



2007/216

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 auf der Strecke Sissach - Läfelfingen - Olten**

Diese Massnahme ist nicht Teil des Jahresprogramms, bzw. Teil des Regierungsprogramms 2004-2007.

vom 11. September 2007

## 1. Zusammenfassung

Die S9 ist Bestandteil der Regio-S-Bahn Basel. In der Landratsvorlage 2004/238 "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" war auch ein Ausbau der Infrastrukturen entlang der S9 vorgesehen. Aufgrund der Generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) und der damit verbundenen Diskussion über den weiteren Bahnbetrieb auf dieser Strecke wurde der Entscheid über die Infrastrukturausbauten der S9 ausgesetzt. Am 16. November 2006 entschied der Landrat, dass der Betrieb der S9 weitergeführt wird und eine neue Vorlage für die Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur vorzulegen ist.

Diese Landratsvorlage stützt sich weitgehend auf die Vorlage 2004/238 "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005". Die Infrastrukturausbauten betreffen im Wesentlichen die Erhöhung der Perrons auf 55 cm über Schienenoberkante auf einer Länge von jeweils 75 Metern. Parallel zu den von Kanton und SBB gemeinsam finanzierten Ausbauten gemäss Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005" wird die SBB gleichzeitig ihr eigenes Projekt RV05 "Facelifting der Stationen" umsetzen.

Gegenüber dem Projekt aus der Vorlage 2004/238 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Grössere Perronlängen (75 m statt 50 m), dadurch FLIRT-Tauglichkeit
- Neue Lage des Aussenperrons in Läuferfingen
- Reduktion Ausrüstungsstandard
- Projektanpassung in Sommerau (Entwässerung)

Ursprünglich war vorgesehen, den Bau unter Nutzung der Totalsperre der ganzen Strecke im Jahr 2006 umzusetzen. Dies ist nun nicht mehr möglich. Mit der Realisierung unter Betrieb sind umfangreiche Massnahmen zu ergreifen zur Gewährung der Sicherheit von Fahrgästen, Arbeitern, Zügen und Baumaschinen. Auch müssen diverse Provisorien erstellt werden. Dies führt zu Mehrkosten in der Höhe von mehreren hunderttausend Franken.

Die Gesamtkosten (Anteil BL) belaufen sich gemäss den überprüften Vorprojekten auf 3'530'600 CHF nach SIA-Phase Vorprojekt. Kostensteigernd wirken sich vor allem der Bau unter Betrieb, die Verlängerung der Perrons sowie die Preissteigerung zwischen den Jahren 2003 und 2007 aus.

Gemäss Angaben der SBB können die angepassten Haltestelleninfrastrukturen ca. 23 Monate ab der Auslösung der weiteren Planung in Betrieb genommen werden.

**1.1. Inhaltsverzeichnis**

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in das Konzept der Regio-S-Bahn Basel	4
3.2.	Heutige Situation	5
3.3.	Künftige Situation und Ziele	6
3.4.	Bisheriges Vorgehen	6
3.5.	Alternativen	7
4.	Die gewählte Lösung	7
5.	Das Investitionsprogramm (Projekt)	8
6.	Termine	9
7.	Kosten und Finanzierung	9
7.1.	Investitionskosten	9
7.2.	Differenzen zum Projekt gemäss Regio-S-Bahn Vorlage	10
7.3.	Projektfinanzierung	12
7.4.	Folgekosten	12
8.	Vernehmlassung	15
9.	Antrag	15
10.	Anhang	16

## **2. Rechtliche Grundlagen**

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 SBBG, Art. 3 Abs. 3 und 4; 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 geregelt.

Die Bahnreform 2, die eine Aufteilung des Schienennetzes in ein Grund- und in ein Ergänzungsnetz vorgesehen hatte, wurde im Herbst 2005 von den eidgenössischen Räten an den Bundesrat zurückgewiesen. Die Kritik richtete sich primär gegen die vorgeschlagene Aufteilung des Schienennetzes. Das Reformvorhaben wird in den nächsten Jahren in Form einer schrittweisen Erneuerung der gesetzlichen Grundlagen des öffentlichen Verkehrs erneut dem Parlament vorgelegt. Die Netzaufteilung dürfte dabei nicht mehr in der ursprünglichen Form vorgesehen sein.

## **3. Begründung / Bedarf**

Mit Beschluss Nr. 2103 vom 16. November 2006 zur Landratsvorlage 2006/095 "Zukünftige Bedienung der Verbindung Sissach - Läuelfingen - Olten; Ergänzung des Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" hat der Landrat dem Regierungsrat den Auftrag gegeben, diese Vorlage auszuarbeiten.

### **3.1. Einbindung in das Konzept der Regio-S-Bahn Basel**

Die S9 ist Bestandteil der Regio-S-Bahn Basel. In der Landratsvorlage 2004/238 "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" war auch ein Ausbau der Infrastrukturen entlang der S9 vorgesehen. Aufgrund der Generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) und der damit verbundenen Diskussion über den weiteren Bahnbetrieb auf dieser Strecke wurde der Entscheid über die Infrastrukturausbauten der S9 ausgesetzt, bis Klarheit über den weiteren Betrieb der Bahn bestand.

Am 3. Februar 2005 hat der Landrat festgelegt, dass der Entscheid über die Weiterführung des Betriebs und des Infrastrukturausbaus bei der S9 mit dem Entscheid über die Vorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für den öffentlichen Verkehr gefällt wird. Im Beschluss zum 5. GLA vom 27. Oktober 2005 hat der Landrat eine separate Vorlage über den weiteren Betrieb der S9 verlangt. Am 16. November 2006 entschied der Landrat, dass der Betrieb der S9 weitergeführt wird und eine separate Vorlage für die Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur vorzulegen ist.

### 3.2. Heutige Situation

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

#### *Fahrplanangebot*

Auf der S-Bahnlinie S9 Olten - Läfelfingen - Sissach wird ein Stundentakt angeboten. Die Linie bietet gute Anschlüsse in Sissach und in Olten an das schweizerische Fernverkehrsnetz und in Sissach an die Regio-S-Bahnlinie S3 an. Zur Hauptverkehrszeit morgens verkehrt ein zusätzlicher Zug Olten - Läfelfingen - Sissach, so dass zu dieser Zeit in der Hauptrichtung nach Sissach - Basel ein Halbstundentakt entsteht. Zukünftige, übergeordnete Fahrplanänderungen im Fernverkehr können zu Veränderungen bei den heute idealen Anschlüssen führen.

#### *Rollmaterial*

Auf der S9 verkehrt heute ein Nahverkehrspendelzug (NPZ). Der Pendelzug ist mit Trieb- und Steuerwagen ausgerüstet und bietet Sitzplätze für 128 Personen. Der NPZ genügt den heutigen Anforderungen an ein modernes Fahrzeug im Agglomerationsverkehr nicht mehr. Er wird auf dem Netz der Regio-S-Bahn Basel ausgemustert.

#### *Infrastruktur*

Die Publikumsanlagen sind in Bezug auf Erscheinungsbild, Sicherheit und Komfort uneinheitlich sowie teilweise veraltet. Die heutigen Anlagen entsprechen in folgenden Punkten nicht den Anforderungen an Publikumsanlagen eines S-Bahn-Systems:

- Uneinheitliche Perronhöhen. Tiefe Perronkanten sind nicht behindertengerecht und erschweren den Zugang mit Kinderwagen und Velos. Es besteht ein Unfallrisiko.
- Stufenfreie Zugänge fehlen. Die Hindernisfreiheit für behinderte Personen ist nicht gegeben. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) des Bundes lässt sich mit den bestehenden Anlagen nicht umsetzen.
- An einzelnen Bahnhöfen würde die Tritthöhe in das neue Fahrzeug ohne Perronerhöhung unzumutbar hoch.

### 3.3. Künftige Situation und Ziele

#### *Fahrplanangebot*

Aufgrund der in Zukunft zu erwartenden Nachfrage wird die S9 weiterhin im Stundentakt verkehren. Dank der Kreuzungsmöglichkeit in Läuelfingen wäre ein Halbstundentakt technisch möglich.

#### *Rollmaterial*

Mit Beschluss zur LRV 2006/095 "Zukünftige Bedienung der Verbindung Sissach - Läuelfingen - Olten; Ergänzung des Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" hat der Landrat den Einsatz eines modernen Fahrzeuges (GTW 2/6) mit Niederflureinstieg beschlossen.

#### *Infrastruktur*

Für die S9 wurden die Regio-S-Bahn Standards angepasst. Das Fahrzeug GTW 2/6 benötigt eine Perronlänge von 50 m. Damit für die Zukunft die Möglichkeit besteht, bei Bedarf FLIRT-Züge einzusetzen, sollen die Perrons auf einer Länge von 75 m auf 55 cm über Schienenoberkante angehoben werden. So bleibt die Möglichkeit gewahrt, die Züge in Olten oder in Sissach durchzubinden und so die Attraktivität zu erhöhen.

### 3.4. Bisheriges Vorgehen

Die Verbesserungsmassnahmen für die S9 wurden im Rahmen der Arbeiten für die Regio-S-Bahn Basel 2005 geplant. Sie waren Bestandteil des Planungsauftrages, den die Nordwestschweizer Kantone (BS, BL, AG, SO, JU) mit der SBB am 20. November 2000 vereinbart haben. Entsprechend wurde die S9 in die Verträge über die Infrastrukturanpassungen und in die Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005 aufgenommen (vorbehältlich der Entscheide des Landrats).

#### *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. Nach dem Landratsbeschluss über die Regio-S-Bahn Basel 2005 wurde der Hauptvertrag (für alle Kantone gleich lautend) und mehrere zugehörige Vertragsmodule abgeschlossen. Für das Homburgertal ist ein Vertragsmodul auf derselben Basis vorgesehen.

### *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, SR 742.101.1) näher definiert sind. Die Vereinbarung enthält als integrierten Bestandteil das Angebotskonzept, welches für das Homburgertal einen durchgehenden Stundentakt und den Betrieb mit einem neuen Regionalfahrzeug vorsieht. Die Vereinbarung wurde am 12. November 2004 unterzeichnet und ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 gültig. Die Wirkungsfrist der Vereinbarung ist identisch mit dem 5. Generellen Leistungsauftrag, welcher für die Jahre 2006 - 2009 Gültigkeit hat.

### **3.5. Alternativen**

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes und des bereits beschlossenen Einsatzes des neuen Rollmaterials ist die Anpassung der Haltestelleninfrastruktur der S9 zwingend.

#### *Perronlänge 50 Meter*

Der für den Betrieb vorgesehene Gelenktriebwagen GTW 2/6 hat eine Länge von knapp 40 m. Für dieses Fahrzeug würde eine Perronlänge von 50 m genügen. Bei einer Perronlänge von 50 m können aber im Bedarfsfall (z.B. Zugsausfall) keine FLIRT-Züge eingesetzt werden.

#### *Perronlänge 150 Meter*

Damit FLIRT-Züge in Doppeltraktion geführt werden könnten, wären Perronlängen von 150 m notwendig. Aufgrund der Hanglage der Haltestellen im Homburgertal wären aufwändige Baumassnahmen notwendig, die hohe Investitionskosten zur Folge hätten. Das Studium der Möglichkeiten zur Weiterführung der Züge aus dem Homburgertal über Sissach oder Olten hinaus sind noch nicht abgeschlossen. Es ist aber absehbar, dass eine Weiterführung erst in einem längerfristigen Zeithorizont machbar wäre. Auf eine konkrete Kostenschätzung wurde deshalb im Rahmen dieser Vorlage verzichtet.

## **4. Die gewählte Lösung**

Für den Einsatz des GTW 2/6 ist eine Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur notwendig. Primär sind die Perrons auf eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante anzuheben; in Läuelfingen muss zusätzlich ein neues Aussenperron gebaut werden. Mit dem modernen Fahrzeug und der angepassten Haltestelleninfrastruktur wird der Regio-S-Bahn-Standard auch bei der S9 eingeführt (Verbesserungen für Behinderte, Sicherheit, Komfort).

Es sind an allen Haltestellen der S9 Massnahmen erforderlich. Die im Kanton Basel-Landschaft vorgesehenen Massnahmen sowie die daraus resultierenden Kosten sind im Kapitel 5 aufge-

führt. Die Kostenschätzungen stützen sich auf Angaben der Vorprojekte und wurden von der SBB für diese Vorlage auf den Preisstand Januar 2007 aktualisiert. Die Vorprojekte sind den betroffenen Gemeinden von der SBB bereits im Vorfeld der Landratsvorlage zur Regio-S-Bahn vorgestellt worden.

## **5. Das Investitionsprogramm (Projekt)**

Wie bei den anderen Haltestellen der Regio-S-Bahn Basel, realisiert die SBB auch im Homburgertal, parallel zu den Regio-S-Bahn-Investitionen, ein Facelifting der Stationen nach dem Programm RV05. Das Facelifting hat zum Ziel, ein einheitliches modernes Erscheinungsbild der Haltestellen zu erreichen und wird von der SBB auf eigene Kosten realisiert.

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). Der mit der SBB ausgehandelte Kostenverteiler basiert auf dem SBB-internen Reglement R 44.1 über die Beiträge Dritter an Investitionen der SBB, welches schweizweit angewendet wird. An den Investitionen im Kanton Basel-Landschaft übernimmt der Kanton BL 90 % der Kosten, die SBB übernimmt 10 %. Gleichzeitig soll das Projekt RV05 "Facelifting der Stationen" umgesetzt werden welches von der SBB selbst finanziert wird.

### *Ausbauinvestitionen für die einzelnen Haltepunkte*

Aufgrund der geringeren Bedeutung für das Gesamtnetz der Regio-S-Bahn Basel sowie der nicht ganz so starken Nachfrage, wurden die Standards für die Investitionsvorhaben reduziert. Neben den geringeren Perronlängen betrifft dies hauptsächlich die Überdachung der Hauptzugänge. In Anbetracht der Wartehallen, die den Fahrgästen als Witterungsschutz zur Verfügung stehen, soll auf die Überdachung der Perrons verzichtet werden. Dieser Verzicht ist aufgrund des Fahrgastaufkommens pro Zug gerechtfertigt.

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



Gemeinde	Treppenfreie Erschliessung	Perronhöhe 55 cm, Gleise	Perronverlängerung	Überdachung Hauptzugang	Wartehalle	Fahrgast-Information
Diepflingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	bestehend	RV05
Sommerau (Gelterkinden)	vorhanden	1	vorhanden	nein	bestehend	RV05
Rümlingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	bestehend	RV05
Buckten	vorhanden	1	vorhanden	nein	bestehend	RV05
Läufelfingen	vorhanden (Bahnüberg.)	1 und 2 (Neubau Aussenperron)	vorhanden	RV05	RV05 Windschutz	RV05

## 6. Termine

Der Einsatz des neuen Rollmaterials und die Fertigstellung der Baumassnahmen für die Haltepunkte müssen aufeinander abgestimmt sein. Der GTW 2/6 steht ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 zur Verfügung. Die Bauprojekte wurden im Jahr 2003 wegen der Ungewissheit über das weitere Vorgehen auf der Stufe Vorprojekt eingefroren und für diese Landratsvorlage aktualisiert. Nach dem Landratsbeschluss resp. einem entsprechenden Auftrag für die weitere Planung, wird die SBB die Projekte weiterbearbeiten und das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren einleiten. Gemäss Angaben der SBB können die angepassten Haltestelleninfrastrukturen ca. 23 Monate ab Auftragserteilung in Betrieb genommen werden.

## 7. Kosten und Finanzierung

### 7.1. Investitionskosten

Aus der nachstehenden Tabelle gehen die Investitionskosten der SBB und des Kantons Basel-Landschaft für die Haltestelleninvestitionen bei der S9 gemäss Kostenschätzung der SBB hervor. Danach beläuft sich der Kostenanteil an den Investitionen auf total 3'411'000 CHF nach SIA-Phase Vorprojekt. Der Preisstand ist Januar 2007 und die Beträge verstehen sich inkl. Mehrwertsteuer.

	Investitionskosten				Investitionsfolgekosten BL
	Total SBB + BL CHF	Schätzge- nauigkeit in % +/-	Anteil BL		kapitalisiert (25 Jahre) CHF
			%	CHF	
Sissach-Läufelfingen-Olten					
Diepflingen	453'000	20	90	408'000	
Sommerau (G'kinden)	391'000	20	90	352'000	
Rümlingen	412'000	20	90	371'000	
Buckten	466'000	20	90	419'000	
Läufelfingen	1'149'000	20	90	1'034'000	90'600
Total Ausbauinvestitionen	2'871'000			2'584'000	90'600
+ 20 % Schätzungenauigkeit				517'000	18'100
Zwischentotal				3'101'000	108'700
+ 10 % Reserve				310'000	10'900
Ausbauinvestitionen inkl. Reserve zu Lasten BL				3'411'000	119'600

Das Projekt RV05 "Facelifting der Stationen" wird von der SBB selbst realisiert und finanziert. Aktuell und aufgrund der reduzierten Standards betragen die geschätzten Investitionen 1.2 Mio. CHF ( $\pm 20\%$ ).

Bei den bereits beschlossenen Ausbauinvestitionen für die Regio-S-Bahn wird ein Controlling mit vierteljährlichen Berichten durchgeführt. Ein gleiches Controlling ist auch für die Baumassnahmen im Homburgertal vorgesehen.

## 7.2. Differenzen zum Projekt gemäss Regio-S-Bahn Vorlage

Der Kostenvergleich der verifizierten Vorprojektkosten mit Preisbasis Januar 2007 gegenüber dem Vorprojekt von 2003 stellt sich für den Anteil des Kantons Basel-Landschaft wie folgt dar. Der Vergleich basiert auf der SIA-Phase Vorprojekt inkl. Vorsteuerkürzung.

Linie Sissach - Läufelfingen - Olten	Kosten [CHF]
Vorprojekt Preisbasis 2003	1'589'000
Vorprojekt Preisbasis 2007	2'584'000
Kostendifferenz 2007 gegenüber 2003	995'000

Ein wesentlicher Teil der Mehrkosten resultiert aus den mit der Realisierung unter Betrieb verbundenen Leistungen zur Gewährleistung der Sicherheit von Fahrgästen, Arbeitern, Zügen und Baumaschinen. Diese Mehrkosten würden nicht entstehen, wenn der Bau gemäss den Planungen aus dem Vorprojekt von 2003 unter Nutzung der Totalsperre der ganzen Strecke im Jahr 2006 umgesetzt worden wäre. Grundsätzlich ist es denkbar, die Baumassnahmen wiederum während einer mehrwöchigen Totalsperre durchzuführen. Die Baukosten könnten entsprechend reduziert werden. Eine weitere mehrwöchige Totalsperre der ganzen Strecke hat wiederum grössere Einschränkungen für die Kunden zur Folge. Grundsätzlich ist eine Totalsperre denkbar. Ein entsprechender Entscheid ist von der SBB Infrastruktur als Trasseneigentümerin zu

fällen. Aufgrund von geplanten Bauarbeiten an der Hauenstein Basislinie in den nächsten Jahren und einem allfälligen Bedarf als Ausweichstrecke, kann der Bau unter Totalsperre der Strecke zum heutigen Zeitpunkt nicht garantiert werden. Für die Kreditbewilligung muss davon ausgegangen werden, dass unter Betrieb gebaut wird.

Ein weiterer grösserer Teil der Mehrkosten verursacht die vergrösserte Perronlänge auf 75 m. Die längeren Perrons ermöglichen den Einsatz der FLIRT-Züge, was Vorteile bei der Reservehaltung bringt, aber auch Möglichkeiten offen lässt, die Züge in Olten oder in Sissach durchzubinden und so die Attraktivität zu erhöhen. Die restlichen Mehrkosten sind im Wesentlichen auf die seit 2003 vorhandene Preissteigerung von bis zu 30 % auf Material und Bauleistungen zurückzuführen.

Die Kostensteigerung für die Station Sommerau ist neben den genannten Punkten auf eine Projektanpassung zurückzuführen (Auflage aus der Vorprojektbewilligung). Diese erfordert, entgegen dem Vorprojekt von 2003, die Entwässerung der Perronanlage über eine Entwässerungsrinne an der Perronhinterkante.

In Läufeufingen können durch die veränderte Lage des neuen Aussenperrons parallel zum Hausperron (keine Anpassungen der Sicherungsanlage) und die Reduktion des Ausrüstungsstandards die Investitionsmehrkosten teilweise aufgefangen werden.

Die gesamte Kostendifferenz des verifizierten Vorprojektes von 2007 gegenüber dem Vorprojekt von 2003 in Höhe von 995'000 CHF setzt sich somit wie folgt zusammen. Der Vergleich basiert wiederum auf den Angaben der SBB inkl. Zuschläge für Dritte und inkl. Vorsteuerkürzung aber exkl. 20 % für Schätzungenauigkeit und exkl. 10 % Reserve.

<b>Ursache</b>	<b>Mehrkosten [CHF]</b>	<b>Minderkosten [CHF]</b>
Sicherheitsleistungen infolge „Bauen unter Betrieb“	395'000	
Provisorien infolge „Bauen unter Betrieb“	25'000	
Verlängerung der Perrons von 50 m auf 75 m	370'000	
Sommerau: Projektanpassung Entwässerung	20'000	
Läufeufingen: neue Lage Aussenperron und Reduktion Ausrüstungsstandard Aussenperron		120'000
Preissteigerung 2007 gegenüber 2003	305'000	
<b>Total</b>	<b>1'115'000</b>	<b>120'000</b>
<b>Gesamte Kostendifferenz</b>	<b>995'000</b>	

### 7.3. Projektfinanzierung

Die Projektfinanzierung wird analog den übrigen Ausbauten für die Regio-S-Bahn Basel 2005 durch eine Vereinbarungen zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft 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.

### 7.4. Folgekosten

#### *Unterhaltskosten*

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

Die SBB lässt den Kantonen die Wahl, ob sie die Unterhaltskosten entweder in jährlichen Abgeltungsbeträgen oder mittels einer einmaligen Zahlung (auf 25 Jahre kapitalisiert) entrichten wollen. Als Grundlage für die Berechnung dient das SBB-interne Reglement R 44.1. Da Subventionen alle vier Jahre überprüft werden müssen und aufgrund der aktuellen Finanzlage wurde im Gegensatz zur Landratsvorlage 2004/238 "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" die Variante Einmalzahlung gewählt.

Die Berechnung der Einmalzahlung erfolgt auf eine Dauer von 25 Jahren. Der verwendete Zinssatz für die Kapitalisierung beträgt gemäss SBB-Standard 5 %. Dieser Zinssatz berücksichtigt eine Teuerung von 3 %. Der Realzinssatz entspricht somit rund 2 %. Die von der SBB aufgrund der Investitionskosten und dem geschätzten Instandhaltungsaufwand errechnete Abgeltung für die kapitalisierten Unterhaltskosten durch Einmalzahlung beträgt 119'600 CHF. Der Betrag wird nach Abschluss der Bauarbeiten aufgrund der effektiven Investitionskosten und Instandhaltungskosten neu berechnet.

#### *Eigenleistungen*

Aufgrund des Projekts fallen keine Eigenleistungen an.

### *Erträge*

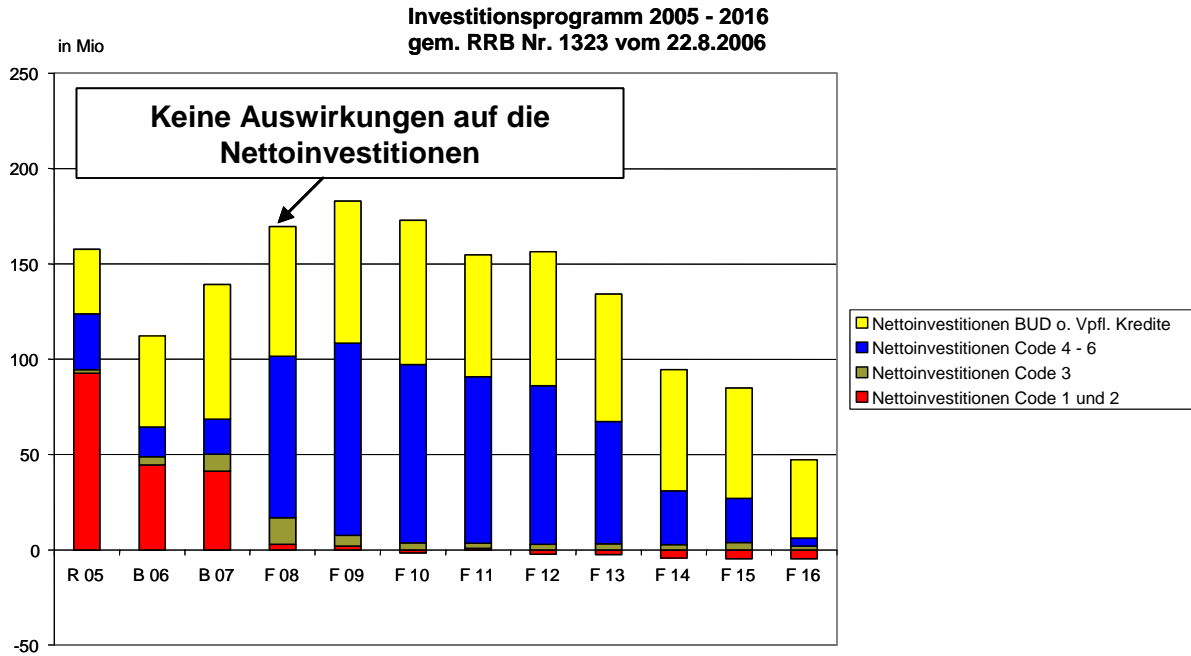
Die erwarteten Mehrerträge aufgrund des neuen Rollmaterials und der Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen der Haltepunkte sind in der Planrechnung für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten an die SBB bereits berücksichtigt. Sie sind Bestandteil des 5. GLA 2006 - 2009 und mit dem LRB vom 16. November 2006 beschlossen. Für die Folgejahre werden sie in den kommenden Generellen Leistungsaufträgen berücksichtigt.

### *Jährlich wiederkehrende Folgekosten*

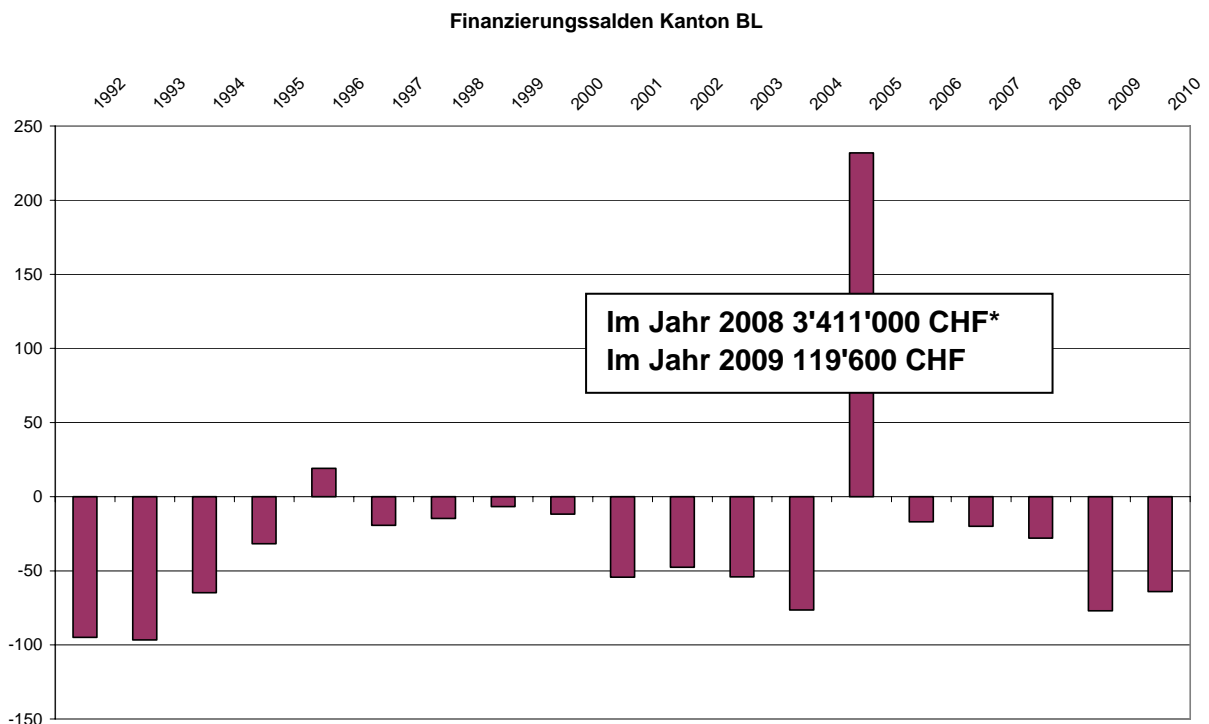
Es fallen keine jährlich wiederkehrende Folgekosten an.

**Finanzierungszahlen zum Projekt Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 auf der Strecke Sissach - Läuelfingen - Olten nach FHG § 35 <sup>4</sup>**

**Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft**



**Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft**



\* Wird im Budgetjahr 2008 fällig; im eingereichten Budget 2008 wurden auf dem damaligen Kenntnisstand 2.8 Mio.CHF eingestellt (gem. RRB Nr. 1204 vom 14.8.07 bei Konto 2357.364.00-107).

## 8. Vernehmlassung

Für die Landratsvorlage "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005", in der die Ausbauten für die S9 Bestandteil waren, wurde im Jahr 2004 eine Vernehmlassung durchgeführt. Weil sich die Situation in den letzten drei Jahren kaum verändert hat, wären bei einer erneuten Vernehmlassung kaum neue Erkenntnisse zu erwarten. Deshalb wurde auf eine breite Vernehmlassung verzichtet.

Im Rahmen der Vernehmlassung für die "Regio-S-Bahn" haben sich die **Gemeinden** positiv zum damaligen Vorlageentwurf geäußert und Wert darauf gelegt, dass die Linie Sissach - Läuelfingen - Olten Bestandteil der Regio-S-Bahn wird und langfristig bleibt. Die Gemeinde **Buckten** sah Möglichkeiten, bei der Anpassung des Haltepunktes "Buckten" Einsparungen zu erzielen, welche sie direkt in die Planungsarbeiten einfließen lassen wollte. Im Rahmen der Überarbeitung der Vorprojekte wurden die Möglichkeiten zusammen mit der SBB geprüft. Die Einsparungen treten zum überwiegenden Teil beim SBB-eigenen Programm "Facelifting Stationen", RV05 auf. Die Kosten für den Kanton Basel-Landschaft lassen sich dadurch kaum reduzieren. Die Projektanpassung in **Läuelfingen** (Verschiebung des neuen Aussenperrons) wurde mit der Gemeinde am 12. Januar 2007 an einer Sitzung besprochen. Die Gemeinde ist mit der Anpassung einverstanden.

Die **SBB** begrüsst die Vorlage und wird ihrerseits das Projekt RV05 "Facelifting der Stationen" im Umfang von ca. 1.2 Mio. CHF zeitgleich realisieren und selber finanzieren. Die SBB macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass sie als Trasseneigentümerin alleinig für den Entscheid zuständig ist, ob die Baumassnahmen unter Betrieb oder während einer mehrwöchigen Totalsperre der ganzen Strecke umgesetzt werden. Der Entscheid hängt unter anderem von den Risiken der Baustellen im Ergolzthal ab. Ausgelöst durch die Bauarbeiten im Bahnhof Sissach hatte sich im Sommer 2006 eine Gelegenheit für den Bau unter Totalsperre der Strecke gegeben. Der Kanton Basel-Landschaft hat leider den Bau verzögert, so dass diese Chance nicht genutzt werden konnte. Die SBB ist bestrebt, die Projekte möglichst kostengünstig zu realisieren und wird diese Möglichkeit zur Kostenreduktion zu gegebenem Zeitpunkt genau prüfen. Für die Kreditbewilligung ist davon auszugehen, dass unter Betrieb - mit den entsprechenden Mehrkosten - gebaut werden muss.

Der **Kanton Solothurn** unterstützt in seiner Stellungnahme den Entscheid, bei der S9 einen reduzierten Ausbaustandard vorzusehen als bei der übrigen Regio-S-Bahn. Aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens ist dies gerechtfertigt. Der Kanton Solothurn prüft gegenwärtig den Haltestellenstandort in Trimbach. Er ist bestrebt, die Haltestelle in Trimbach nach dem gleichen Standard zu modernisieren. Damit sich der Kanton Solothurn an Investitionsprojekten der SBB beteiligen kann, muss das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr angepasst werden. Der Kantonsrat wird die Vorlage über die Gesetzesänderung voraussichtlich nach den Sommerferien 2007 beraten.

## 9. Antrag

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

Liestal, 11. September 2007

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Mundschin

**Beilagen**

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

**10. Anhang**

- Übersichtspläne zu den einzelnen Haltepunkten



## Landratsbeschluss

### über Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 auf der Strecke Sissach - Läfelfingen - Olten

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Realisierung des Ausbauprogramms für die Strecke Sissach - Läfelfingen wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von 3'530'600 CHF (inkl. MWST) zu Lasten des Kontos 2357.364.00-107 bewilligt. Die voraussichtlichen Jahrest ranchen werden zu Lasten der Voranschläge genehmigt:  
2008: 3'411'000 CHF  
2009: 119'600 CHF
2. Nachgewiesene teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt. Basis ist der vom Bundesamt für Statistik publizierte Schweizerische Baupreisindex, Tiefbau Nordwestschweiz per Oktober 2006.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: