



2004/238

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005

Jahreprogrammnr.: 4.07.02

Vom 21. September 2004

1. Zusammenfassung

S-Bahnen sind ein Wirtschaftsgenerator erster Güte und massgebend für den Wirtschaftsstandort sowie den Lebensraum des Kantons Basel-Landschaft. Basel, die zweitwichtigste Wirtschaftsregion der Schweiz, steht im Wirtschafts- und Standortwettbewerb mit anderen Stadtregionen. Die ausgebauten Regio-S-Bahn wird dazu beitragen, dass die Region Basel ihre heutige bedeutende Stellung behält. Die mit der Realisierung verbundene Bautätigkeit stärkt das Baugewerbe in wirtschaftlich angespannter Zeit. Aufgrund des nachweisbaren Erfolgs der Zürcher S-Bahn und ausländischer Beispiele werden in den nächsten Jahren in allen grösseren Agglomerationen der Schweiz die Bahnlinien zu S-Bahnen aufgewertet bzw. weiter ausgebaut. Es hat sich gezeigt, dass Investitionen in den öffentlichen Verkehr zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme volkswirtschaftlich günstiger zu stehen kommen als Investitionsvarianten, welche einseitig auf den motorisierten Individualverkehr setzen.

Die Nordwestschweizer Kantone haben für den Ausbau der Regio-S-Bahn ein etappiertes Vorgehen gewählt. Seit dem Fahrplanwechsel 2001 verkehren die SBB auf den Hauptlinien des Regionalen Personenverkehrs in der Nordwestschweiz im durchgehenden Halbstundentakt. Auf der S3 Olten - Basel - Laufen haben die Jahresleistungen (gemessen in Personenkilometern) seither um über 30 Prozent zugenommen. Auch die Nachfrage nach den Leistungen im Personenfernverkehr und im Güterverkehr haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Die Schienenkapazität ist in der Nordwestschweiz ausgereizt. Insbesondere im Ergolzthal weist die Schienenkapazität keinen Spielraum mehr auf für Fahrplanverbesserungen. Handlungsbedarf ist angezeigt. Damit die heute gute Angebotsqualität gehalten werden kann, wird sprintstarkes Rollmaterial benötigt. Bereits hat die SBB AG neue Niederflurfahrzeuge beschafft und für den Einsatz in der Nordwestschweiz reserviert. Das Fahrplanangebot, die Fahrzeuge und die Bahninfrastruktur bilden zusammen ein System. Das neue Rollmaterial als Teil dieses Systems kann seine Vorteile nur dann voll ausschöpfen, wenn die Bahnhofanlagen angepasst werden. Die Investitionen in neues Rollmaterial und in Bahnhofanlagen dienen nicht nur der Angebotssicherung, sondern zusätzlich auch der Sicherheit der Fahrgäste, der Hindernisfreiheit für behinderte Personen und dem Komfort für alle Fahrgäste. Ende 2000 haben die Kantone der Nordwestschweiz der SBB einen Planungsauftrag erteilt mit dem Ziel, die Regio-S-Bahn im Jahre 2005 in Betrieb zu nehmen. Das Investitionsprogramm umfasst die Anpassungsarbeiten an den Perronanlagen der bestehenden Haltepunkte und drei neue Haltepunkte (Basel Dreispitz, Pratteln Längi und Rheinfelden Augarten). Die neuen Haltepunkte eröffnen ganz neue Erschliessungen von Quartieren, Stätten und Zentren, welche heute Bahngästen verschlossen sind. So erschliesst die neue Station "Pratteln Längi" das Längi-Quartier in Pratteln, die Kulturstätte Augusta Raurica sowie das Entwicklungsgebiet "Salina Raurica". Die neue Station Basel Dreispitz ist Ziel- und Umsteigestation für das schnellere Erreichen der Sportstätten St. Jakob und Arbeitsgebiete in Basel Nord sowie die Einkaufszentren im Dreispitz. Die SBB verbessert gleichzeitig das Erscheinungsbild aller Stationen. Zusätzlich werden an zehn Haltepunkten des Kantons Projekte der kombinierten Mobilität realisiert werden; sie werden die Bahnhöfe zu öV-Drehscheiben des Kantons auf.

Alle Vorhaben zusammen umfassen ein Bauvolumen von CHF 103.1 Mio.. Davon übernehmen die SBB AG CHF 33.5 Mio. und der Kanton Basel-Landschaft CHF 47.7 Mio. (inkl. Reserven). Die übrigen Kantone der Nordwestschweiz beteiligen sich mit CHF 21.9 Mio. am Investitionsprogramm.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	2
1.1. Inhaltsverzeichnis	3
2. Rechtliche Grundlagen	4
3. Begründung	4
3.1. Einbindung in die Planung	6
3.2. Heutige Situation	7
3.3. Künftige Situation und Ziele	8
3.4. Bisheriges Vorgehen	9
3.5. Alternativen	11
5. Das Investitionsprogramm für die Regio-S-Bahn Basel 2005 (BL)	16
5.1. Ausbauinvestitionen für die bestehenden Haltepunkte	17
5.2. Neubauinvestitionen für zusätzliche Haltepunkte	19
5.3. Investitionen für die kombinierte Mobilität	20
6. Termine	23
7. Kosten und Finanzierung	23
7.1. Investitionskosten	23
7.2. Projektfinanzierung	25
7.3. Folgekosten	25
8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	31
9. Parlamentarische Vorstösse	32
10. Antrag	33
11. Anhang - Übersichtskarten zu den einzelnen Haltepunkten	33

2. Rechtliche Grundlagen

Rechtsgrundlagen

Gemäss § 6 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (öVG, SGS 480) kann der Kanton Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für Aufgaben von regionaler Bedeutung Investitionsbeiträge ausrichten.

Die SBB erhalten die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passen sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an. An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen (Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, Art. 3 Absatz 3 und 4 SBBG; SR 742.31). Die Höhe der Beteiligung der Kantone ist im SBB-internen Reglement R 44.1 über die Beiträge Dritter an Investitionen der SBB AG geregelt.

Veränderung der Rechtsgrundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen des Bundes sind im Umbruch. Mit Termin bis Ende April 2004 führte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Vernehmlassung zur Bahnreform 2 durch. Der Bund beabsichtigt u.a. eine Entflechtung der Aufgaben zwischen Bund und den Kantonen. Zur verbesserten transparenten Finanzierung der Infrastruktur soll das Schienennetz in ein Grund- und in ein Ergänzungsnetz aufgeteilt werden. Die Finanzierungsverantwortung für den Bund umfasst dabei mit dem Grundnetz etwa drei Viertel des schweizerischen Schienennetzes, die den gesamten Transit- und Fernverkehr wie auch den grössten Teil der Gütertransporte per Bahn tragen. Im Kanton Basel-Landschaft sind in der allseitig favorisierten Variante "Grosses Grundnetz" sämtliche SBB-Linien dem Grundnetz zugeteilt. Die Kantone sind für das Ergänzungsnetz zuständig: Dieses umfasst die Nebenbahnen und somit jenen Viertel des Streckennetzes, der von regionaler oder lokaler Bedeutung ist. In unserem Kanton sind dies die Tramlinien der BLT Baselland Transport AG sowie die Waldenburgerbahn AG. Es ist unbestrittenes Ziel, dass die Neuaufteilung weder für den Bund noch für die Kantone zu finanziellen Mehrbelastungen führt; sie muss haushaltneutral erfolgen. Die Auswertung der Vernehmlassung erfolgt im zweiten Halbjahr 2004. Die Termine sehen eine Behandlung in den Eidgenössischen Räten im Jahr 2005 und die Inkraftsetzung im Jahr 2007 vor. Da nach Inkrafttreten der Bahnreform 2 der Bund die Finanzierungsverantwortung für SBB-Haltepunkte im Grundnetz übernimmt, ist in der Vereinbarung zwischen der SBB AG und den Kantonen der Nordwestschweiz ein Vorbehalt vorzusehen, welcher ein Rückkommen auf die neue Gesetzesregelung ermöglicht.

3. Begründung

S-Bahnen werten die Agglomerationen auf

Aufgrund des nachweisbaren Erfolgs der Zürcher S-Bahn und ausländischer Beispiele werden in den nächsten Jahren in allen grösseren Agglomerationen der Schweiz die Bahnlinien zu S-Bahnen aufgewertet. Der Kanton Zürich wird bis ca. 2013 über CHF 1.6 Mia. in die Infrastruktur

seiner S-Bahn investiert haben (bei Gesamtkosten von CHF 3.1 Mia.). Der Kanton Genf baut mit Gesamtkosten von CHF 950 Mio. die Strecke Cornavin - nach Anemasse (Frankreich) aus. Auch der Kanton Bern setzt auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dafür sind Investitionen von CHF 2.2 Mia. vorgesehen. Diesen ambitionierten Ausbauprogrammen liegt die Erkenntnis zu Grunde, dass in dicht bebauten und topografisch schwierigen Regionen ein Strassenausbau wesentlich teurer als ein Ausbau im öffentlichen Verkehr zu stehen käme und der öffentliche Verkehr in städtischen Gebieten einen bedeutenden Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten kann.

Die Regio-S-Bahn Basel leistet heute schon viel

Die Agglomeration Basel ist die zweitwichtigste Wirtschaftsregion der Schweiz. In Anbetracht der grossen Anstrengungen der anderen Wirtschaftsregionen - nicht nur in der Schweiz, ihre Verkehrsprobleme zu lösen, und im Wissen, dass die Nordwestschweiz in einem Wirtschaftswettbewerb steht, muss sich die Agglomeration Basel dieser Herausforderung stellen, will sie sich nicht selbst ins Abseits begeben.

Im Verkehr mit der Stadt Basel benützen 55 % der Erwerbstätigen den öffentlichen Verkehr (Anteil öV-Zupendler nach Volkszählung 2000). Das Netz der SBB bildet im Kanton Basel-Landschaft das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Die Transportleistung des Regio-S-Bahn Basel - gemessen in Personen-Kilometern pro Jahr - ist etwa doppelt so hoch wie sämtliche Tramlinien der BLT Baselland Transport AG. Von wenigen Ausnahmen abgesehen schliessen fast alle Buslinien des Kantons an Bahnhöfe der SBB an.

Die Schienenkapazität ist ausgereizt

Die Eisenbahn ist ein Transportsystem. In diesem System bestehen zwischen dem Fahrplanangebot, dem eingesetzten Rollmaterial und der Bahninfrastruktur zwingende betriebliche und technische Abhängigkeiten.

Die Ergolzthalstrecke wird nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (2007) und die Bözbergstrecke nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels (2015) vermehrt für zusätzlichen Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen müssen. Dies entspricht der schweizerischen Verkehrspolitik zugunsten einer Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene, welche in den bilateralen Verträgen mit der Europäischen Union festgelegt und in mehreren Volksabstimmungen bestätigt worden ist. Die heute schon knappen Kapazitäten, die dem Regionalverkehr zur Verfügung stehen, werden zunehmend zusätzlich eingeschränkt.

Ohne neues Rollmaterial und Ausbau der Regio-S-Bahn würde das Fahrplanangebot schlechter

Mit dem Generellen Leistungsauftrag 2001 - 2005 wurde auf dem SBB-Netz der Halbstundentakt eingeführt (Ausnahme Sissach - Läfelfingen - Olten). Die Rückgratfunktion der Regio-S-Bahn für den öffentlichen Verkehr unseres Kantons verlangt, dass das Angebot des Regionalverkehrs (Regio-S-Bahn) mindestens in heutiger Qualität aufrecht erhalten bleiben muss. Der Einsatz neuen Rollmaterials ist eine der noch wenigen Möglichkeiten, das Potenzial der Schienenkapazität besser auszuschöpfen. Es müssen moderne Regionalfahrzeuge eingesetzt werden, welche gegenüber dem heutigen Rollmaterial schneller beschleunigen können und einen rascheren Fahrgastwechsel zulassen. Die SBB hat im Sinne einer Vorleistung neue Niederflurfahrzeuge bestellt, welche für die Nordwestschweiz reserviert sind. Die Vorteile dieser moder-

nen Fahrzeuge können jedoch nur dann voll umgesetzt werden, wenn die Haltepunkte an die Erfordernisse des neuen Rollmaterials angepasst werden.

Die Investitionen in die Haltepunkte dienen aber nicht nur der Angebotssicherung, sondern auch zusätzlich der Sicherheit der Fahrgäste, der hindernisfreien Benützung durch behinderte Personen und dem Komfort für alle Fahrgäste. Die Kantone müssen diese Investitionen gemäss SBB-Gesetz als "Besteller" und Verantwortliche für den Regionalen Personenverkehr mitfinanzieren. Mit der Vorlage werden die Verpflichtungskredite für diese Investitionen beantragt.

Parlamentarische Vorstösse

Mit mehreren parlamentarischen Vorstössen (Postulat 1987/151, Postulat 1989/318, Schriftliche Anfrage 1989/322, Schriftliche Anfrage 1991/19, Interpellation 1997/120, Postulat 1999/189) forderte der Landrat den Regierungsrat auf, den raschen und etappenweisen Ausbau der Regio-S-Bahn Basel (Regionalverkehr) in der Nordwestschweiz sowie im angrenzenden Ausland (Elsass, Südbaden) zu fördern.

3.1. Einbindung in die Planung

Die Zürcher S-Bahn wurde gesamthaft am 27. Mai 1990 in Betrieb genommen. In der Region Basel wurde in Berücksichtigung der besonderen anspruchsvollen Verhältnisse (fünf Kantone, Dreiland) ein pragmatisches, etappiertes Vorgehen gewählt. Die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Direktionen der Nordwestschweizer Kantone und die zuständigen Organe des benachbarten Auslands befassen sich deshalb schon seit Jahren mit der Planung der Regio-S-Bahn. Die nachfolgenden Ausführungen - insbesondere in Abschnitt 3.4 - zeigen, was bisher erreicht worden ist.

Im Kanton Basel-Landschaft bestimmt der Regierungsrat mit dem Regierungsprogramm die wichtigsten Ziele und Massnahmen jeder Legislaturperiode, welches vom Landrat unverändert oder mit Änderungen genehmigt oder an den Regierungsrat zurückgewiesen werden kann.

Die Mitwirkung bei der Planung der Regio-S-Bahn wurde in den bisherigen Regierungsprogrammen wie folgt berücksichtigt:

Im Regierungsprogramm 1999 - 2003 beinhalteten die Ziele, den öffentlichen Verkehr zu verbessern und den Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sicherzustellen. Mit dem Angebotsausbau der Regio-S-Bahn im Rahmen des Generellen Leistungsauftrages 2001 - 2005 (Massnahme 4.04.06) wurde dem ersten Ziel Rechnung getragen. Die Planungsarbeiten zur Sicherung ausreichender Kapazitäten für die Regio-S-Bahn (Massnahme 4.04.07) sind noch im Gange.

Im Regierungsprogramm 2004 - 2007 wurde erstmals bewusst auf die Nennung von Programmpunkten der Direktionen verzichtet. Die Konkretisierung der regierungsrätlichen Strategien sollen inskünftig in den Jahresprogrammen erfolgen. Der Landrat hat das Jahresprogramm 2004 des Regierungsrates am 15. Januar 2004 zur Kenntnis genommen. Es enthält wiederum das Ziel der Sicherung des Anschlusses an das übergeordnete Verkehrsnetz. Dieses Ziel soll

durch ausreichende Kapazitäten für die Regio-S-Bahn mittels Vereinbarungen zwischen den SBB und den Nordwestschweizer Kantonen gesichert werden (Massnahme 4.07.02).

3.2. Heutige Situation

Die heutige Situation beim Fahrplanangebot, beim eingesetzten Rollmaterial und bei der bestehenden Infrastruktur weist folgende Probleme auf:

Fahrplanangebot

Auf den Nordwestschweizerischen Linien besteht seit 2001 der durchgehende Halbstundentakt. Aus Kapazitätsgründen kann kein sauberer, sondern nur ein "hinkender" Halbstundentakt angeboten werden, welcher leicht vom genauen 30 Minuten-Intervall abweicht. Auf der alten Hauensteinlinie Olten - Läfelfingen - Sissach ("Läufelfingerli") wird ein Stundentakt angeboten. Die Ergolztallinie Basel - Olten wird täglich von über 15'000 Passagieren benützt und gehört damit zu den wichtigsten Linien des schweizerischen Bahnverkehrs. Die Strecke dient dem Personenfernverkehr Basel - Zürich, Basel - Luzern und Basel - Bern. Sie ist Teil des S-Bahn-Systems. Mit 8'900 Passagieren im stärksten (Tages-) Querschnitt ist die Ergolztallinie eine der meistbenutzten Linie im Regionalen Personenverkehr (RPV) der Schweiz. Zunehmende Bedeutung wird die Ergolztallinie für den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels erhalten, der bereits 2007 eröffnet werden soll. Schon seit Jahren wird auf dieser Strecke zwischen den einzelnen Zugskategorien um die knappe Schienenkapazität gerungen. So können heute beispielsweise die Bahnhöfe Tecknau und Lausen aus Kapazitätsgründen nur mit jedem zweiten Regionalzug (Stundentakt) bedient werden.

Rollmaterial

Auf dem Schienennetz der Nordwestschweiz der SBB verkehren heute Nahverkehrspendelzüge (NPZ). Die NPZ sind seit anfangs der 80-er Jahre die Leistungsträger des Regionalverkehrs der SBB und der Privatbahnen. Die Pendelzüge mit Trieb- und Steuerwagen sowie zwei bis vier Zwischenwagen bieten Platz für 160 bis 320 Fahrgäste. Die NPZ genügen den heutigen Ansprüchen an ein modernes Fahrzeug im Agglomerationsverkehr nicht mehr. Sie werden in den S-Bahn-Systemen ausgemustert. In den ländlichen Linien der SBB mit wenig intensivem Verkehr werden die NPZ über 40-jährige Fahrzeuge ersetzen und dort noch jahrelang ihren Dienst versehen. Der NPZ weist gegenüber modernen Fahrzeugen folgende Nachteile auf:

- schwache Beschleunigungs- und Verzögerungswerte der schweren NPZ verschärfen das Kapazitätsproblem auf der Ergolztal- und Laufentalstrecke
- wenige und enge Türen verlangsamen den Fahrgastwechsel
- Einsteigen über Stufen verlangsamt den Fahrgastwechsel; Stufen sind nicht behindertengerecht und erschweren auch den Zustieg mit Kinderwagen und Velos
- fehlende Fahrgast-Informationssysteme erschweren die Kundeninformation, z.B. über nicht-fahrplanmässige Halte, Anschlüsse usw.
- fehlende Übersichtlichkeit der Fahrzeuge und fehlende Begleitung durch Bahnpersonal führt zu Bedürfnis nach mehr Sicherheit v.a. in den Randstunden
- fehlende Klimatisierung entspricht den heutigen Komfortansprüchen der Fahrgäste nicht mehr.

Infrastruktur

Die Aufwertung von Bahnhöfen ist ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Standortgunst. Die Uneinheitlichkeit der Publikumsanlagen in Bezug auf das Erscheinungsbild, Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit sowie die teilweise veralteten Anlagen in unserem Kanton legen ein koordiniertes Vorgehen mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland nahe. Die heutigen Anlagen entsprechen in folgenden Punkten nicht den Anforderungen an Publikumsanlagen eines S-Bahn-Systems:

- Uneinheitliche Perronhöhen von ebenerdig bis 55 cm über Schienenoberkante. Tiefe Perronkanten sind nicht behindertengerecht und erschweren den Zugang mit Kinderwagen und Velos. Es besteht ein Unfallrisiko.
- Die Fahrgastwechselzeiten sind infolge der uneinheitlichen Perronhöhen zu lange. Bei grosser Anzahl zu- oder aussteigender Fahrgäste ist die Fahrplanstabilität tangiert.
- Die Perronanlagen sind teilweise nur über Treppen erreichbar, stufenfreie Zugänge mit Rampen oder mit Lift fehlen; Hindernisfreiheit für behinderte Personen ist nicht gegeben. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes lässt sich mit den bestehenden Anlagen nicht umsetzen.
- Die Fahrgäste müssen bei einigen Bahnhöfen ungeschützt vor der Witterung im Freien auf den Zug warten (mangelnder Komfort).
- Es fehlen an den Knotenpunkten Informationsmittel, wie z.B. über gleisbezogene Zugzielanzeigen und Zugankunfts- und Abfahrtssystemen.
- Bei einzelnen Bahnhöfen (z.B. Grellingen) müssen beim Einstieg bzw. Ausstieg Gleise überquert werden, was den heutigen Sicherheitsstandards nicht mehr entspricht. Es besteht ein Unfallrisiko durch einfahrende Züge.
- Einzelne Personenunterführungen sind unübersichtlich. Sie müssen zur besseren Übersichtlichkeit und Vermittlung eines verbesserten Sicherheitsempfindens baulich umgestaltet werden.
- Es fehlt an einem einheitlichen Erscheinungsbild der Publikumsanlagen.
- An einzelnen Bahnhöfen könnte ohne Perronerhöhung mit dem neuen Niederflur-Rollmaterial gar nicht mehr angehalten werden.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Fahrplanangebot

Mit zunehmendem Güterverkehr auf der Transitachse Basel - Lötschberg - Italien wird der Personenverkehr auf Jahre hinaus auf der Ergolztallinie eingeschränkt sein, denn der für die Streckenentlastung benötigte Wisenberggtunnel wird - entsprechende Beschlüsse des eidgenössischen Parlamentes vorausgesetzt - frühestens 2020 zur Verfügung stehen.

Es müssen deshalb optimale Voraussetzungen geschaffen und vereinbart werden, damit ein integraler Halbstundentakt geschaffen und langfristig gesichert, bestellt und betrieben werden kann. Die Regio-S-Bahn-Linie S9 Sissach - Läfelfingen - Olten wird weiterhin im Stundentakt angeboten.

Rollmaterial

Die Sicherung eines ausreichenden Angebots wird ermöglicht durch den Einsatz neuen Rollmaterials und durch Anpassungen der Publikumsanlagen, damit die Vorteile der neuen Regionalfahrzeuge optimal genutzt werden können. Die SBB haben zusammen mit Vertretern der Nordwestschweizer Kantone die zentralen Anforderungen an ein neues Regionalfahrzeug formuliert. Sie beheben alle Mängel des heute eingesetzten Rollmaterials, welche in Abschnitt 3.2 aufgelistet sind.

Infrastruktur

Auch für die infrastrukturellen Massnahmen, welche die heutigen Ansprüche an ein kundenorientiertes Angebot berücksichtigen und den Zugang zum System Regio-S-Bahn erleichtern, wurden die Ziele von Vertretern der Bahn und der Kantone gemeinsam definiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen für *bestehende Haltepunkte* beheben sämtliche Mängel, welche unter dem Abschnitt 3.2 beschrieben sind. Das Erscheinungsbild wird nach dem Programm der SBB für Facelifting Stationen RV05 verbessert und vereinheitlicht. Es beinhaltet Informationsmöglichkeiten, Beleuchtung, Umgebungsgestaltung und die integrale Verwendung des Regio-S-Bahn-Logos.

Bei der Definition der Standards für die Regio-S-Bahn sind die bestehenden Standards in Deutschland und Frankreich berücksichtigt worden.

Im Rahmen des Investitionsprogrammes wird den kantonalen Parlamenten die Erstellung folgender *drei zusätzlicher Haltepunkte* beantragt:

- Basel Dreispitz (BS/BL): Umsteigeknoten, Erschliessung Gewerbegebiet
- Pratteln Längi (BL): Erschliessung Wohn- und Gewerbegebiet
- Rheinfelden Augarten (AG): Erschliessung Wohngebiet

3.4. Bisheriges Vorgehen

Regierungsvertreter der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau entschieden 1992, die technische und betriebliche Machbarkeit der Grünen Linie (Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg) der Regio-S-Bahn zusammen mit der SBB zu prüfen. 1995 stimmten die Parlamente BS, AG und BL und die Région Alsace der Kreditvorlage zur Ausrüstung von sechs Nahverkehrspendelzügen (NPZ) mit der für den Schienenverkehr zwischen Frankreich und der Schweiz notwendigen Zwei-Stromausführung zu. Der Kanton Basel-Stadt übernahm nach dem Territorialprinzip die vollen Kosten für den Umbau des Güterbahnhofs St. Johann zum Personenbahnhof. Die Grüne Linie wurde ab Fahrplanwechsel 1997 in Betrieb genommen. 1999 folgte die Rosarote Linie zwischen Weil am Rhein und Lörrach, anfangs 2001 der durchgehende Halbstundentakt auf der Blauen Linie (Olten - Basel - Laufen). Anfangs 2002 wurde mit der

Orangen Linie (Offenburg - Freiburg i.B. - Basel Bad. Bahnhof - Basel SBB) die erste regionale Direktverbindung zwischen Deutschland und der Schweiz geschaffen.

Am 20. November 2000 haben die Nordwestschweizer Kantone (BS, BL, AG, SO, JU) mit der SBB einen Planungsauftrag vereinbart mit dem Hauptziel, die Regio-S-Bahn Basel 2005 auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 mit entsprechendem Angebot, neuem Rollmaterial, neuen Haltestellen, ausgebauter Infrastruktur und koordiniertem Tarifsysteem in Betrieb zu nehmen.

Den gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen dem Angebot, dem eingesetzten Rollmaterial und der Bahninfrastruktur Rechnung tragend, wurden folgende Planungsaufträge erteilt:

- Erstellen eines Angebotskonzeptes 2005 mit integralem Halbstundentakt
- Erarbeitung von ausschreibungsreifen Grundlagen für neues Rollmaterial (Ersatz NPZ)
- Ermittlung des Infrastrukturbedarfs und Erstellen einer Rahmenvereinbarung Infrastruktur
- Entwerfen einer Langfristvereinbarung auf der Grundlage eines mehrjährigen Businessplans, gültig ab Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004
- Erstellen eines Marketing- und Kommunikationsplans

Die Planungsarbeiten wurden ab 2001 aufgenommen. Die Projektleitung informierte die Regionalkonferenz der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz (KöV NWCH) regelmässig über die Planungsfortschritte. Die Verbindung zu den elsässischen und südbadischen Behörden ist durch entsprechende Einsitznahme in der Projektleitung gewährleistet.

3.4.1 Verträge über Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen

Gestützt auf diesen Planungsauftrag haben die SBB AG und die zuständigen Stellen der Kantone gemeinsam die Grundlagen für die Projektierung, den Bau und die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in der "Rahmenvereinbarung über Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen auf dem Netz der SBB AG im Perimeter der Regio-S-Bahn Basel im Zeithorizont 2005" festgehalten und am 3. Dezember 2002 unter Vorbehalt der Genehmigung durch die jeweils zuständigen Organe unterzeichnet. Die Genehmigung des vorliegenden Landratsbeschlusses vorausgesetzt, wird diese Rahmenvereinbarung durch entsprechende Verträge zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft abgelöst. Für den Kanton Basel-Landschaft sind ein Hauptvertrag (für alle Kantone gleichlautend) und sieben zusätzliche Vertragsmodule vorgesehen: je ein Vertragsmodul für den bestehenden Haltepunkt Dornach-Arlesheim (gemeinsam mit Kanton Solothurn), für die übrigen bestehenden Haltepunkte im Birseck-Laufental, des Ergolztals und des Homburgertals, für die neuen Haltepunkte "Basel-Dreispietz" (gemeinsam mit Kanton Basel-Stadt) und "Pratteln-Längi" sowie für die laufenden Projekte (Haltepunkte Münchenstein und Pratteln).

3.4.2 Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005

Zeitlich parallel zur Rahmenvereinbarung über die Infrastruktur wurde die "Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005" mit linienweisen Businessplänen ab Fahrplan 2005 bis Fahrplan 2009 entwickelt. Diese Vereinbarung hält die Grundsätze der gegenseitigen Leistungserbringung fest, welche im ordentlichen jährlichen Bestellverfahren gemäss Art. 10 ff. der

Abgeltungsverordnung des Bundes (ADFV) näher definiert sind. Die Vereinbarung enthält als integrierenden Bestandteil das Angebotskonzept, welches einen durchgehenden Halbstundentakt (Ausnahme: Sissach - Läfelfingen - Olten) und den Betrieb mit neuen Regionalfahrzeugen vorsieht. Im Sinne der Planungssicherheit bei der SBB und der Angebotssicherheit bei den Kantonen (knappe Schienenkapazität für die S1 und S3) liegt es für beide Parteien im gegenseitigen Interesse, eine mehrjährige Vereinbarung über den Betrieb zu treffen. Die Vereinbarung tritt nach Unterzeichnung in Kraft und ist gültig bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009. Die Wirkungsfrist der Vereinbarung ist identisch mit dem 5. Generellen Leistungsauftrag, welcher für die Jahre 2006 - 2009 festgelegt wird. Die benötigten Betriebsmittel (Abgeltung der ungedeckten Kosten) werden deshalb dem Landrat mit der Vorlage über den 5. Generellen Leistungsauftrag beantragt. Die Genehmigung der Vereinbarung durch den Regierungsrat erfolgt unter dem Vorbehalt der in den Kantonen zuständigen Organe (BL: Landrat). Weil die Anpassung der Infrastrukturanlagen in den Bahnhöfen und der Betrieb mit dem neuen Rollmaterial zwingend zusammen gehören, wird aber bereits in dieser Vorlage dem Landrat die Ermächtigung zur Unterzeichnung der Vereinbarung beantragt.

Die Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn ist im Anhang enthalten.

3.5. Alternativen

Die SBB hat der Regio-S-Bahn Basel zusammen mit den S-Bahnen in Zürich und Bern erste Priorität eingeräumt. Die Mitfinanzierung dieser S-Bahnen durch die SBB ist auch nach dem Entlastungsprogramm 2003 des Bundes bis 2008 gesichert. Eine kurze begrenzte Verschiebung der Realisierung (ca. 6 Monate) der Regio-S-Bahn wäre noch möglich. Bei einem gänzlichen Verzicht des Kantons Basel-Landschaft auf das Investitionsprogramm würden hingegen die von der SBB für die Regio-S-Bahn Basel reservierten Finanzmittel in andere Regionen abfließen. Die Regio-S-Bahn Basel würde aus der Kategorie der ersten Priorität in die Kategorie der zweiten Priorität (Zentralschweiz, St. Gallen, Lausanne, Genf) versetzt, deren Mitfinanzierung durch die SBB heute als Folge des Entlastungsprogramms 2003 des Bundes (Kürzung der Leistungsvereinbarung) nicht mehr gesichert ist. Wann sich die nächste Gelegenheit für den Ausbau mit gesicherter Finanzierung bieten würde, ist bei der derzeitigen Finanzlage des Bundes höchst ungewiss. Ebenfalls stehen im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts die Auswirkungen des Entlastungsprogramms 2004 des Bundes nicht fest.

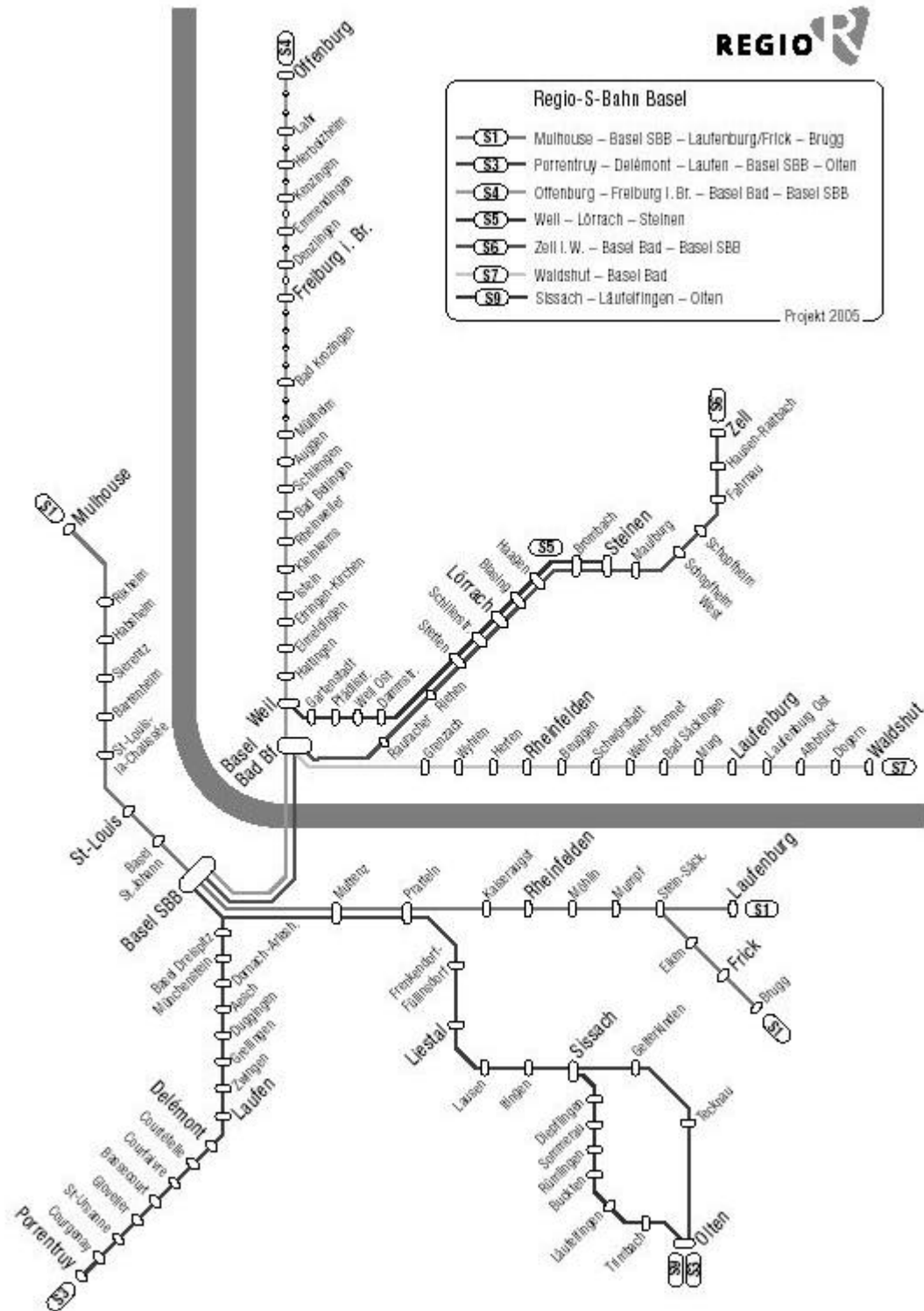
Die jahrelange koordinierte Planung zwischen den Kantonen, der SBB und Rollmaterialindustrie zur Abstimmung der Angebotsvorstellungen auf die bestehenden Schienenkapazitäten, auf die technischen Erfordernisse des neuen Rollmaterials und auf die anzupassenden Infrastrukturen der Publikumsanlagen lassen nur einen geringen Spielraum für Alternativen.

Die Alternative "nichts tun" bedeutet Rückschritt: Es kann kein Halbstundentakt mehr angeboten werden, eventuell kann der Zug nicht mehr alle Haltepunkte bedienen (wie bereits heute jeder zweite Regionalzug in Tecknau und Lausen). Allenfalls müssen die Züge in den Abendstunden (z.B.) durch Busse ersetzt werden, weil dann die Güterzüge Priorität haben. Ein Ausbau des Angebots auf einen Viertelstundentakt (zwischen Basel und Liestal) wäre nicht möglich. Die Konsequenz dieser Alternative wäre, dass die Aufgabe der heute guten Qualität der Angebotsleistungen .

4. Die gewählte Lösung

4.1 Der Linienplan der Regio-S-Bahn Basel 2005

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch die Regio-S-Bahn-Linien S1 (Grüne Linie, Halbstundentakt), S3 (Blaue Linie, Halbstundentakt) und S9 (Violette Linie, Stundentakt) erschlossen:



4.2 Das Angebot der Regio-S-Bahn 2005

In der Nordwestschweiz

Auf den Regio-S-Bahn-Linien der Nordwestschweiz wird ein durchgehender Halbstundentakt angeboten. Ausnahme bildet die alte Hauensteinlinie Sissach - Läfelfingen - Olten mit einem Stundentakt. Durch geschickte Überlagerung der Angebote auf der Rheintallinie (Basel - Frick /Laufenburg) und der Ergolztallinie (Basel - Olten) besteht auf der gemeinsamen Strecke Basel - Pratteln ein Viertelstundentakt.

Nach Aussagen der SBB kann bei Bedarf zwischen Basel und Liestal ein Viertelstundentakt eingeführt werden. Voraussetzung ist u.a. die Realisierung eines Wendegleises in Liestal. Ein Bedarf für den Viertelstundentakt auf dem Linienabschnitt Basel - Liestal besteht aber zur Zeit nicht. Die Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Liestal und Olten oder auf den anderen Linien des nordwestschweizerischen Schienennetzes der SBB ist ohne die Erstellung zusätzlicher Schienenkapazitäten nicht möglich.

Im Elsass

Als erste Linie der Regio-S-Bahn Basel wurde die Grüne Linie, die S1 Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg ab Fahrplanwechsel 1997 von der SBB (im Auftrag der SNCF) in Betrieb genommen. Auch auf dieser Linie sieht die Planung vor, dass die heute verkehrenden NPZ durch neues Rollmaterial ersetzt werden können. Die Umsetzung der Planung ist u.a. abhängig von politischen Entscheiden der Région Alsace.

Im Wiesental

Am 19. September 2002 nach dem Gewinn der Ausschreibung der Linien S5 Weil am Rhein - Lörrach - Steinen und S6 Basel Badischer Bahnhof - Lörrach - Schopfheim - Zell im Wiesental gründete die SBB die SBB GmbH in Lörrach. Am 21. Februar 2003 schlossen der Kanton Basel-Stadt, das Land Baden-Württemberg und die SBB den Verkehrsvertrag ab. Die beiden Linien werden seit dem 15. Juni 2003 mit sechs auf das deutsche Sicherheitssystem umgebauten NPZ der SBB betrieben. Im Wiesental werden ab 2005 erstmals in der Region Basel die neuen Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Inzwischen werden alle Haltepunkte an die Anforderungen dieser neuen Fahrzeuge angepasst. Zusätzlich werden fünf neue Haltepunkte eingerichtet: "Lörrach Dammstrasse" (S5), "Lörrach Stetten", "Lörrach Schwarzwaldstrasse", "Schopfheim West" (S6), "Riehen Niederholz" (S6). Die Investitionskosten belaufen sich auf ca. EUR 40 Mio. . Die Inbetriebnahme eines Teils der neuen Haltepunkte erfolgt per Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004. Die neuen Niederflurfahrzeuge (FLIRT) werden ab Frühjahr 2005 in Betrieb genommen.

4.3. Das Rollmaterial

Das Rollmaterial ist von der SBB evaluiert, ausgeschrieben und bestellt worden. Im Evaluationsverfahren der SBB standen zwei Fahrzeugtypen für die neuen Regionalfahrzeuge (NRF) in der Endauswahl: der Flirt (**F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**egional-**T**riebwagen) der Stadler Rail AG Bussnang (TG) sowie der "Remo" der Firma Bombardier Pratteln. Aufgrund des besseren Preis-Leistungsverhältnisses hat sich die SBB im Herbst 2002 für den Flirt entschieden.

Die ersten der insgesamt 42 Triebwagen umfassenden Auftrages für über CHF 330 Mio. werden ab Herbst 2004 ausgeliefert. Zwölf Fahrzeuge werden für die Stadtbahn Zug verkehren. Weitere 10 Züge kommen ab Frühjahr 2005 auf der Roten Linie S6 der Regio-S-Bahn (Zell i.W. - Basel Bad. Bahnhof, später bis Basel SBB) zum Einsatz. Die restlichen 20 Triebwagen sollen bei der Blauen Linie S3 der Regio-S-Bahn zum Einsatz kommen. Zusätzlich besteht eine Option für weitere 14 Fahrzeuge für die Grüne Linie S1, welche den Halbstundentakt auf der Strecke Basel - Mulhouse mit den neuen Fahrzeugen erlauben würde. Der Entscheid auf Einlösung der Option liegt beim Kanton Aargau und bei der Région Alsace (bis spätestens August 2005).

Die Konferenz der öV-Direktoren der Nordwestschweiz (KöV-NWCH) hat unter Vorbehalt der zuständigen Organen der Kantone der Beschaffung von modernen Fahrzeugen durch die SBB zugestimmt.

Die technischen Daten und Abbildungen der neuen Fahrzeuge können den nachstehenden Berichtsseiten entnommen werden.

Technische Daten des Niederflurtriebwagens "Flirt" (RABe 521)

Fahrzeugtyp:	4-teiliger Triebzug mit Niederflureinstieg
Anzahl Sitzplätze:	181 (1. Klasse: 20 Pl.; 2. Klasse 161 Pl.)
Anzahl Türen:	je 8 Türen auf beiden Seiten
Gewicht:	124,6 Tonnen
Länge:	74,078 Meter
Breite:	2,880 Meter
Maximale Leistung:	2'600 kW
Max. Geschwindigkeit:	160 km/h
Komfortausrüstung:	Niederfluranteil > 90 %, Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Vakuumtoilette, behindertengerechte Gestaltung, Luftfederung



Abbildung: FLIRT

Auf der Linie Sissach - Olten ("Läufelfingerli") wird ab Fahrplanjahr 2006 ein neues Fahrzeug vom Typ Gelenktriebwagen GTW 2/6 der THURBO AG eingesetzt. Auch der GTW wird von der Stadler Rail AG Bussnang produziert.

Technische Daten des Niederflurtriebwagens, Typ "GTW 2/6"

Fahrzeugtyp:	3-teiliger Triebzug mit Niederflureinstieg
Anzahl Sitzplätze:	106 (1. Klasse: 16 Pl.; 2. Klasse 90 Pl.)
Anzahl Türen:	je 2 Türen auf beiden Seiten
Gewicht:	62 Tonnen
Länge:	39.4 Meter
Breite:	3.0 Meter
Maximale Leistung:	1'100 kW
Max. Geschwindigkeit:	140 km/h
Komfortausrüstung:	Niederfluranteil > 74 %, Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Vakuumtoilette, behindertenfreundliche Gestaltung, Luftfederung



Abbildung: GTW 2/6

4.4 Anpassung der Publikumsanlagen

Es sind auf allen Bahnhöfen der Nordwestschweiz Massnahmen erforderlich, wenn die zu Grunde gelegten Standards für Publikumsanlagen erfüllt werden sollen. Die im Kanton Basel-Landschaft vorgesehenen Massnahmen sowie die daraus resultierenden Kosten sind im 5. Abschnitt detailliert aufgeführt. Die Kostenschätzungen für die bestehenden Publikumsanlagen sowie jene für die zusätzlichen Haltepunkte stützen sich auf Angaben des Vorprojektes. Dieser Planungsstand ist den betroffenen Gemeinden von der SBB bereits vorgestellt worden.

5. Das Investitionsprogramm für die Regio-S-Bahn Basel 2005 (BL)

Das Ausbauprogramm im Kanton besteht aus drei miteinander verbundenen Teilen:

- Ausbauinvestitionen für die bestehenden Haltepunkte (5.1)

- Neubauinvestitionen für zusätzliche Haltepunkte (5.2)
- Investitionen für die kombinierte Mobilität (5.3)

Einzelne Projekte werden zur Zeit von der SBB auf eigene Rechnung realisiert. In den nachstehenden Tabellen sind sie der Einfachheit halber als bereits als "vorhanden" aufgeführt. Gleichzeitig mit dem Investitionsprogramm realisiert die SBB auf eigene Kosten ein Facelifting der Stationen nach dem Programm RV05 mit dem Ziel, ein einheitliches modernes Erscheinungsbild der Stationen zu erreichen.

Entsprechende Investitionsprogramme der anderen Kantone der Nordwestschweiz (BS, AG, SO und JU) auf ihrem Kantonsgebiet liegen vor. Sie werden zur Zeit dem politischen Entscheid zugeführt.

Die SBB sind gemäss Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG, SSR 742.31) dazu verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. An Investitionen und Leistungen, die über diese Verpflichtungen hinausgehen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen (SBBG, Art. 3 Absatz 3 und 4). Die nachstehend aufgeführten Kostenverteiler basieren auf dem SBB-internen Reglement R 44.1 über die Beiträge Dritter an Investitionen der SBB, welches schweizweit angewendet wird.

Kriterien *)	Einheit	SBB-Beitrag in %	Einheit	SBB-Beitrag in %
Alter/letzte Investition	< 25 Jahre	0 %	= 25 Jahre	20 %
übergeordnetes Interesse SBB (Synergie mit anderen Projekten, Umsteigeverkehr, etc.)	„keines - klein“	0 %	„mittel - gross“	10 %
Standard Perronhöhe	> 0.30 m	0 %	= 0.30 m	10 %
Standard Rampe	vorhanden	0 %	nicht vorhanden	10 %

5.1 Ausbauinvestitionen für die bestehenden Haltepunkte

Die Ausbauinvestitionen zu den einzelnen Haltepunkten sind aus den Übersichtskarten im Anhang ersichtlich. Die Investitionskosten pro Haltepunkt und der vom Kanton Basel-Landschaft zu übernehmende Anteil sind in Abschnitt 7 über die Kosten und Finanzierung aufgeführt.

*) Lesehilfe zum besseren Verständnis der Tabelle: Wird eine Anlage erneuert, welche schon älter als 25 Jahre alt ist, trägt die SBB 20 % an die neue Investition bei. Wurde die letzte Investition vor weniger als vor 25 Jahren getätigt, beteiligt sich die SBB nicht an den Investitionskosten. Die Beitragsanteile der SBB können kumuliert werden. Beispiel: Wenn die Anlage schon älter als 25 Jahre alt ist und wenn für die SBB an der neuen Investition ein übergeordnetes, mittleres bis grosses Interesse besteht, erhöht sich der Kostenanteil der SBB auf 30 % (20 % für das Alter plus 10 % für das Interesse), usw.

Gemeinde	Treppenfreie Erschliessung	Perronhöhe 55 cm, Gleise	Perronverlängerung, Gleise	Überdachung Hauptzugang	Wartehalle	Fahrgast-Information
Linie S3	Basel - Laufen - (Delémont - Porrentruy) (Perronlänge 220 m)					
Münchenstein	vorhanden	1 und 2-3	1 und 2-3	RV05	vorhanden	RV05
Dornach-Arlesheim	vorhanden	2 und 3	2 und 3	RV05	vorhanden	RV05
Aesch	vorhanden	2	2 und 3	RV05	Gleis 2(RV05)	RV05
Duggingen	vorhanden	1	1	RV05	RV05	RV05
Grellingen	Gleis 3	2 und 3 (Neubau Aussenperron Gleis3)	2 und 3	RV05	2 und 3	RV05
Zwingen	vorhanden	3 und 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Laufen	zum neuen Aussenperron via Rampen über bestehende Personenunterführ.	Gleis 3 (Neubau Aussenperron) + Gleis 2 Hausperron auf 170 m Länge	3	vorhanden (Gleis 2), Gleis 3 neu	vorhanden, Gleis 3 neu	Netzprojekt (Gleis 2), Gleis 3 neu
Linie S3	Basel - Olten (Perronlänge 220 m)					
Muttenz	vorhanden	vorhanden (Gleise 1-3) Gleis 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Pratteln	1,2-4,5-7	1,2-4,5-7	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Frenkendorf-Füllinsdorf	vorhanden	1 und 2-3	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Liestal	S-Bahn-Standard erfüllt, keine weiteren Massnahmen vorgesehen					
Lausen	Separates Projekt (im Plangenehmigungsverfahren)					
Ittingen	1 und 2	1 und 2	vorhanden	1 und 2	Ersatz bestehende Wartehalle, RV05	RV05
Sissach	vgl. nachstehende Bemerkungen zum Bahnhof Sissach *)					
Gelterkinden	vorhanden	3 und 4 (Halt von Zügen im Fernverkehr)	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden

Tecknau	vorhanden	3 und 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Linie S9	Sissach - Läuelfingen - Olten (Perronlänge 50 m)					
Diepfingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05 Wind-schutz	RV05
Sommerau (Gelterkinden)	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05 Wind-schutz	RV05
Rümlingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05 Wind-schutz	RV05
Buckten	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05 Wind-schutz	RV05
Läuelfingen	vorhanden (Bahnüberg.)	1 und 2 (Neu-bau Aussen-perron)	vorhanden	RV05	RV05 Wind-schutz	RV05

***) Sissach**

Die SBB benötigt in Sissach ein neues Stellwerk. Gleichzeitig baut die SBB den Bahnhof Sissach bis zum Jahr 2007 um. Eine neue zentrale Personenunterführung wird erstellt. Die beiden bestehenden Personenunterführungen werden zugeschüttet. Sämtliche Kosten für das Stellwerk und die Umbauten werden von der SBB übernommen.

Die ursprünglichen Projektpläne der SBB sahen den Abriss des alten Postgebäudes vor. Kanton, Gemeinde und SBB wollen das denkmalpflegerisch wertvolle alte Postgebäude schützen. Gemeinsam konnte eine allseits akzeptable Lösung unter Einbezug des Postgebäudes (sog. Grundvariante "quer") gefunden werden, welche aber mit Mehrkosten verbunden ist, die teilweise von Dritten übernommen werden müssen. Ein Vorprojekt mit Planunterlagen liegt im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts noch nicht vor. Die Kosten werden auf CHF 450'000.-- geschätzt. Die SBB beteiligt zu einem Drittel an diesen Kosten. Die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinde ist noch Gegenstand laufender Verhandlungen.

5.2 Neubauinvestitionen für zusätzliche Haltepunkte (mit BL-Beteiligung)

Details zu den Neubauinvestitionen für die beiden zusätzlichen Haltepunkte "Basel Dreispitz" und "Längi Pratteln" sind aus den Übersichtskarten (Anhang) ersichtlich.

Basel Dreispitz

Treppenfreie Erschliessung:	Gleise 1 und 2
Perronbau auf P55 (220 m):	Gleise 1 und 2
Überdachung Hauptzugang:	Gleise 1 und 2
Windschutz	Gleise 1 und 2
Fahrgastinformationsanlage:	Gleise 1 und 2

Gesamtkosten ($\pm 10\%$):	<u>CHF 8'300'000</u> (Anteil S-Bahn, ohne Walkewegbrücke)
- Zugänge	CHF 2'350'000
- Perronanlage	CHF 880'000
- Ausrüstung und Lift	CHF 1'880'000
- Bahntechnik	CHF 1'310'000
- Grundstücke und Gebühren	CHF 180'000
- Honorare und Baunebenkosten	<u>CHF 1'700'000</u>
Kostenteiler (Kantone/SBB):	40 % BS/40 % BL/20 % SBB
Kostenanteil BL:	CHF 3'325'000
Investitionsfolgekosten:	
- Jahreskosten	CHF 80'000
- Jahreskosten kapitalisiert (25 J.):	CHF 1'600'000

Pratteln Längi

Treppenfreie Erschliessung:	Gleise 1 und 2
Perronbau auf P55 (220 m):	Gleise 1 und 2
Überdachung Hauptzugang:	Gleise 1 und 2
Wartehalle:	Gleise 1 und 2
Fahrgastinformationsanlage:	Gleise 1 und 2
Gesamtkosten ($\pm 20\%$):	<u>CHF 7'621'000</u>
- Zugänge	CHF 1'499'000
- Perronanlage	CHF 1'951'000
- Ausrüstung	CHF 1'674'000
- Bahntechnik	CHF 988'000
- Grundstücke und Gebühren	CHF 108'000 (ohne Bhf-Vorplatz*)
- Honorare und Baunebenkosten	<u>CHF 1'401'000</u>
Kostenteiler (Kantone/SBB):	90 % BL/10 % SBB
Kostenanteil BL :	CHF 6'859'000
Investitionsfolgekosten	
- Jahreskosten	CHF 160'000
- Jahreskosten kapitalisiert (25 J.):	CHF 3'770'000

* Der Kanton ist Eigentümer des Grundstücks für den Bahnhof-Vorplatz.

5.3 Investitionen für die kombinierte Mobilität

Details zu den einzelnen Investitionen bei den Haltepunkten sind aus den Übersichtskarten (Anhang) ersichtlich. Die Kosten sind im Abschnitt 7.1 aufgeführt; sie sind mit einer Genauigkeit von $\pm 20\%$ geschätzt.

Grellingen

Einrichtung eines Busstandplatzes für einen zweiten Normbus.

Zwingen

Neuanordnung der zwei Busstandplätze: Markierung der Standplätze, Haltestellen- und Fahrplantaafeln.

Laufen

Die Station Laufen ist einer der wichtigsten Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs im Kanton mit Halt der Schnellzüge, der Züge des Regionalen Personenverkehrs SBB sowie Ausgangspunkt von sechs Buslinien der Postauto Nordwestschweiz. Der bestehende Busterminal weist sehr enge Verhältnisse und eine unklare Fussgängerführung auf. Zur Spitzenzeit fahren innerhalb weniger Minuten 16 Busse auf den Platz, was oft zu gefährlichen Situationen führt. In gemeinsamer Arbeit zwischen Kanton, Gemeinde, SBB und Postauto Nordwestschweiz wurde nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht. Die beste Lösungsvariante ordnet die Standplätze für die Buslinien (Normbusse) schräg an. Die Standplätze werden mit Inselferrons versehen und überdacht. Die Optimierung des Busterminals kostet CHF 2'090'000.--. Diese Lösung macht allerdings Anpassungen an der Bahnhofstrasse notwendig (Kosten CHF 355'000.--), da der Einfahrtsbereich des Busterminals nach Süden verschoben werden muss. Die Busse benötigen mehr Zirkulationsfläche. Deshalb müssen zwei Fahrleitungsmasten und ein Hochspannungsmast verschoben werden. Nördlich des Aufnahmegebäudes wird als Gemeindeprojekt ein neuer Velounterstand gebaut und der bestehende abgebrochen. Auf der Südseite des Platzes werden anstelle von P+R-Parkplätze Halteketten für Gelenkbusse direkt am Bahnperon geschaffen. Abstellplätze für die Beiwagen, welche in den Spitzenzeiten eingesetzt werden, verringern das Konfliktpotenzial mit den ein-, aus- und umsteigenden Fahrgästen.

Die Gemeinde fordert, dass die lichte Höhe der Strassenunterführung zu vergrössern ist. Ein Kreisel bei der Strassenunterführung kann den Betriebsablauf auf dem südlichen Teil des Platzes verbessern. Die Abklärungen zwischen der Gemeinde, der SBB und dem kantonalen Tiefbauamt (Federführung) sind im Gange. Eine entsprechende Projektgenehmigung steht noch aus. Die Finanzierung muss in einer separaten Vorlage zu gegebener Zeit geregelt werden.

Liestal

Ein Bushof wird erstellt. Die Brücke beim Bahnhof über die Oristalstrasse muss verbreitert werden. Im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts liegt noch kein Vorprojekte vor. Die Kosten für den Bushof und die Brücke werden auf CHF 3'200'000.-- veranschlagt. Die Kostenaufteilung zwischen SBB, Kanton und Gemeinde ist noch Gegenstand laufender Verhandlungen.

Lausen Nord

Die SBB verschiebt den Personenbahnhof Lausen westwärts an einen neuen Standort auf der Höhe Furlenstrasse. Die Kosten der Bahnhofverschiebung gehen voll zu Lasten der SBB. Es ist ein neuer Bahnhofplatz mit Busvorfahrt geplant. Die Kosten betragen CHF 446'500.--. Es ist vereinbart, dass sich die SBB, der Kanton und die Gemeinde Lausen zu je einem Drittel daran beteiligen.

Sissach

Die SBB bauen bis 2007 den Bahnhof Sissach um. Es wird eine neue, zentrale Personenunterführung erstellt. Die beiden bestehenden Unterführungen werden zugeschüttet. Dank Wegfall des Freiladegeleises zwischen den heute bestehenden Bushaltestellen und den Streckengeleisen der SBB steht dem Busterminal mehr Platz zur Verfügung. Dies eröffnet die Möglichkeit, den Busterminal näher an das Aufnahmegebäude heranzurücken und neu zu gestalten. Das neue Konzept, welches gemeinsam vom Kanton, der Gemeinde Sissach und den Busbetreibern ausgearbeitet wurde, bietet den Fahrgästen wesentlich attraktivere Umsteigebedingungen. Die Wartebereiche werden zum Schutz der Fahrgäste vor der Witterung überdacht. Das heutige Busnetz mit drei Linien kann bei Bedarf erweitert werden.

Gelterkinden

Gelterkinden ist mit Schnellzugs- und Regionalzugshalt sowie fünf zum Bahnhof führenden Buslinien ein wichtiger öV-Knoten und Umsteigeknotenpunkt. Den zubringenden Buslinien steht heute jedoch zu wenig Raum zur Verfügung. Die Fussgängerströme sind nicht geführt und die Fahrgäste deshalb unfallgefährdet. Der Situation des Busterminals ist heute schlecht gelöst. Kanton, Gemeinde Gelterkinden, die SBB und die Postauto Nordwestschweiz haben deshalb gemeinsam ein Konzept zur besseren Anbindung der Busse erarbeitet. Dieses Konzept sieht vor, die nicht mehr benötigten Velounterstände zu entfernen und stattdessen den Platz auf der Südseite aufzuschütten und mit einer Stützmauer abzuschliessen. Mit dieser Umgestaltung können sechs voneinander unabhängige Busstandplätze erstellt werden. Fünf Standplätze können von Gelenkbussen angefahren werden. Dank Haltestellen-Inseln können den Fahrgästen gut signalisierte, sichere Wartebereiche eingerichtet werden. Die neuen Inseln haben Haltekanten zum behindertengerechten Ein- und Aussteigen. Neben der Auffahrtsrampe können auf dem vorhandenen Platz zwei Fahrzeuge während Betriebspausen abgestellt werden. Der heute bestehende Ausfahrtsbereich zur Bahnhofstrasse ist zu eng und muss ausgeweitet werden. Das Nebengebäude der SBB muss um drei Meter verkleinert werden.

Tecknau

Wende- und Standplatz für den Gelenkbus der Postauto Nordwestschweiz befinden sich heute auf dem SBB-Areal nördlich des Bahnhofgebäudes. Neu muss der Bus via P+R-Platz Süd wenden können. Aus diesem Grund muss der heutige Standplatz auf die Strasse vor dem Bahnhof verschoben werden. Es fallen Kosten für die neuen Markierungen und das Versetzen von Haltestellen- und Fahrplantafeln an.

Läufelfingen

Infolge der Neugestaltung des Bahnhofs Läufelfingen muss die Bushaltestelle verschoben werden. Es fallen Kosten für die neuen Markierungen und das Versetzen der Haltestellen- und Fahrplantafeln an.

6. Termine

Die Ablieferung des neuen Rollmaterials und die Fertigstellung der Baumassnahmen für die Haltepunkte müssen aufeinander abgestimmt werden. Die Ablieferung des neuen Rollmaterials ist per Fahrplan 2007 vorgesehen. Die Bauarbeiten müssen deshalb bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein.

Für das neue Rollmaterial der Linie S1 (Frick/Laufenburg-Basel SBB-Mulhouse) besteht eine Option. Die Kantone BL, BS, AG und die Région Alsace müssen sich bis Ende August 2005 auf ein Angebotskonzept und den Einsatz der neuen Fahrzeuge einigen. Die neuen Fahrzeuge werden sodann von der SBB AG bestellt mit dem Ziel, diese spätestens per Fahrplanjahr 2009 (Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2008) in Betrieb zu nehmen. Für den Kanton Basel-Landschaft ist die Ausübung der Option insofern relevant als der neue Haltepunkt "Pratteln Längi" aufgrund der knappen Schienenkapazität nur mit neuem Rollmaterial bedient werden kann (Aussage SBB). Mit dem Bau des neuen Haltepunkts "Pratteln Längi" darf deshalb erst nach Einigung aller beteiligten Partner erfolgen.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Vor Inangriffnahme der Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen (Abschnitte 5.1 und 5.2) muss zwischen der SBB AG und dem Kanton eine vertragliche Regelung vorliegen. Ist an einem Haltepunkt ein weiterer Kanton bzw. die Région Alsace beteiligt, müssen die entsprechenden Beschlüsse vorliegen, bevor mit dem Bau begonnen werden darf. In diesen Verträgen ist ein strenges Controlling vorgesehen, damit die jetzt noch vorhandene, planungsbedingte Kostenungenauigkeit nicht zu unkontrollierten baulichen Mehrkosten führt. Die Verhandlungen zwischen der SBB und den Kantonen über das Controlling sind noch im Gange.

Die Projekte für die kombinierte Mobilität (Abschnitt 5.4) bedürfen vor Baubeginn einer vertraglichen Regelung zwischen SBB, Kanton und Gemeinde. Mit der Realisierung des Projekts darf erst begonnen werden, wenn die Kostenverteilfrage zwischen SBB, Kanton und Gemeinde geregelt ist und die entsprechenden Kreditgenehmigungen vorliegen.

Aus der nachstehenden Tabelle gehen Investitionskosten der SBB und der Kantone für die Bahnhofsinvestitionen der Regio-S-Bahn Basel hervor. Danach beläuft sich der **Kostenanteil des Kantons Basel-Landschaft an den Investitionen auf total CHF 43'808'400.--**. Darin enthalten sind die Anteile an den Ausbauinvestitionen (CHF 25'339'000.--), an den Neubauinvestitionen (CHF 10'184'000.--) und an den Projekten der kombinierten Mobilität (CHF 8'285'400.--). Darin enthalten sind zudem die Beiträge von CHF 899'000, welche mit den Gemeinden (Sissach, Liestal und Lausen) zu vereinbaren sind und an den Kanton zurückfliessen. Die Schätzgenauigkeit beträgt - je nach Planungsstand der Projekte - zwischen ± 10 bis ± 20 %. Damit allfällige Verteuerungen der Projekte aufgefangen können, wird eine Reserve gemäss § 6 des Dekrets zum Finanzhaushaltgesetz (GS 32.578; SGS 310.1) im Betrag von CHF 3'871'600.-- gebildet. Der Preisstand ist der 1. April 2003 (Zürcher Wohnbaukostenindex, Basis-Index 1. April 1998 = 100 Punkte); die Beträge verstehen sich inkl. Mehrwertsteuer.

Investitionskosten				Investitionsfolgekosten BL		
	Total SBB + BL CHF	Schätzge- nauigkeit in % +/-	Anteil BL %	CHF	Jahreskosten CHF	kapitalisiert (25 Jahre) CHF
Ausbauinvestitionen für die bestehenden Haltepunkte						
S3 Basel-Laufen						
Münchenstein	1'165'000	10	70	815'000	15'000	300'000
Dornach-Arlesheim	1'198'000	20	45	981'000	10'000	200'000
Aesch	3'140'000	20	80	2'512'000	10'000	200'000
Duggingen	972'000	20	80	777'000	7'500	150'000
Grellingen	7'330'000	20	90	6'597'000	70'000	1'400'000
Zwingen	1'106'000	20	90	996'000		
Laufen	3'998'000	20	90	3'598'000	50'000	1'000'000
S3 Basel-Olten						
Muttenz	989'000	20	90	890'000		
Pratteln	5'000'000	10	40	2'000'000		
Frenkendorf-Füllinsdorf	1'309'000	20	90	1'178'000		
Ittingen	1'966'000	20	60	1'180'000	5'000	100'000
Sissach	450'000	20	66 2/3	300'000		
Gelterkinden	904'000	20	90	814'000		
Tecknau	1'236'000	20	90	1'112'000		
S9 Sissach-Läufelfingen-Olten						
Diepfingen	276'000	20	90	249'000		
Sommerau (G'kinden)	157'000	20	90	142'000		
Rümlingen	226'000	20	90	203'000		
Buckten	259'000	20	90	234'000		
Läufelfingen	846'000	20	90	761'000	15'000	300'000
Total Ausbauinvestitionen	32'527'000			25'339'000	182'500	3'650'000
+ 10% Reserve				2'534'000		365'000
Ausbauinvestitionen inkl. Reserve zu Lasten BL				27'873'000		4'015'000
Die Kostenbeteiligung SBB + BL ist bei Dornach-Arlesheim 55% (Kanton SO 45%). Bei den übrigen Haltepunkten beträgt diese 100 %.						
Neubauinvestitionen für zusätzliche Haltestellen						
Basel-Dreispietz	4'980'000	10	40	3'325'000	80'000	1'600'000
Pratteln-Längi	7'621'000	20	90	6'859'000	160'000	3'770'000
Total Neubauinvestitionen	12'601'000			10'184'000	240'000	5'370'000
+ 5% Reserve				509'000		268'000
Neubauinvestitionen inkl. Rerserve zu Lasten. BL				10'693'000		5'638'000
Die Kostenbeteiligung SBB + BL ist bei der Haltestelle Basel-Dreispietz 60% (Kanton BS 40%), bei Pratteln-Längi 100%.						
Investitionen für die kombinierte Mobilität						
Grellingen	2'000	20	100	2'000		
Zwingen	11'000	20	100	11'000		
Laufen	2'445'000	20	100	2'445'000		
Liestal	3'200'000	20	81	2'600'000		
Lausen Nord	446'500	20	66 2/3	298'000		
Sissach	1'180'000	20	100	1'180'000		
Gelterkinden	1'743'000	20	100	1'743'000		
Tecknau	3'200	20	100	3'200		
Läufelfingen	3'200	20	100	3'200		
Total Inv. komb. Mobilität	9'033'900			8'285'400	0	0
+ 10% Rerserve				828'600		
Investitionen kombinierte Mobilität zu Lasten BL				9'114'000		
Die Kostenbeteiligung SBB+BL ist bei der kombinierten Mobilität bei allen Haltestellen 100%.						
Gesamt	54'161'900			47'680'000	422'500	9'653'000
Zusammenstellung Investitionen (ohne Investitionsfolgekosten)						
Anteil Kanton BL	inkl. Reserven, CHF 3'789'600			47'680'000		
Anteil Kantone BS,AG,SO,JU	ohne Rerserven			21'900'000		
Anteil SBB	ohne Rerserven			18'600'000		
Anteil SBB RV 05-Projekte	ohne Reserven			14'900'000		
Total Investitionskosten				103'080'000		

7.2 Projektfinanzierung

Die Projektfinanzierung wird durch separate Vereinbarungen zwischen der SBB und den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn, Aargau und Jura auf der Grundlage des SBB-Gesetzes und nach dem SBB-internen Reglement 44.1 festgelegt. Gemäss SBB-Gesetz beteiligt sich auch die SBB an den Kosten der Haltestellen-Anlagen.

7.3 Folgekosten

7.3.1 Betriebliche Folgekosten

Wie in Kapitel 3 dargelegt besteht zwischen dem Fahrplanangebot des öffentlichen Verkehrs, dem Rollmaterial und der Bahnhofinfrastruktur eine zwingende gegenseitigen Wechselbeziehung. Denn nur mit angepassten Bahnhofanlagen können die Vorteile des neuen Fahrzeugs ausgeschöpft werden. Und nur mit beidem - den angepassten Bahnhofanlagen und den neuen Fahrzeugen - kann bei zunehmender Verknappung der Schienenkapazität auf der S3 (Olten-Basel-Laufen-Delémont) und der S1 (Basel-Brugg/Laufenburg) weiterhin ein Halbstundentakt angeboten werden.

Die SBB AG hat im Herbst 2002 für den Betrieb der Regio-S-Bahn Rollmaterial im Wert von CHF 287 Mio. bestellt und für die Nordwestschweiz reserviert. Die Kantone haben sich nicht an diesen Investitionskosten zu beteiligen. Die Kantone beteiligen sich hingegen an den Aufwänden für Abschreibung und Verzinsung des neuen Rollmaterials im Rahmen der jährlichen Abgeltungen der ungedeckten Kosten. Aus der Planrechnung der "Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005" gehen die zusätzlichen Abgeltungsbeträge hervor, die aufgrund des neuen Rollmaterials entstehen. (Diese Vereinbarung wird vom Regierungsrat unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Landrat unterzeichnet.) Nach dieser Vereinbarung beträgt der Anteil des Kantons Basel-Landschaft an der zusätzlichen Abgeltung 3,3 Mio. Franken vor Abzug der Bundesbeiträge bzw. 1,5 Mio. Franken nach Abzug der Bundesbeiträge pro Jahr (Preisstand 2005). Mit dieser Abgeltungszunahme erhöht sich die Belastung für den öffentlichen Verkehr des Kantons und der Gemeinden um je 1.5 % pro Jahr. Die Planrechnung weist eine Schätzgenauigkeit von $\pm 3 \%$ auf.

Die Anrechnung von Bundesbeiträgen setzt eine Aufstockung der sogenannten Kantonsquote um 3.3 Mio. Franken ab Fahrplanjahr 2007 durch das Bundesamt für Verkehr voraus. Das entsprechende Gesuch der KÖV NWCH ans Bundesamt für Verkehr wird eingereicht, sobald die Kreditgenehmigungen der Kantone vorliegen. Die Genehmigung der Abgeltung für die Regio-S-Bahn Basel durch den Landrat wird mit dem 5. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2006 - 2009 beantragt werden (voraussichtlich Frühjahr 2005).

7.3.2 Investitionsfolgekosten

Für die Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen, welche nach Art. 3 Absatz 4 SBBG abgegolten werden, beansprucht die SBB von den bestellenden Kantonen die Abgeltung der Investitionsfolgekosten. Die Investitionsfolgekosten im ungefähren Betrag von jährlich 1 % für bestehende und 2 % für neue Haltepunkte werden von den SBB dort geltend gemacht, wo neue Elemente oder Teile davon zu Lasten der Regio-S-Bahn erstellt werden. Die Investitionsfolgekosten decken die den SBB entstehenden Aufwände für die Instandsetzung (baulicher Unter-

halt) und für die Instandhaltung (betrieblicher Unterhalt, wie Reinigung, Winterdienst usw.) der Investitionen.

Die SBB lässt den Kantonen die Wahl, ob sie die Investitionsfolgekosten entweder in jährlichen Abgeltungsbeträgen oder mittels einmaliger Zahlung (auf 25 Jahre kapitalisiert) entrichten wollen. Als Grundlage für die Berechnung dient das SBB-interne Reglement R 44.1.

Die Berechnung der Einmalzahlung erfolgt auf eine Dauer von 25 Jahren. Der benutzte Zinssatz beträgt gemäss SBB-Standard 5 %. Dieser Zinssatz berücksichtigt eine Teuerung von 3 %. Der Realzins entspricht somit 2 %. Die SBB offeriert dem Kanton eine Abgeltung der kapitalisierten Investitionsfolgekosten durch Einmalzahlung im Betrag von CHF 9'020'000.-- (ohne Berücksichtigung von Reserven).

Alternativ zur Einmalzahlung kann der Kanton die Investitionsfolgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt mit Jahresquoten abgelden. Die SBB passt die Jahresquote während der Vertragsdauer jährlich dem Zürcher Index der Wohnbaukosten (baulicher Unterhalt) und dem Landesindex für Konsumentenpreise (betrieblicher Unterhalt) an. Die Vertragsdauer beträgt 25 Jahre, vorzeitig und nur aus schwerwiegenden Gründen kündbar per Ende des übernächsten Jahres. Die SBB offeriert die Jahresquoten zur jährlichen Abgeltung der Investitionsfolgekosten mit einem Betrag von CHF 422'500.--.

Es hängt nun von der eigenen Einschätzung der Teuerungs- und Zinsentwicklung für die nächsten 25 Jahre ab, welche Variante letztlich günstiger ist. Dazu besteht eine Unsicherheit über die Auswirkungen der Bahnreform 2, welche ab dem Jahre 2007 in Kraft treten soll. Nach § 6 Absatz 5 des kantonalen Finanzhaushaltsgesetzes (GS 29.492; SGS 310) darf eine Subvention auf höchstens vier Jahre gewährt werden.

In Abwägung all dieser Ungewissheiten wurde eine Variante gewählt, welche für die nächsten vier Jahre die Jahresquoten vorsieht mit der späteren Möglichkeit, nach allfälligem Inkrafttreten der Bahnreform 2 die Jahresquoten-Regelung beizubehalten oder dann noch - unter Berücksichtigung der geleisteten Jahresquoten - zur Einmalzahlung zu wechseln. Aufgrund der für die nächsten vier Jahre erwarteten Teuerungs- und Zinsentwicklung geht der Kanton ein geringes Risiko ein. Die Bestimmung des Finanzhaushaltsgesetzes wird eingehalten. Das Investitionsprogramm des Kantons kann mit dieser Variante zumindest während den nächsten vier Jahren um über CHF 9 Mio. entlastet werden.

Die Höhe der Investitionsfolgekosten (als Jahreskosten und als kapitalisierte Einmalzahlung) gehen aus Abschnitt 7.1 hervor.

7.3.3 Jährlich wiederkehrende Folgekosten

Im Verpflichtungskredit sind die Eigenleistungen, die Erträge und die Folgekosten dem Landrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Bei den Folgekosten ist anzugeben, ob sie im Finanzplan enthalten sind (§ 6 Grundsätze Absatz 5 Finanzhaushaltsgesetz, SGS 310). Die Folgekosten bestehen aus kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten, den Unterhalts-, Neben- und Betriebskosten. Der Saldo setzt sich aus den Folgekosten abzüglich den Folgeerträgen zusammen.

7.3.4 Eigenleistungen

Aufgrund des Projekts fallen keine Eigenleistungen an.

7.3.5 Erträge

Die erwarteten Mehrerträge von jährlich 1 Mio. Franken aufgrund des neuen Rollmaterials und der Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen der Haltepunkte sind in der Planrechnung für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten an die SBB bereits berücksichtigt.

Beispiele im In- und Ausland belegen, dass die Einrichtung eines S-Bahn-Netzes die Stationen und damit auch das Umland im Umkreis von ca. 600 Metern dieser Stationen aufwertet. Mit der besseren Erreichbarkeit der Stationen wird das Gebiet rund um den Bahnhof für Investoren interessanter. Landwertsteigerungen sind zu erwarten. So wird beispielsweise die Landwertsteigerung infolge des sogenannten "Herzstücks der Regio-S-Bahn Basel" auf die umliegenden S-Bahn-Stationen (u.a. in BL) auf mindestens ca. CHF 60 Mio. geschätzt. Solche Landwertsteigerungen werden höhere Erträge bei den Grundstückgewinn- und Handänderungssteuern bewirken, die aber ohne vertiefte Abklärungen nicht näher beziffert werden können.

Auch bei den beiden neuen Haltepunkten "Basel Dreispitz" sowie "Pratteln Längi" wird mit deutlichen Landwertsteigerungen gerechnet. Dies wird für den Kanton Basel-Landschaft insbesondere bei der zweitgenannten Haltestelle zu Mehrwerten führen, da er im Entwicklungsgebiet "Salina Raurica" der grösste Landeigner ist.

7.3.6 Folgekosten

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie weitere allfällige Aufwendungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen.

Tabelle: Folgekosten ab 2009

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	CHF
1	TOTAL jährlicher Ertrag	0
2	Kalkulatorische Abschreibungen¹⁾ bei einer Lebensdauer von 50 Jahren	953'600
3	Kalkulatorische Zinskosten²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	1'192'000
4	Unterhaltskosten	--
5	(Gebäude-) Nebenkosten	--
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	--
7 = 2 + + 6	TOTAL jährliche Folgekosten	2'145'600
8 = 1 ./. 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	-2'145'600

1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 5 % auf die Hälfte des Investitionsvolumens

Das Total der Folgekosten beträgt gem. obenstehender Tabelle "Folgekosten" **CHF 2'145'600.--** pro Jahr. Die Folgekosten sind im Finanzplan enthalten. Die Abschreibungsprozentsätze für Infrastruktur bewegen sich zwischen 1,50 und 3,0 Prozent. Die technische Nutzungsdauer beträgt 50 Jahre. Die kalkulatorische Abschreibung beträgt demnach 2,00 Prozent.

Tabelle: Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Abschreibung nach §16 FHG in CHF	0	529'700	1'825'100	2'875'600	3'782'500	3'866'700
Kalkulatorische Abschreibung in CHF	0	105'940	375'620	622'220	861'100	953'600

Das Verwaltungsvermögen ist jährlich mit 10 % des Restbuchwertes des Vorjahres abzuschreiben (§16 Absatz 1 FHG). Die Abschreibungen berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz".

Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr CHF 935'600.--.

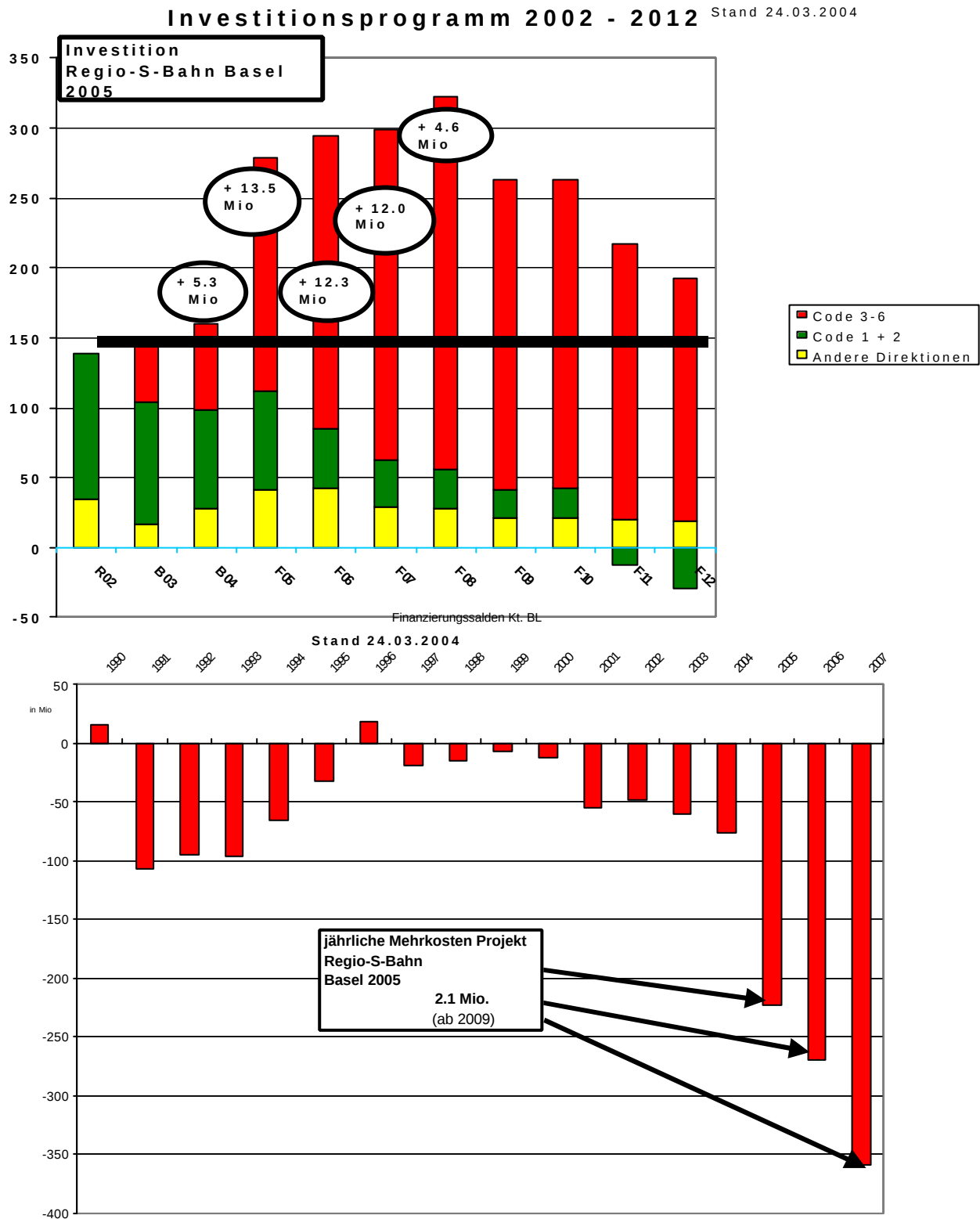
Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

Jahr	Investition in CHF	Restbuchwert Anfang Jahr in CHF	Abschreibung nach FHG in CHF	Restbuchwert Ende Jahr in CHF
Baujahre: 2004/8				
2004	5'297'000	0	0	5'297'000
2005	13'484'000	5'297'000	529'700	18'251'300
2006	12'330'000	18'251'300	1'825'100	28'756'200
2007	11'944'000	28'756'200	2'875'600	37'824'600
2008	4'625'000	37'824'600	3'782'500	38'667'100
2009	0	38'667'100	3'866'700	34'800'400
Total	47'680'000			

Die Tabellenwerte der Spalte "Abschreibung nach FHG" sind in der obenstehenden Tabelle "Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen" eingetragen.

Finanzierungszahlen zum Projekt Regio-S-Bahn Basel 2005 nach FHG § 35⁵

Das Finanzdefizit des Kantons erhöht sich um die dargestellten Beträge.



8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Das Vernehmlassung wurde am 18. August 2004 konferenziell eingeleitet. Die Beteiligten wurden zur schriftlichen Stellungnahme eingeladen.

Das *Bundesamt für Verkehr* leistet Beiträge an den Regionalverkehr. Es wünscht eine Aussprache mit Vertretungen der Kantone und SBB zur vorgesehenen Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn zwischen der SBB und den Kantonen der Nordwestschweiz.

Der *Kanton Basel-Stadt* ist daran einen Ratschlag (Parlamentsvorlage) zu erstellen. Bei der gemeinsam finanzierten neuen Haltestelle Basel Dreispitz wird auf eine Beitragsdifferenz aufmerksam gemacht, welche in der Folge verifiziert wurde. Der *Kanton Solothurn* weist auf die fehlenden rechtlichen Grundlagen zur Mitfinanzierung von SBB-Infrastrukturanlagen hin. Der Kanton Solothurn ist daran, die Gesetzeslücke zu schliessen; er wird die Vorlage voraussichtlich im Herbst 2005 beschliessen.

Zwölf von 20 in die Vernehmlassung einbezogenen Gemeinden ("SBB-Gemeinden") haben sich zum Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005" geäußert:

Die Gemeinde *Münchenstein* begrüsst die Förderung des öffentlichen Verkehrs, verlangt jedoch begleitend, dass der Verteilschlüssel für die Kostenbeteiligung der Gemeinden überprüft wird. Die Gemeinde legt dar, dass sie im Vergleich zu den Nachbargemeinden zu hohe Beiträge an den öffentlichen Verkehr tragen müsse. Die Gemeinde *Arlesheim* stimmt dem Entwurf zur Landratvorlage voll zu. Die Gemeinde *Aesch* unterstützt die Genehmigung der Landratvorlage, lehnt jedoch die im Vorlageentwurf erwähnte neue Buslinie Aesch - Ettingen ab, welche aufgrund des überwiesenen Postulats 2000/197 zu prüfen ist. Auch Aesch wünscht, dass der Verteilschlüssel überprüft wird. Die Gemeinde *Laufen* begrüsst die Bestrebungen des Kantons zur Aufwertung des S-Bahn-Haltespunktes Laufen, insbesondere die Verbesserungen der Umsteigeverhältnisse zwischen Bus und Bahn. Die Gemeinde beantragt, dass der Verlust an Park+Ride-Parkplätze, welche infolge des Busbahnhofs verloren gehen, in der Nähe des Bahnhofs kompensiert werden. Private Bauvorhaben für Einstellhallen sollen in die Planungen einbezogen werden. Zudem verlangt die Gemeinde eine zweite Unterföhrungsröhre auf der Höhe des künftigen Busbahnhofs zur Vermeidung von Umwegen. Schliesslich wünscht die Gemeinde eine zweckmässige Einbindung in den weiteren Planungsprozess zur Abstimmung des kantonalen und kommunalen Bahnhof-Projekts.

Die Gemeinde *Pratteln* begrüsst den Ausbau der Regio-S-Bahn und beurteilt die damit verbundene Abgeltungserhöhung als gerechtfertigt. Pratteln verlangt, dass die Zentrumslasten bei den öV-Kosten gerechter verteilt werden. Die Gemeinde *Föllinsdorf* befürwortet den Vorlageentwurf vollumfänglich. Für die Stadt *Liestal* leisten die Investitionen der Regio-S-Bahn einen wesentlichen Beitrag an die Lebensqualität und Standortgunst der Region. Der Stadtrat ist mit der damit verbundenen Erhöhung der Abgeltungsleistung einverstanden. Der Stadtrat stellt den Antrag, dass der Kanton sämtliche Investitionen für die kombinierte Mobilität vollumfänglich zu seinen Lasten übernimmt, weil der Bushof in Liestal nicht spezifisch der Stadt, sondern der ganzen Region diene. Die Stadt Liestal weist deshalb die Kostenteilung in Liestal gemäss Vorlageentwurf (je eine Drittelbeteiligung des Kantons, der Stadt Liestal und der SBB) zurück. Die Gemeinde *Itingen* begrüsst den Ausbau des Bahnhofs sehr und wünscht weitere Einbezüge, welche aber den Betrieb der Regio-S-Bahn oder den öffentlichen Verkehr generell betreffen. Die Gemeinde *Sissach* befürwortet den Vorlageentwurf, lehnt jedoch die Beteiligung der Gemeinde an den Kosten für die Erhaltung der alten Post, welche aus Gründen des Denkmalsschutzes vor

dem Abbruch gerettet werden soll, ab. Die Gemeinde *Tecknau* stimmt dem Entwurf der Landratvorlage zu.

Die Gemeinde *Buckten* unterstützt den Vorlageentwurf klar und legt Wert darauf, dass die Linie Sissach - Läfelfingen - Olten Bestandteil der Regio-S-Bahn wird und langfristig bleibt. Die Gemeinde sieht noch Möglichkeiten, bei der Anpassung des Haltepunktes "Buckten" Einsparungen zu erzielen, welche sie direkt in die Planungsarbeiten einfließen lassen will. Die Gemeinde Läfelfingen spricht sich voll und ganz für die Beteiligung des Kantons an der Regio-S-Bahn aus. Läfelfingen verweist auf den katastrophalen Zustand des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes in der Gemeinde hin. Der Gemeinderat begrüsst deshalb die vorgesehenen Investitionen zur Steigerung der Attraktivität der Bahn und zur Verbesserung der Sicherheit.

Die *SBB* freut sich, dass dieses für sie wichtige Projekt den jetzigen Stand erreicht hat und nun dem politischen Entscheid zugeführt werden soll. Sie benutzt die Gelegenheit, auf einige Anpassungen des Ausbauprogrammes hinzuweisen.

Der *Verein für eine umweltgerechte Bahn (VUB - Itingen)* kommentiert den Vorlageentwurf: Der Verein wünscht die Einbindung des Haltepunktes Basel St. Jakob in die Regio-S-Bahn, bedauert den Rollmaterial-Entscheid der SBB, verlangt genügend Sitzplätze - auch in den Hauptverkehrszeiten und macht Anregungen zum Betrieb der Regio-S-Bahn (Begleitung der Züge, Reinigung).

9. Parlamentarische Vorstösse

Postulat 1989/318 der FDP-Fraktion vom 14. Dezember 1989 betreffend "Rasche etappenweise Realisierung der Regio-S-Bahn"

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden. Die im Postulat angesprochene Koordination der S-Bahn-Angebote ist gewährleistet, indem die SBB neben den schweizerischen Linien des Personennahverkehrs sowohl die Durchmesserlinie S1 Frick/Laufenburg - Mulhouse (Grüne Linie) als auch die S6 Zell i.W. - Basel Badischer Bahnhof (Rote Linie) betreibt. Eine Weiterführung der S6 als Durchmesserlinie über den Bahnhof Basel SBB ins Ergolztal wird angestrebt. Nach Realisierung der Bahnhofanpassungen wird die SBB auf allen Linien Leichtfahrzeuge desselben Typs (FLIRT, GTW 2/6) einsetzen. Das Netz der Regio-S-Bahn wird etappenweise gemäss dem Linienplan (vgl. Abschnitt 4.1) realisiert.

Das Postulat 1999/189 der FDP-Fraktion vom 16. September 1999 betreffend "Zukunftsgerichteter, attraktiver und kostengünstiger öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz"

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden. Die SBB hat in den vergangenen Jahren beträchtliche Produktivitätsfortschritte realisiert. Sie hat auf den unseren Kanton betreffenden Hauptlinien den durchgehenden Halbstundentakt eingeführt. Sofern alle Kantone den Parlamentsvorlagen für die Regio-S-Bahn 2005 zustimmen, wird die SBB Leichtfahrzeuge einsetzen. Die im Postulat als beispielhaft erwähnte Mittelthurgaubahn (MThB) ist inzwischen in der

THURBO (mit massgeblicher Beteiligung der SBB) aufgegangen. Im Sinne der Planungssicherheit bei der SBB und der Trasseesicherheit bei den Kantonen (knappe Schienenkapazität für die S1 und S3) liegt es für beide Parteien im gegenseitigen Interesse, eine mittelfristige Vereinbarung über den Betrieb zu treffen. Allerdings ist eine Vereinbarung zwischen dem Kanton und der SBB, welche den Kanton länger als vier Jahre binden würde, bei der gegebenen Gesetzeslage (öVG, Genereller Leistungsauftrag) nicht möglich. Für die Bahnunternehmen, welche ihre Investitionsmassnahmen längerfristig disponieren müssen, ist diese Situation unbefriedigend. Anlässlich der nächsten Revision des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wird dieses Anliegen geprüft werden.

10. Antrag

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

Liestal, 21. September 2004

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Ballmer

der Landschreiber: Mundschin

Beilagen

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

11. Anhang

- Übersichtskarten zu den einzelnen Haltepunkten
- Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005

**Landratsbeschluss
über den Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der
Regio-S-Bahn Basel 2005**

Vom

der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Realisierung des Ausbauprogramms für die Regio-S-Bahn Basel 2005 wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto CHF 43'808'400.-- (inkl. Mwst.) zu Lasten des Kontos 2357.564-075 bewilligt.
2. Der Bildung einer Reserve von brutto CHF 3'871'600.-- zu Lasten des Kontos 2357.564-075 wird zugestimmt.
3. Der Beteiligung des Kantons an den Jahresquoten zur Abgeltung der Investitionsfolgekosten im Betrag von CHF 422'500.-- zu Lasten des Kontos 2357.360.00 wird für vier Jahre ab Inkrafttreten der Vereinbarung zwischen dem Kanton und der SBB über die Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen zugestimmt.
4. Nachgewiesene teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt. Der Preisstand der Projekte und Reserve ist der 1. April 2003 nach Zürcher Wohnbaukostenindex.
5. Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich das Investitionsvolumen für die Regio-S-Bahn Basel 2005 auf CHF 103'080'000.-- beläuft und dass sich die SBB AG mit einem Betrag von CHF 33'500'000.-- und die anderen Kantone der Nordwestschweiz mit einem Betrag von CHF 21'900'000.-- an den Gesamtinvestitionen beteiligen.
6. Die mit dem Kanton zu vereinbarenden Beiträge der Gemeinden an die Ausbauinvestitionen werden wie folgt zu Gunsten des Kontos 2357.662.10-075 eingefordert:

Sissach	CHF	150'000.--
Liestal	CHF	600'000.--
Lausen	CHF	149'000.--
7. Die voraussichtlichen Jahresquoten (brutto) für den Kanton Basel-Landschaft werden zu Lasten der Voranschläge genehmigt; sie betragen:

2004:	CHF	5'297'000.--
2005:	CHF	13'484'000.--
2006:	CHF	12'330'000.--
2007:	CHF	11'944'000.--
2008:	CHF	4'625'000.--
8. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit der SBB AG und den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn, Aargau und Jura die "Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005" abzuschliessen.
9. Das überwiesene Postulat 1989/318 der FDP-Fraktion betreffend rasche etappenweise Realisierung der Regio-S-Bahn wird als erfüllt abgeschrieben.
10. Das Postulat 1999/189 der FDP-Fraktion betreffend zukunftsgerichteter, attraktiver und kostengünstiger öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz wird als erfüllt abgeschrieben.
11. Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 b der Staatsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates
der Präsident:
der Landschreiber: