



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Finanzierung Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch); Kreditvorlage

Datum: 16. September 2014

Nummer: 2014-303

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](#)



2014/303

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Finanzierung Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt
Duggingen – Grellingen Chessiloch)
Kreditvorlage**

vom 16. September 2014



1. Zusammenfassung

1.1. Ausgangslage

Auf der Bahnstrecke Basel – Biel – Lausanne/Genf verkehren heute stündlich ein Intercity-Neigezug ICN (abwechselnd bis Lausanne und Genf) sowie zwei S-Bahn-Züge (Basel – Laufen und Basel – Delémont - Porrentruy). Der ICN kommt kurz vor der vollen Stunde im Bahnknoten Basel SBB an, was eine direkte Weiterfahrt mit den Fernverkehrszügen in Richtung Bern, Luzern und Zürich ermöglicht. In die Gegenrichtung sind die Anschlüsse in Biel gewährleistet. Das Laufental verfügt somit über eine gute Anbindung an alle Regionen der Schweiz. Davon profitieren dessen Einwohnerinnen und Einwohner, die ansässigen Firmen und deren Angestellte wie auch Reisende aus der Region Basel, die in Richtung Biel – Lausanne/Genf fahren möchten.

Die heutige Situation erfährt in zwei Jahren eine Änderung. Zwischen 2016 und 2025 wird der Bahnhof Lausanne komplett um- und ausgebaut. Die verminderte Kapazität im Raum Lausanne während des Bauzustands erfordert Anpassungen im Fernverkehrsfahrplan mit Auswirkungen in der ganzen Westschweiz und namentlich auf die Bahnstrecke Basel – Biel – Genf. Das BAV und die SBB haben deshalb zusammen mit den Kantonen Waadt und Genf das Fernverkehrsangebot für die Bauphase konzipiert.

Nach deren Vorstellung sollte ab Baubeginn (2016) der ICN Basel – Biel – Genf nur noch bis Lausanne verkehren und zudem in seiner Taktlage um eine halbe Stunde gedreht werden. Somit würde der ICN in Basel neu zur halben Stunde und nicht mehr zur vollen Stunde eintreffen. Mit dieser halbstündigen Drehung der Taktlage entstünden auf der Achse Basel – Laufen – Delémont – Biel (– Genf) schwerwiegende Nachteile: Erstens müsste das Laufental eine starke Verschlechterung der Anbindung in Basel auf den Fernverkehr in die restliche Schweiz und nach Deutschland in Kauf nehmen. Zweitens würde die heute halbstündliche Verbindung zwischen Basel – Laufen und Biel verloren gehen. Drittens bestünde keine direkte Verbindung mehr von Basel/Laufen nach Genf. Und viertens würde Delémont durch den Wechsel der Taktlage seinen heute idealen Anschlussknoten zwischen den Achsen nach Porrentruy, Basel und Biel verlieren. Aber auch das ganze Bus-Zubringer-System in Laufen müsste angepasst werden. Weiter wäre zu erwarten, dass die S3 als einziger Abnehmer der Fernverkehrsankünfte zur vollen Stunde aus der restlichen Schweiz nicht genügend Kapazitäten bieten könnte und mit zusätzlichen FLIRT-Triebzügen verstärkt werden müsste.

1.2. Massnahmen von Politik und Regierung BL

Der Entscheid des BAV und der SBB fiel ohne Einbezug der restlichen Kantone entlang der Fernverkehrslinien zwischen Genf und Basel/Zürich und zu einem Zeitpunkt, als nur noch Kenntnisnahme der Massnahme möglich war. Bei Bund und SBB wurde deshalb von mehreren Seiten gegen diese kurzfristige Angebots-Anpassung interveniert:

Auf Bundes- wie auch auf kantonaler Ebene wurden mehrere parlamentarische Vorstösse lanciert.

- Interpellation 13.3522 von SR Claude Janiak: Léman 2030. Auswirkungen auf die Bahnlinie Basel-Laufen-Delsberg-Biel-Genf
- Interpellation 13.3378 von NR Daniela Schneeberger: Ist der öffentliche Verkehr im Laufental auf dem Abstellgleis?
- Resolution 2013/219 des Landrates Kanton Basel-Landschaft: SBB darf wichtige Jura-Verbindung nicht kappen
- Resolution 13.5257 des Grossen Rates Basel-Stadt: SBB darf wichtige Jura-Verbindung nicht kappen
- Interpellation [2013/111](#) von Andreas Giger: Abbau der SBB Linie Basel-Laufen-Delémont-Biel-Lausanne-Genf
- Interpellation [2013/109](#) Julia Gosteli: Verschlechterung Bahnverbindung Basel-Genf

Die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft und die Konferenz der kantonalen öV-Direktoren Nordwestschweiz (KöV NWCH) haben das Bundesamt für Verkehr in separaten Schreiben aufgefordert, den beabsichtigten Wechsel der Taktlage auf den Zeitpunkt nach Fertigstellung der Umbauarbeiten beim Bahnhof Lausanne zu verschieben, um die negativen Auswirkungen für das Laufental und die Region Basel so gering wie möglich zu halten.

- Schreiben BL an BAV vom 30. April 2013: Léman 2030 – Auswirkungen für Bahnlinie Basel – Biel – Genève
- Schreiben BL an BAV vom 27. Januar 2014: Weiteres Vorgehen im Laufental
- Schreiben KöV Nordwestschweiz an das Bundesamt für Verkehr vom 13. Mai 2013: Auswirkungen des Konzepts Léman 2030 auf die Nordwestschweizer Kantone
- Schreiben KöV Nordwestschweiz an das Bundesamt für Verkehr vom 21. Oktober 2013: Konzept Léman 2030

Verschiedene Gemeinden, Interessenverbände und weitere Organisationen haben beim Bundesamt für Verkehr und bei der SBB gegen die geplante Verschlechterung interveniert.

- Schreiben Komitee SBB Pro Juralinie an BAV vom 5. Mai 2013: Léman 2030 – Auswirkungen für das Laufental
- Schreiben Promotion Laufental und Forum Region Plus an BAV vom 28. Mai 2013: Léman 2030 – Auswirkungen auf die Region Laufental / Schwarzbubenland
- Schreiben der Laufentaler Gemeinden an BAV vom Juni 2013: Léman 2030 – Auswirkungen im Laufental
- Schreiben Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel, an BAV und SBB vom 16. August 2013: Laufentallinie. Infrastrukturen für einen exakten Halbstunden-Takt Basel – Delémont – Biel und Aufrechterhaltung der Direktverbindung Basel – Genf via Laufen

1.3. Verhandlungsergebnis (Fahrplan-Angebot 2016 – 2025)

Nach Verhandlungen, die sich über Monate hinzogen, konnte man sich auf die folgende Lösung einigen: Zwischen 2016 und 2021 wird die heutige Taktlage des ICN beibehalten. Nach 2021 wird der ICN wie von Bund und SBB vorgesehen um eine halbe Stunde gedreht. Als Kompensation soll jedoch neu ein zweiter Schnellzug (RE) zwischen Basel und Biel mit Halt in Laufen, Dornach und evtl. Zwingen verkehren, mit dem die Fernverkehrsanschlüsse in Basel zur vollen Stunde erreicht werden. Die zwei S-Bahn-Züge verkehren ab diesem Zeitpunkt voraussichtlich nur noch zwischen Basel und Laufen.

1.4. Infrastrukturmassnahmen (teilweiser Doppelspurausbau Laufental)

Damit der zweite Schnellzug auf der Strecke Basel – Biel während des ganzen Tages fahren kann, braucht es im Laufental Infrastrukturausbauten in Form eines teilweisen Doppelspurausbaus. Die Vorstudien dazu wurden im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn Nordwestschweiz durchgeführt und per Ende 2013 abgeschlossen. Sie haben gezeigt, dass für den zweiten Schnellzug der Doppelspurausbau im Bereich Duggingen – Zwingen, genauer zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch, am dringendsten ist. Für einen weitergehenden Angebotsausbau (1/4-Std.-Takt S-Bahn bis Laufen) ist auch der Ausbau der Strecke Zwingen – Laufen notwendig.

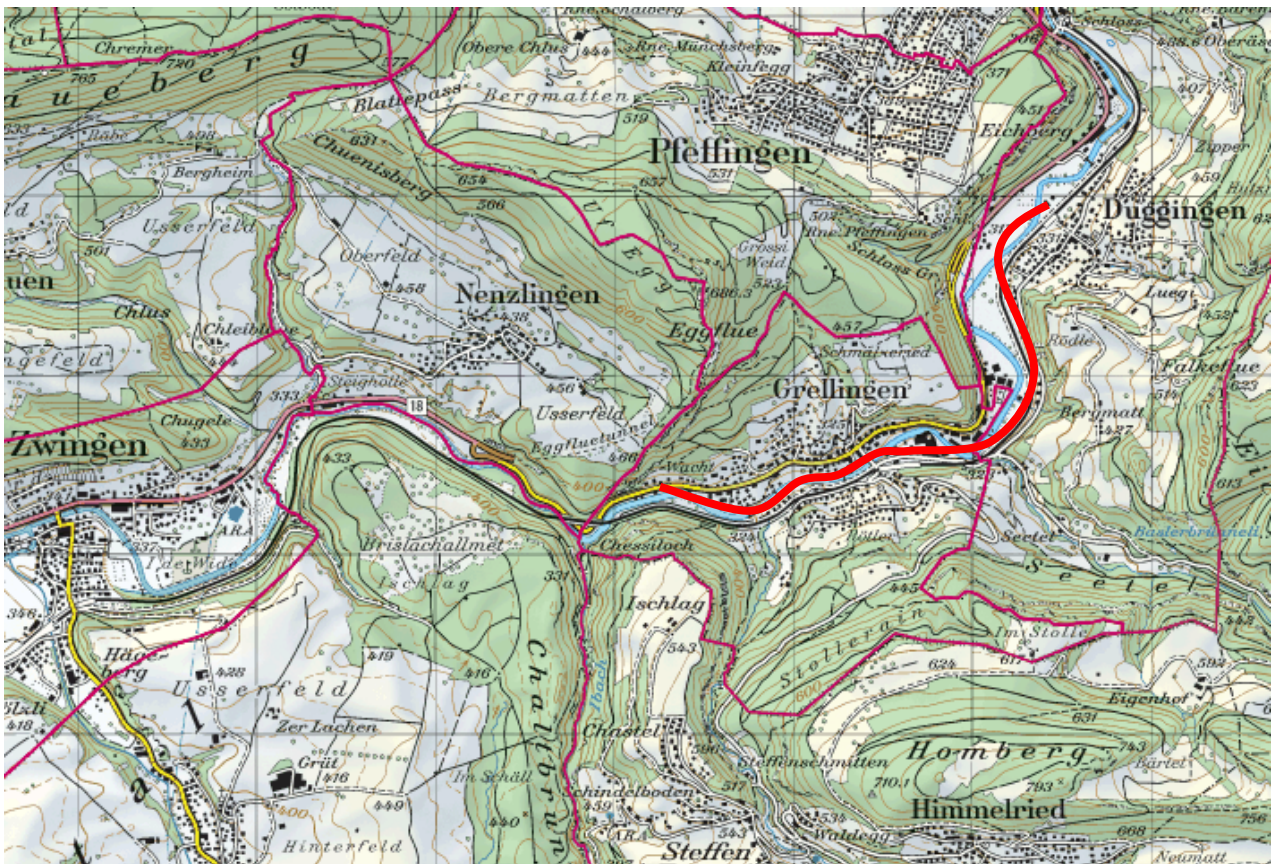


Bild 1: Strecke teilweiser Doppelspurausbau Laufental

1.5. Finanzierungsmechanismus teilweiser Doppelspurausbau Laufental

Mit der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI werden Infrastrukturausbauten künftig durch Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert. Voraussetzung dafür ist, dass das entsprechende Bahninfrastruktur-Projekt in einen Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP aufgenommen wird. Der erste Ausbauschnitt für die Zeit bis 2025 wurde vom Parlament bereits verabschiedet und war Teil der FABI-Vorlage. Der Doppelspurausbau im Laufental ist darin nicht enthalten (weder ein teilweiser noch ein vollständiger Ausbau). Ziel ist deshalb die Aufnahme der Massnahme in STEP 2030. Die Botschaft dazu soll 2016 an das Bundesparlament überwiesen werden, der Parlamentsbeschluss ist für 2019 geplant (vgl. Kap. 3).

Um die negativen Auswirkungen des Bahnhofumbaus in Lausanne auf das Laufental abzufedern, kann mit der Fertigstellung des teilweisen Doppelspurausbaus allerdings nicht bis 2030 zugewartet werden. Eine rechtzeitige Fertigstellung ist möglich, wenn der Kanton die Massnahme vorfinanziert. Mit FABI wurde die gesetzliche Grundlage dafür neu geschaffen. Eine Vorfinanzierung ist an die Bedingung gekoppelt, dass das fragliche Projekt in einen Ausbauschnitt aufgenommen wurde. Bedingung ist zudem, dass mit dem Bauprojekt Ende 2015 gestartet werden kann – also noch bevor der Bundesrat die Botschaft zu STEP 2030 an das Parlament überweist. Die Kosten für das Bauprojekt sind deshalb vom Kanton zu tragen, wobei die Übernahme als klares Zeichen des Kantons gegenüber dem Bund für den teilweisen Doppelspurausbau gewertet werden kann.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen die Projektierungskosten (Bauprojekt) finanziert werden. Nicht Bestandteil dieser Vorlage ist die Vorfinanzierung der Realisierung. Für diese folgt, voraussichtlich in der 2. Hälfte 2016, eine separate Landratsvorlage. An den Kosten für das Bauprojekt (wie später auch an jenen für die Vorfinanzierung der Realisierung) beteiligen sich die Nachbarkantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn gemäss dem interkantonalen Verteilschlüssel (IKV).

Mittels Finanzierung des Bauprojekts (vorliegende Landratsvorlage) und Vorfinanzierung der Realisierung ab 2017 (separate Landratsvorlage voraussichtlich 2. Hälfte 2016) kann erreicht werden, dass der teilweise Doppelspurausbau bereits auf 2021 – dem Jahr der Drehung des ICN um eine halbe Stunde – fertiggestellt wird, was seinerseits Voraussetzung dafür ist, dass ein zweites Schnellzugsprodukt auf der Strecke Basel – Laufen – Delémont – Biel verkehren kann.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Änderung der rechtlichen Grundlagen mit der Annahme von FABI

Die Rechtsgrundlagen für die (Vor-)Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur finden sich im Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 721.101). Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI-Gesetz)

erfolgen Anpassungen an Kapitel 5., Ausbau der Infrastruktur, und an Kapitel 6., Finanzierung der Infrastruktur.

Neu trägt der Bund gemäss Art. 49 EBG die Hauptlast der Bahn-Infrastrukturfinanzierung (ausgenommen für Strecken im Nahverkehr). Bedingung für Ausbau-Projekte ist, dass sie „in ihrem Umfang und der zeitlichen Abfolge aus einer Gesamtsicht erforderlich und, im Falle von Erweiterungsinvestitionen, prioritär sind“ (vgl. Botschaft FABI). Sind diese Bedingungen erfüllt und vom Bund anerkannt, können Projekte in einem Ausbauschnitt (STEP) aufgenommen werden.

Sollte – wie im Falle der Doppelspur Laufental – eine Infrastrukturmassnahme (noch) nicht in einem STEP aufgenommen sein, gibt es für Kantone zwei Alternativen, um diese Infrastruktur zum gewünschten Zeitpunkt zur Realisierung zu bringen:

- a. Der Kanton trägt die gesamten Investitionskosten inkl. allfälliger Zinskosten selbst (Art. 58b EBG).
- b. Der Kanton schliesst mit der Infrastrukturbetreiberin eine Vereinbarung ab, wonach er die Bausumme vorfinanziert. Diese Vereinbarung muss durch das BAV genehmigt werden. Die Kosten werden später durch den Bund zurückerstattet, wobei die gesamten Zinskosten zulasten des Kantons gehen (Art. 58c EBG).

Variante b. kann nur zum Tragen kommen, wenn die Realisierung oder Projektierung der Massnahme von der Bundesversammlung bereits in einen Ausbauschnitt (STEP) aufgenommen wurde.

2.2. Bedeutung der neuen rechtlichen Grundlagen für den teilweisen Doppelspurausbau Laufental

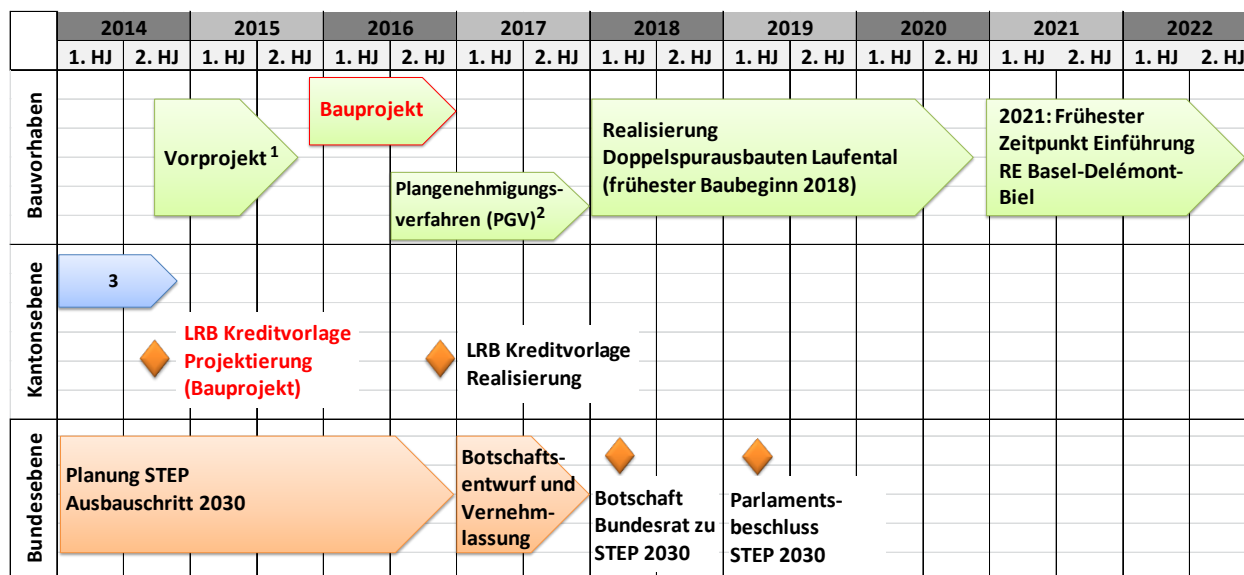
Für den geplanten teilweisen Doppelspurausbau bedeuten die neuen gesetzlichen Grundlagen,

- dass der Kanton dafür sorgen muss, dass die Doppelspur in einen der nächsten Ausbauschnitte (STEP) aufgenommen wird. Nur so hat der Bund überhaupt die gesetzliche Grundlage, um später die Investition an den Kanton zurückzahlen zu können.
- dass der Kanton die Kosten vollständig zu tragen hätte, falls das Projekt in keinen STEP aufgenommen würde.
- dass eine Aufnahme in STEP 2030 angestrebt werden muss, um die anfallenden Zinskosten möglichst tief zu halten (vgl. dazu auch Kap. 6, Risiken).

Die Aufnahme in STEP 2030 bedingt, dass der Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch als Teil des Angebotskonzepts der Planungsregion Nordwestschweiz bis November 2014 beim Bund eingereicht werden kann.

3. Termine

Unter der Voraussetzung der Projektgenehmigung (Plangenehmigungsverfahren) sowie des rechtskräftigen Kreditbeschlusses ist folgender Terminplan vorgesehen:
(rot = Inhalte vorliegende Landratsvorlage)



Legende

- 1 Finanzierung mit Landratsvorlage 2008-349 am 15. Oktober 2009 beschlossen
- 2 Zeitbedarf gemäss: SBB, Studienbericht zur Objektstudie, November 2013
- 3 Sammlung Projektanträge STEP 2030

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Planung und Vorprojekt

Die Gelder für die Studien und das Vorprojekt des teilweisen Doppelspurausbaus im Laufental wurden mit der Vorlage [2008/349](#) zur ‚Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel‘ am 15. Oktober 2009 vom Landrat beschlossen. Der Auftrag zur Erstellung des Vorprojekts wurde der SBB bereits erteilt. Die SBB wird voraussichtlich im Herbst 2014 mit den Arbeiten beginnen können.

4.2. Investitionskosten Projektierung (Bauprojekt) und Realisierung

Obwohl mit der vorliegenden Landratsvorlage nur die Projektierungskosten (Bauprojekt) bewilligt werden sollen, sind der Übersicht halber nachfolgend die gesamten Investitionskosten aufgeführt, d.h. die Kosten für die Projektierung (Bauprojekt) und jene für die Realisierung. Die Kosten wurden durch die SBB im Rahmen der Studie ermittelt (Preisbasis Mai 2013) und haben deshalb erst eine Genauigkeit von ± 30%. Eine genauere Kostenschätzung wird das Vorprojekt bringen. Dessen Ziel besteht darin, detaillierte bautechnische und bahnbetriebliche Ab-

klärungen für die Realisierung zu treffen um damit genaue Zeitpläne und verlässliche Kostenschätzungen (Bandbreite $\pm 20\%$) zu erstellen.

Die Kosten für das **Bauprojekt** wurden von der SBB mit **CHF 3.24 Mio. exkl. MwSt.** veranschlagt (Preisbasis Mai 2013, Kostengenauigkeit $\pm 30\%$). Die **gesamten Investitionskosten** für den Doppelspurausbau der SBB-Linie zwischen Chessiloch und Duggingen belaufen sich gemäss heutigem Wissensstand, Stufe Studie, auf rund **CHF 130 Mio. exkl. MwSt.** ($\pm 30\%$).

Die Realisierung des teilweisen Doppelspurausbaus wird durch den Kanton Basel-Landschaft vorfinanziert werden (vgl. dazu Kap. 1.5). Die vollumfängliche Rückzahlung der Investitionskosten erfolgt durch den Bund, erwartungsgemäss im Zeitraum 2026-2030. Der Kanton trägt effektiv nur die Zinskosten. Die Zinskosten entsprechen der Investition BL am teilweisen Doppelspurausbau Laufental, damit dieser früher als vom Bund geplant gebaut und in Betrieb genommen werden kann. Die Aufnahme der Zinskosten in die Investitionsrechnung und die spätere Aktivierung der Zinskosten werden geprüft. In die Prüfung mit ein fliesst die Frage, wie sich die anderen Kantone an den Kosten beteiligen (Beteiligung an den Zinskosten oder am Darlehen). Ab Inbetriebnahme der Infrastruktur werden sie, wie bei Bahninfrastrukturprojekten üblich, über 40 Jahre abgeschrieben.

Die folgende Tabelle zeigt die **gesamten Investitionskosten**, d.h. die Kosten für die Projektierung (Bauprojekt) und die Realisierung mit der heute vorhandenen Genauigkeit von $\pm 30\%$ sowie die Zinskosten für die Vorfinanzierung.

Kostenvoranschlag (Basis Studie, Genauigkeit: $\pm 30\%$) exkl. MwSt. in CHF			
Projektierung (Bauprojekt)	Kantone	3'240'000.-	} Vorliegende LRV
Duggingen – Chessiloch: Doppelspur inkl. Anpassungen Bahnhöfe Grellingen und Duggingen		2'685'000.-	
Aufhebung Bahnübergänge		555'000.-	
Realisierung	Bund	126'500'000.-	} Separate LRV (2. Hälfte 2016)
Duggingen – Chessiloch: Doppelspur inkl. Anpassungen Bahnhöfe Grellingen und Duggingen		105'000'000.-	
Aufhebung Bahnübergänge		21'500'000.-	
Zinskosten Realisierung	Kantone	29'700'000.-	
Total Kosten		159'440'000.-	

In dieser Kreditvorlage werden die Kosten für die Projektierung (Bauprojekt) beantragt. Entsprechend wird ein **Kredit über CHF 3'500'000.- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Mai 2013 bewilligt.

Die Mittel sind im Investitionsprogramm angemeldet.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2314	701153	56400000

4.3. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Kosten für die Projektierung (Bauprojekt) werden auf die Kantone BS, BL, JU und SO aufgeteilt.¹ Die Berechnung der Kostenanteile erfolgt gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (IKV). Dieser hängt von der Streckenlänge und der Anzahl Abfahrten im jeweiligen Kanton ab. Der IKV ist für die Strecke Basel – Delémont (mit Halt in Dornach-Arlesheim, Zwingen und Laufen) wie folgt aufgeteilt:

Kanton Basel-Landschaft:	63.1%
Kanton Basel-Stadt:	9.0%
Kanton Jura:	16.7%
Kanton Solothurn:	11.2%

Um die Kosten für die jeweiligen Kantone zu ermitteln, werden die Gesamtkosten mit dem IKV multipliziert. Somit ergibt sich, nach Rundung der Werte, folgende Kostenverteilung:

Kanton Basel-Landschaft:	CHF 2'208'500.-
Kanton Basel-Stadt:	CHF 315'000.-
Kanton Jura:	CHF 584'500.-
<u>Kanton Solothurn:</u>	<u>CHF 392'000.-</u>
TOTAL	CHF 3'500'000.-

Die folgende Tabelle zeigt die **gesamten Investitionskosten**, die dem **Kanton BL** für den Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessloch in den Jahren 2016 – 2030 anfallen werden. Neben den Kosten für das Bauprojekt sind dies die Zinskosten für die Vorfinanzierung der Realisierung.

Bei diesen Zinskosten wird erwartet, dass sich die Kantone BS, JU und SO ebenfalls gemäss IKV beteiligen. Entsprechende Zusagen liegen aber noch keine vor. Die Zinskosten werden vollumfänglich durch die Kantone bezahlt, unabhängig davon, wer das Kapital beschafft. Ausgenommen vom Kostenteiler sind die Zinsen der Aufhebung der beiden Bahnübergänge in Grellingen (Teil Strasse). Da dies Kantonsstrassen betrifft, werden diese Zinskosten vollumfänglich durch BL getragen.

¹ Die der Kantone JU und SO liegen vor, die Zusage des Kantons BS wurde für August 2014 angekündigt.

		Gesamt- kosten	Anteil BL	Anteil andere Kantone
Bauprojekt	CHF	3'500'000	2'208'500	1'291'500
Zinskosten teilweiser Doppelspurausbau ohne Bauprojekt	CHF	29'700'000	18'600'000	11'100'000
Gesamtkosten	CHF	33'200'000	20'808'500	12'391'500

Üblicherweise tritt die SBB als Bauherrin auf. Das heisst, die SBB projiziert, realisiert und finanziert das Bauprojekt. Sie kann somit auch die Vorsteuer (MwSt.) geltend machen. Der Kanton Basel-Landschaft gewährt der SBB bedingt rückzahlbare Darlehen, die der Bund dem Kanton BL mit STEP 2030 wieder zurückbezahlt.² Da die Möglichkeit einer Vorfinanzierung neu ist und bisher noch nie angewandt wurde, ist zurzeit unklar, ob tatsächlich die SBB als Bauherrin auftritt. Andernfalls könnte keine Vorsteuer geltend gemacht werden, d.h. die MwSt. müsste bezahlt werden.

4.4. Folgekosten für das Bauprojekt

Die Folgekosten für das Bauprojekt bestehen aus Abschreibungen und Zinskosten. Höhere Betriebs- oder Unterhaltskosten fallen für den Kanton Basel-Landschaft als Folge des teilweisen Doppelspurausbaus nicht an.

Finanzierungszahlen zum Projekt teilweiser Doppelspurausbau Laufental nach FHG §35 Abs 4

² Entweder direkt oder via SBB (Bund überweist an SBB, SBB an BL). Für BL ist die Wahl der Variante irrelevant.

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

	7/2017	2018	2019	2020	2021
1 Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2 Nettoinvestitionen	2'208'500				
3 Betriebskosten	1	1	1	1	1
Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
Abschreibungen	36'458	87'500	87'500	87'500	87'500
Zinskosten	14'953	35'888	35'888	35'888	35'888
Folgekosten	51'412	123'389	123'389	123'389	123'389
4 Folgertrag	0	0	0	0	0
3-4 Folgekosten netto	51'412	123'389	123'389	123'389	123'389

Die wiederkehrenden Folgekosten sind im Finanzplan angemeldet.

Mit der Realisierung des teilweisen Doppelspurausbaus auf der Schiene werden grundsätzlich mehr Kapazitäten geschaffen. Diese werden aber durch den Fernverkehr konsumiert werden, womit keine Erhöhung der Abgeltung resultieren wird.

5. Risiken

In der Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012 sind die Ausbaumassnahmen Laufental in der ersten Dringlichkeitsstufe aufgeführt. Dies bedeutet, dass die Ausbaumassnahmen bis spätestens 2040 realisiert werden sollten. Innerhalb der Dringlichkeitsstufen werden alle vier bis acht Jahre sogenannte Ausbauschritte (STEP's) definiert. Mit welchem STEP die Ausbaumassnahme im Laufental realisiert werden kann, ist noch nicht gesichert. Angestrebt, und mit dem Bundesamt für Verkehr in die Wege geleitet, ist eine Platzierung der Massnahme im STEP 2030. Gesichert ist dies aber erst, wenn die Botschaft für den Strategischen Ausbauschritt 2030 vom Bundesparlament verabschiedet wurde (voraussichtlich 1. Hälfte 2019, siehe Grafik Seite 7).

Risiko 1: Der teilweise Doppelspurausbau Laufental wird nicht in STEP 2030 aufgenommen, sondern erst in einem späteren STEP der 1. Dringlichkeit.

- Auswirkungen auf das Angebot:

Bei einer kleinen Verschiebung (auf STEP 2035): Keine

Bei einer grossen Verschiebung (auf STEP 2040): Die Rückzahlung der Zinsen würde erst ab 2034 erfolgen. Entsprechend steigt das Verhältnis der Zinskosten (Vorfinanzierung) zur Investitionssumme stark an und die Sinnhaftigkeit einer Vorfinanzierung würde stark infrage gestellt. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würde auf die Vorfinanzierung verzichtet und der teilweise Doppelspurausbau auf später verschoben. Die Konsequenzen daraus wären eine deutliche Verschlechterung des Angebots auf der Strecke Basel-Delémont-Biel-Genf ab 2021 bis zur Inbetriebnahme der Doppelspur. Dies würde viele Reisende dazu bewegen, auf das Auto umzusteigen. Damit würde das Strassennetz zusätzlich belastet. Zudem würde die Erreichbarkeit des Laufentals verschlechtert, was sich negativ auf den Wirtschaftsstandort auswirken könnte – kurzfristig z.B. bei der Besetzung freier Stellen, längerfristig, indem Firmen ihren Standort verlagern.

- Auswirkungen auf die Finanzierung des Bauprojekts:

Keine. Das Bauprojekt muss so oder so bis Ende 2016 fertig sein.

- Auswirkungen auf die Vorfinanzierung der Realisierung:

Keine, da in diesem Fall keine Vorfinanzierung erfolgen würde.

Wahrscheinlichkeit: mittel

Risiko 2: Der teilweise Doppelspurausbau Laufental wird in keinen STEP aufgenommen.

- **Auswirkungen auf das Angebot:**

Der Kanton müsste den teilweisen Doppelspurausbau aus eigenen Mitteln finanzieren. Dies ist aus heutiger Optik sehr unwahrscheinlich. Als Konsequenz würde auf den Ausbau verzichtet und man müsste mit einer deutlichen Verschlechterung des Angebots (vgl. oben) rechnen.

- **Auswirkungen auf Finanzierung Bauprojekt:**

Die bis dann angefallenen Kosten für das Bauprojekt müssten abgeschrieben werden.

- **Auswirkungen auf Vorfinanzierung Realisierung:**

Keine, da keine Vorfinanzierung erfolgen würde.

Wahrscheinlichkeit: tief

Risiko 3: Verzögerte Zusicherung des Bundes für Vorfinanzierung

Obwohl das Bundesamt für Verkehr in seinem Schreiben vom 6. Januar 2014 eine Zusicherung gegeben hat, wonach auf Seite Bund eine Möglichkeit gesucht wird, die Vorfinanzierungs-Zusicherung so früh zu geben, dass eine Realisierung vor 2021 möglich ist, bestehen diesbezüglich noch Risiken. Auf den Rückzahlungsbeginn hat dies aber keine Auswirkungen (2026 – 2030).

- **Auswirkungen auf das Angebot:**

Bei einer verzögerten Zusicherung des Bundes für die Aufnahme in STEP 2030 würde der Baubeginn bis zur def. Zusage nach hinten verschoben. Somit würde die Realisierung der Doppelspur nicht zum Zeitpunkt der Umstellung (Décalage) fertig und für den Zeitraum bis zur Fertigstellung wäre mit einer deutlichen Verschlechterung des Angebots (vgl. Risiko 1) zu rechnen.

- **Auswirkungen auf die Finanzierung des Bauprojekts:**

- Keine. Das Bauprojekt muss so oder so bis Ende 2016 fertig sein.

- **Auswirkungen auf die Vorfinanzierung der Realisierung:**

Es fallen tiefere Zinskosten an.

Wahrscheinlichkeit: mittel

6. Parlamentarische Vorstösse

Motion [2014/015](#) von Rolf Richterich „Juralinie: Vorfinanzierung Doppelspurinseln Laufental“

Die am 16. Januar 2014 eingereichte Motion lautet:

"Vorgeschichte

Bereits in der Vorlage zur Bahn 2000, der das Schweizer Volk 1987 zugestimmt hatte, war ein Ausbau der Juralinie auf Doppelspur vorgesehen. Aufgrund finanzieller Engpässe wurde die durchgängige Doppelspur planerisch auf Doppelspurinseln zurückgestuft. Leider ist es bisher bei diesen Planungsabsichten geblieben. Die Ausbauten wurden in keinem der mittelfristig zur Ausführung vorgesehenen Entwicklungsprojekte zum Bahnausbau berücksichtigt, auch nicht in FABI.

Richtplan BL

Im Richtplan BL von 2010 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt der Regio S-Bahn-Linien 1 und 3 angestrebt. Mit der heutigen Juralinie ist dieses Ziel nicht zu erreichen. Ein weiterer dringend nötiger Kapazitätsausbau ist damit blockiert.

Baufahrplan Ausbau Knoten Lausanne (Léman 2030)

Bedingt durch den Ausbau des Knotens Lausanne werden die Fernverkehrsverbindungen ICN auf der Juralinie mindestens für die rund 10 Jahre dauernden Bauarbeiten um 30 Minuten gedreht, was eine massive Verschlechterung der Anschlüsse im Knoten Basel bedeutet. Um diese Verschlechterung zu kompensieren, ist ein dringender Ausbau der Doppelspurinseln notwendig.

Vorfinanzierung

Offensichtlich hat der Bund mittlerweile die Dringlichkeit des Ausbaus erkannt und will die Vorfinanzierung ermöglichen. Die Vorfinanzierung belastet das Investitionsvolumen des Kantons nicht. Durch die Vorfinanzierung fallen aber Zinskosten von rund 2 Mio. Franken pro Jahr an. Diese Zusatzkosten sind dem vorgezogenen Nutzen gegenüber zu stellen.

Die S-Bahn-Linie 3 ist eine Erfolgsgeschichte. Seit 2007 konnte die Strecke Laufen-Birstal-Basel mit 30% das höchste Wachstum aller S-Bahn-Linien ausweisen. Ein weiteres Wachstum wird durch die fehlende Doppelspur enorm behindert. Im Jahr 2011 wurden weit über 60 Mio. Personenkilometer verzeichnet.

Volkswirtschaftlich betrachtet ist eine Vorfinanzierung absolut berechtigt.

Aufgrund der Verursacher der Verschlechterung der Anschlüsse und der weiteren Nutzniesser des vorgezogenen Ausbaus sind Bund, SBB sowie die Kantone Solothurn und Jura bei der Mitfinanzierung in die Pflicht zu nehmen.

Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit Bund und SBB eine Vorfinanzierung für die Realisation ab 2016 der Doppelspurinseln auf der Juralinie im Laufental zu erarbeiten und dem Landrat vorzulegen.“

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

In der Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012 sind die Ausbaumassnahmen Laufental in der ersten Dringlichkeitsstufe aufgeführt (vgl. <http://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2012/1577.pdf>). Dies bedeutet, dass die Ausbaumassnahmen bis spätestens 2040 realisiert werden sollten. Mit dem JA des Stimmvolks zur FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 wurde somit auch einer Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen im Laufental zugestimmt.

Mit der Annahme der FABI-Vorlage wurde auch die gesetzliche Möglichkeit einer Vorfinanzierung von Bahninfrastruktur-Massnahmen geschaffen, die in einen Ausbauschritt aufgenommen werden. Von dieser Möglichkeit wird der Kanton Basel-Landschaft Gebrauch machen, damit der Doppelspurausbau Duggingen – Chessiloch nicht erst im nächsten Ausbauschritt 2030, sondern bereits im Jahr 2021 in Betrieb genommen werden kann. In dem Jahr also, in dem aufgrund des Bahnhofumbaus in Lausanne ohne teilweisen Doppelspurausbau massive Verschlechterungen auf der Strecke Basel – Laufen – Delémont – Biel erfolgen würden. Mittels Finanzierung des Bauprojekts durch den Kanton Basel-Landschaft soll der rechtzeitige Start der Realisierung ermöglicht werden.

Analog zum Bauprojekt wird auch für die anfallenden Zinskosten der Vorfinanzierung ein Kostenteiler zwischen den Kantonen BS, BL, JU und SO gesucht. Die Gespräche hierzu werden rechtzeitig aufgegleist.

Motion [2011/273](#) von Georges Thüring „Das Laufental braucht die Doppelspur – und zwar heute und nicht erst übermorgen“

Die am 22. September 2011 eingereichte Motion wurde am 26. Januar 2012 als Postulat überwiesen und lautet:

"Der SBB-Doppelspurausbau im Laufental (Linie Basel-Delémont) war ursprünglich Bestandteil des "Bahn 2000"-Projektes. Aus Geldmangel und anderer Prioritätensetzung wurde dieser für das Laufental eminent wichtige Ausbauschritt aber schliesslich nicht in die erste Etappe der "Bahn 2000" aufgenommen. Im Rahmen des ZEB-Programms (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) wird der Doppelspurausbau Basel-Delémont mittlerweile nur noch als - streng genommen unverbindliche - Ergänzungsoption aufgeführt.

Laut Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des zuständigen UVEK-Departementes, ist die Finanzierung dieses Projektes im Rahmen des "Strategischen Entwicklungsprogramms ZEB" nicht sichergestellt. Gleichzeitig sagte sie in der nationalrätlichen Fragestunde am 19. September 2011 aber auch: "Vorfinanzierungsmöglichkeiten sind vorgesehen."

Offenbar will die Bundesrätin uns mit dieser Feststellung signalisieren, dass mit einer Vorfinanzierung durch die betroffenen Kantone die Realisierung dieses Projektes in Betracht gezogen und damit auch beschleunigt werden könnte. Laut einem Telebasel-Bericht vom 21. September 2011 in der Sendung "7vor7" ist unsere Baudirektorin vor allem aus prinzipiellen Gründen - Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist Bundessache! - gegen die Vorfinanzierungs-Variante.

Angesichts der Bedeutung des Doppelspurausbaus Basel-Délemont für die wirtschaftliche Entwicklung des Laufentals (Attraktivitätssteigerung als Wohn- und Wirtschaftsstandort) ist das kategorische Nichteintreten unserer Baudirektorin auf diese Möglichkeit mehr als unverständlich. Unser Volkswirtschaftsdirektor Peter Zwick betonte immerhin bereits vor zwei Jahren anlässlich der Eröffnung der Gewerbeausstellung AGLAT09 in Laufen, dass die fehlende Doppelspur der SBB und die fehlende Autobahnanbindung einen grossen Mangel darstelle, den es zu beheben gelte.

Hinsichtlich der tatsächlich angespannten Finanzlage unseres Kantons ist der guten Ordnung halber anzumerken, dass es sich um eine Vorfinanzierung handeln würde, womit die quasi treuhänderisch eingesetzten Mittel wieder an den Kanton zurückfliessen würden. Abgesehen davon kann die aktuelle Finanzlage schliesslich nicht zu einem Investitionsstopp führen; unser Kanton muss sich auch in schwieriger Situation weiterentwickeln. Ansonsten müssten konsequenterweise bereits angeschobene, in der Projektierung oder sogar im Bau befindliche (Prestige-)Objekte auch fallen gelassen werden.

In der wohl nur allzu berechtigten Befürchtung, dass sich die Realisierung dieses nicht nur für das Laufental, sondern für die ganze Region wichtigen ÖV-Projektes praktisch auf den St. Nimmerleinstag verschieben würde, wenn wir den bundesrätlichen Steilpass nun nicht aufnehmen, wird der Regierungsrat mit der Überweisung dieser Motion in aller Form beauftragt, sich umgehend mit diesem Geschäft im Kollegium zu befassen und mit den Regierungen der anderen betroffenen Kantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn die Möglichkeiten und Bedingungen einer Vorfinanzierung ernsthaft zu prüfen und dem Landrat raschmöglichst zu berichten und gegebenenfalls eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.“

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit dem JA des Stimmvolks zur FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 wurde die gesetzliche Möglichkeit einer Vorfinanzierung von Bahninfrastruktur-Massnahmen geschaffen, die in einen Ausbauschnitt STEP aufgenommen werden. Von dieser Möglichkeit wird der Kanton Basel-Landschaft Gebrauch machen, damit der Doppelspurausbau Duggingen – Grellingen Chessiloch im Jahr 2021 in Betrieb genommen werden kann. In dem Jahr also, in dem aufgrund des Bahnhofumbaus in Lausanne ohne teilweisen Doppelspurausbau massive Verschlechterungen auf der Strecke Basel – Laufen – Delémont – Biel erfolgen würden. Ohne Vorfinanzierung wäre eine Inbetriebnahme frühestens im nächsten Ausbauschnitt 2030 möglich. Mittels Finanzierung des Bauprojekts durch den Kanton Basel-Landschaft soll der rechtzeitige Start der Realisierung ermöglicht werden.

Analog zum Bauprojekt wird auch für die anfallenden Zinskosten der Vorfinanzierung ein Kostenteiler zwischen den Kantonen BS, BL, JU und SO gesucht. Die Gespräche hierzu werden rechtzeitig aufgegleist.

7. Antrag

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

Liestal, 16. September 2014

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 eines Verpflichtungskredits für die Projektierung (Bauprojekt) des Doppelspurausbaus Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch).

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für die Projektierung (Bauprojekt) des Doppelspurausbaus Laufental, Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 3'500'000 inkl. MwSt. bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis 2013 werden bewilligt.
 2. Die Beiträge der Kantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn von total CHF 1'291'500.- werden zur Kenntnis genommen.
 3. Die als Postulat überwiesene Motion [2011/273](#) von Georges Thüring vom 22. September 2011 betreffend „Das Laufental braucht die Doppelspur – und zwar heute und nicht erst übermorgen“ wird abgeschrieben.
 4. Die Motion [2014/015](#) von Rolf Richterich vom 16. Januar 2014 betreffend „Juralinie: Vorfinanzierung Doppelspurinseln Laufental“ wird als Postulat überwiesen und abgeschrieben.
 5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

8. Anhang

8.1. Gesetzliche Grundlagen

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)

Mit dem Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 wird dieses wie folgt geändert (Auszug der für diese Vorlage relevanten Artikel):

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 Ausbausschritt vor.

Art. 48c Ausbauschnitte

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

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

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

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

6. Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur

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. 58a Finanzierungsformen für den Ausbau

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

