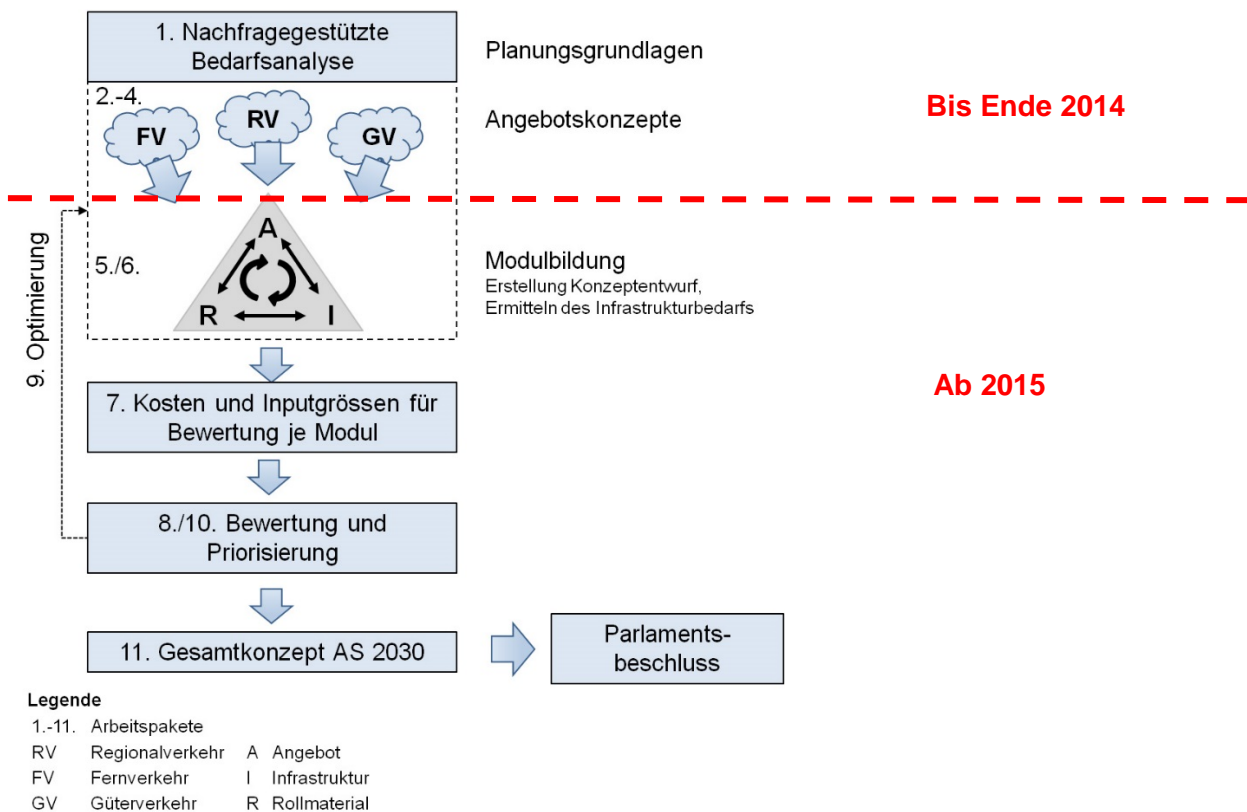
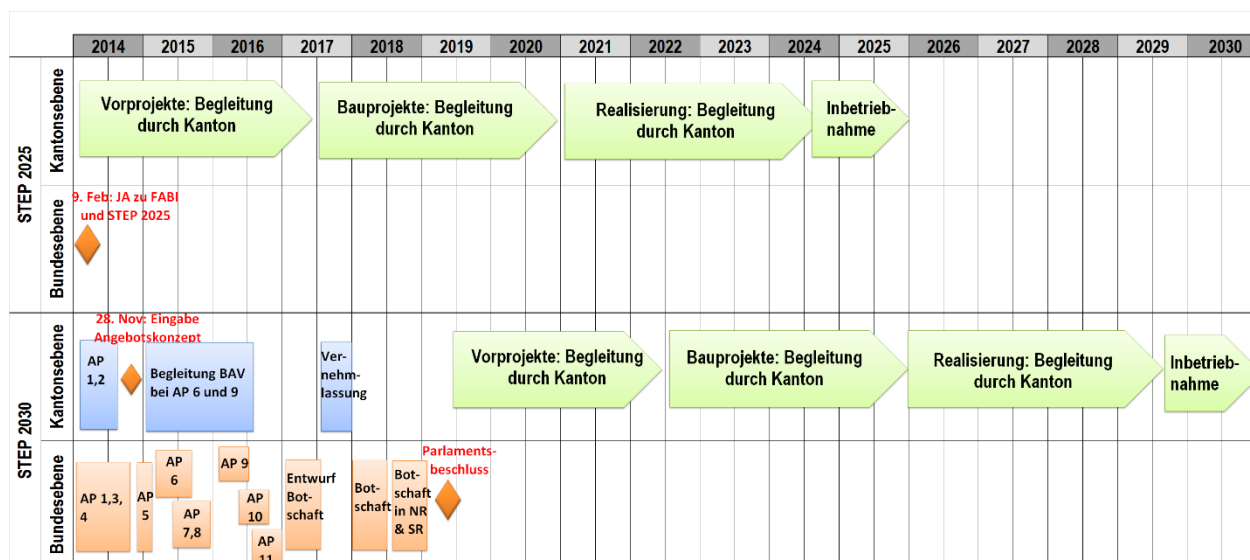


Bild 5: Methodik zur Entwicklung des STEP Angebotsschritt 2030 (Quelle: BAV)

Dieser Planungsprozess wird sich für die nächsten Ausbauschritte (STEP 2035ff.) wiederholen. Analog der Situation heute, wo parallel zur Planung STEP 2030 die Projektierung und Umsetzung von Projekten im Rahmen STEP 2025 erfolgt, werden sich die Arbeiten für STEP 2030 und STEP 2035 überschneiden.

7.2. Arbeiten Kanton BL im Planungsprozess

Entsprechend dem oben beschriebenen Planungsprozess und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen sind nachfolgend, aufgeschlüsselt nach Jahr und Ausbauschritt, die Arbeiten aufgeführt, die der Kanton im Rahmen der Angebotsplanung erbringen muss.



Legende

AP 1: Planungsprozesse, nachfragegestützte Bedarfsanalyse	AP 7: Kosten und Inputgrößen für Bewertung je Modul
AP 2: Angebotskonzepte Regionalverkehr	AP 8: Bewertung und Priorisierung Module
AP 3: Nationale Angebotskonzepte Fernverkehr	AP 9: Optimierung Module
AP 4: Nationale Angebotskonzepte Güterverkehr	AP 10: Finale Bewertung und Priorisierung der Module
AP 5: Eingangsprüfung	AP 11: Gesamtkonzept STEP AS 2030 mit Bewertung
AP 6: Modulbildung	

Bild 6: Zeitplan und Arbeiten STEP 2025 und STEP 2030

Im Rahmen von STEP 2025 läuft derzeit die Mitarbeit in verschiedenen Projektgruppen zur Realisierung der durch den Bund beschlossenen und finanzierten Projekte. Parallel dazu finden die Arbeiten zu STEP 2030 statt. Diese haben sich bis Ende 2014 auf die Entwicklung des Angebotskonzepts des Regionalverkehrs in der Nordwestschweiz konzentriert (Erstellen der Dokumentation zu Händen des Bundes, Koordination mit Nachbarkantonen und Transportunternehmen). Die Jahre 2015/erste Hälfte 2016 stehen im Hinblick auf STEP 2030 im Zeichen der Modulbildung und Optimierung des Angebotskonzepts. Die Kantone werden – unter Federführung des BAV – in diesen wichtigen Prozess einbezogen, welcher für die Ausgestaltung und die nachfolgende Priorisierung der Massnahmen entscheidend sein kann. Der trinationale Raum Basel (vertreten durch den Fachbereich S-Bahn von Agglo Basel) wird ebenfalls berücksichtigt und stellt die Koordination zwischen den diversen Akteuren für die grenzüberschreitenden Angebote sowie die in Deutschland und Frankreich gelegenen Module sicher.

Für die erste Hälfte 2017 ist die Erarbeitung der Botschaft zu STEP 2030 geplant, in der zweiten Hälfte 2017 folgt die Vernehmlassung der Botschaft, d.h. das Verfassen der Stellungnahme durch die Kantone. Die Botschaft zu STEP 2030 kommt plangemäss 2018 in das Parlament, d.h. in diesem Zeitraum werden die Hearings in den Verkehrskommissionen von National- und Ständerat stattfinden. Auf Ende 2018/2019 wird mit dem Entscheid des Bundesparlaments gerechnet, so dass spätestens ab 2020 die Mittel für die Ausbausritt STEP 2030 vorliegen und die Planungsarbeiten gestartet – oder je nach Projektstand – fortgeführt werden können. Parallel dazu laufen die Arbeiten für STEP 2025 wie im Zeitplan dargestellt weiter.

Ab 2019 werden voraussichtlich die Arbeiten für den Ausbausritt STEP 2035 aufgenommen. Der Zyklus mit den Arbeitspaketen 1-11 wird dann von neuem durchlaufen, während parallel die Projektierung und Realisierung für STEP 2030 vorangetrieben wird.

8. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 19. Mai 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- ⌘ Anhang

Landratsbeschluss

über die Bewilligung zweier Verpflichtungskredite für die Planung im Raum Nordwestschweiz und im trinationalen Raum im Rahmen Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI.

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Planungsarbeiten im Rahmen FABI, Planungsregion Nordwestschweiz wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 2.6 Mio. inkl. MwSt. (z.Zt. 8%) für einen Zeitraum von 10 Jahren (2016 – 2025) bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
2. Für die Planungsarbeiten im Rahmen FABI, trinationaler Raum wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 1.4 Mio. inkl. MwSt. (z.Zt. 8%) für einen Zeitraum von 10 Jahren (2016 – 2025) bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
3. Die Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

9. Anhang

9.1. Änderungen in der Bundesverfassung

Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

¹ Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

² Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

Art. 85 Abs. 2

² Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen.

Art. 87a Eisenbahninfrastruktur

¹ Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

² Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- a. höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85;
- b. der Ertrag aus der Mehrwertsteuererhöhung nach Artikel 130 Absatz 3^{bis};
- c. 2,0 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- d. 2300 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Kantone beteiligen sich angemessen an der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz regelt die Einzelheiten.

⁴ Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.

Art. 130 Abs. 3^{bis}

^{3bis} Zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur werden die Sätze um 0,1 Prozentpunkte erhöht.

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 3 sowie Ziff. 14 Abs. 4 und 5

3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)

² Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bis zum 31. Dezember 2018 und anschliessend zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds gemäss Artikel 87a Absatz 2 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Verbrauchssteuer nach Artikel 86 Absätze 1 und 4 verwenden, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr. Das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Eisenbahngrossprojekte nach Absatz 1 werden über den Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 finanziert.

14. Übergangsbestimmung zu Art. 130 (Mehrwertsteuer)

⁴ Zur Sicherung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hebt der Bundesrat die Steuersätze nach Artikel 25 des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009⁵ ab 1. Januar 2018 um 0,1 Prozentpunkt an, im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2030.

⁵ Der Ertrag aus der Anhebung nach Absatz 4 wird vollumfänglich dem Fonds nach Artikel 87a zugewiesen.

9.2. Änderungen im Bundesgesetz

Das Bundesgesetz vom 21. Juni 2013⁶ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom beinhaltet folgende Änderungen auf gesetzlicher Ebene (Inkrafttreten 1. Januar 2016):

- Erlass des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2013⁷ über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG)
- Anpassungen des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990⁸ über die direkte Bundessteuer (DBG)
- Anpassungen des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990⁹ über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG)
- Anpassungen des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁰ (EBG) (Auszug s. Kap. 9.2.1)
- Anpassungen des Bundesgesetzes vom 20. März 2009¹¹ zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG)
- Anpassungen des Bundesgesetzes vom 20. März 1998¹² über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

⁵ SR 641.20

⁶ AS 2015 651

⁷ AS 2015 661 [SR 742.140]

⁸ SR 642.11

⁹ SR 642.14

¹⁰ SR 742.101

¹¹ SR 742.140.2

¹² SR 742.31

9.2.1. Auszug der für diese Vorlage relevanten Artikel aus dem Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013¹³

(...)

II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

(...)

3. Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957¹⁴:

(...)

5a Kapitel: Ausbau der Infrastruktur

(...)

Art. 48b Strategisches Entwicklungsprogramm

¹ Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

² Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

³ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbausritt vor.

Art. 48c Ausbausritte

¹ Die Erlasse zu den einzelnen Ausbausritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses. Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

² Den in den Ausbausritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde.

³ Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbausritten insbesondere die Folgekosten für das gesamte Eisenbahnsystem auf.

⁴ Jeder Ausbausritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Art. 48d Planung der Ausbausritte

¹ Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbausritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

¹³ AS 2015 651

¹⁴ SR 742.101

² Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

Art. 48e Projektierung und Ausführung der Massnahmen

¹ Die Eisenbahnunternehmen oder die mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Dritten (Erstellergesellschaften) projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur, koordinieren sie mit den Bedürfnissen des Substanzerhalts und führen sie aus.

² Dabei berücksichtigen sie nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend den bahntechnologischen Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr.

(...)

6. Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur

1. Abschnitt: Im Allgemeinen

Art. 49 Grundsätze

¹ Der Bund trägt unter Vorbehalt von Artikel 9b die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

² Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

³ Keine Bundesleistungen nach diesem Gesetz, ausgenommen Leistungen nach Artikel 59, werden ausgerichtet für Strecken:

- a. für die Feinerschliessung;
- b. die keine ganzjährig bewohnten Ortschaften erschliessen;
- c. die keine erheblichen Güteraufkommen erschliessen.

Art. 51 Leistungsvereinbarungen

¹ Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Eisenbahnunternehmen schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Prioritäten des Bundes und von Planrechnungen der Unternehmen die von der Sparte Infrastruktur zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen und Darlehen im Voraus fest.

² Sind mit dem Substanzerhalt untergeordnete Ausbaumassnahmen notwendig, so werden diese ebenfalls in der Leistungsvereinbarung festgelegt.

³ Die Abgeltungen und Darlehen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Dabei berücksichtigt werden insbesondere:

- a. eine angemessene Grunderschliessung;
- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden;

- c. Anliegen der Raumordnungspolitik und der Agglomerationspolitik;
- d. Anliegen des Umweltschutzes.

(...)

Art. 51b Finanzierungsformen für den Betrieb und den Substanzerhalt

¹ Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb und den Substanzerhalt, einschliesslich der Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Investitionskosten, werden mit Abgeltungen finanziert.

² Investitionen, die die Abschreibungen und Liquiditätsreserven übersteigen, werden mit zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Übersteigen die Abschreibungen die Investitionen, so sind bestehende bedingt rückzahlbare Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013¹⁵ zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

³ Die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet oder um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

(...)

Art. 57 Mitfinanzierung durch die Kantone

¹ Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Mio. Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

² Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone in einer Verordnung.

2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur

Art. 58 Verpflichtungskredite

¹ Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Ausbauschritte nach Artikel 48c notwendigen Verpflichtungskredite.

² Kommt es bei einzelnen Massnahmen zu Verzögerungen, so können die dafür vorgesehenen, nicht ausgeschöpften Verpflichtungskredite für die Realisierung von anderen Massnahmen eingesetzt werden, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht.

³ Der Bundesrat legt die nach Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

Art. 58a Finanzierungsformen für den Ausbau

¹⁵ SR 742.140

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Die Einzelheiten werden in den Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f geregelt.

Art. 58b Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte

¹ Die Kantone und weitere Dritte können zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist.

² Sie tragen:

a. bei zusätzlichen Massnahmen: sämtliche Kosten;

b. bei alternativen Massnahmen: die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der von ihnen vorgesehenen Massnahme.

³ Die Beteiligung Dritter darf weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen.

⁴ Der Bund schliesst mit den Dritten und den Eisenbahnunternehmen Vereinbarungen über die Massnahmen ab. Darin werden die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

Art. 58c Vorfinanzierung

Die Eisenbahnunternehmen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung b

erschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

(...)

