

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Weiterentwicklung Regio-S-Bahn Basel

Datum: 16. Dezember 2008

Nummer: 2008-349

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

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

---



**2008/349**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Weiterentwicklung Regio-S-Bahn Basel**

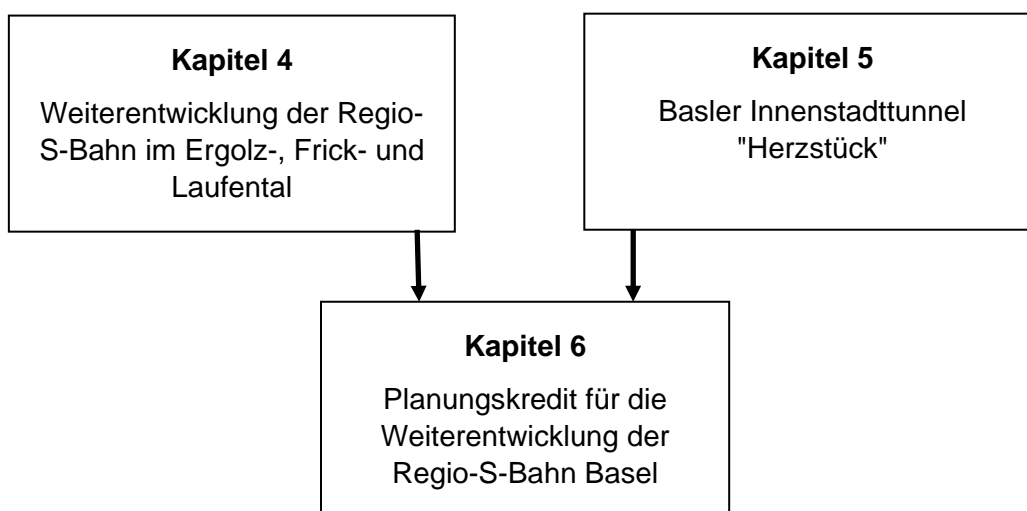
vom 16. Dezember 2008

## 1 Zusammenfassung

Die Massnahmen der Regio-S-Bahn Basel 2005, namentlich der Ausbau des Angebots und die neuen Haltestellen, sind ein grosser Erfolg. Nachdem die Nordwestschweiz bei den weiteren Planungen zum nationalen Schienenausbau (ZEB) leider nicht im gewünschten Ausmass von Verbesserungen profitieren kann, wurden durch die Kantone der Nordwestschweiz zusammen mit der SBB umfangreiche Planungen zur zukünftigen Entwicklung des Regional- und Fernverkehrs in Gang gesetzt. Diese Planungen umfassen die Angebots- und Infrastrukturausbauten im Ergolz-, Frick- und Laufental. Die bisherigen Ergebnisse der Arbeiten können dem Kapitel 4 entnommen werden.

Ein Kernanliegen beider Basel ist die direkte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und damit verbunden der Wegfall des zeitraubenden Wendens der Züge in Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof. Nachdem die Zweckmässigkeitsstudie zum Ergebnis gekommen ist, dass das Projekt eines Innentadtunnels ("Herzstück") einen grossen Nutzen stiften würde und sich in einer breiten Vernehmlassung eine klare Mehrheit für die Realisierung einer solchen Verbindung ausgesprochen hat, sollen nun zügig die notwendigen Abklärungen vorgenommen werden, damit ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann. Der aktuelle Arbeitsstand dieses Projekts wird in Kapitel 5 dargestellt.

Die Infrastrukturprojekte für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel inklusive Herzstück Basel sollen so bald wie möglich auf die Stufe eines Vorprojekts gebracht werden. Erst wenn diese Projektreife erreicht ist, besteht eine realistische Aussicht, eine nationale Mitfinanzierung für diese grossen Bauwerke zu erhalten. Damit die nun anstehenden Planungsarbeiten rasch und zielgerichtet vorgenommen werden können, wird dem Landrat ein Verpflichtungskredit im Umfang von rund CHF 3 Mio. beantragt.



## 1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
1.1	<i>Inhaltsverzeichnis</i>	3
2	Ausgangslage	4
3	Grundlagen	4
3.1	<i>Planungsgrundsätze</i>	5
3.2	<i>Entwicklung der Raumstruktur</i>	5
3.3	<i>Entwicklung im Fern- und Güterverkehr</i>	6
4	Planungsauftrag Nordwestschweiz	7
4.1	<i>Ziele</i>	7
4.2	<i>Organisation</i>	7
4.3	<i>Zeithorizonte</i>	8
4.4	<i>Handlungsoptionen im Regionalverkehr</i>	9
4.5	<i>Zielkonzepte</i>	10
4.6	<i>Terminplanung</i>	17
5	Basler Innenstadtunnel "Herzstück"	18
5.1	<i>Linienführungsvarianten</i>	18
5.2	<i>Haltung des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt zum "Herzstück"</i>	19
5.3	<i>Projektorganisation "Herzstück"</i>	20
5.4	<i>Stufenweise Planung des "Herzstücks"</i>	21
5.5	<i>Weiteres Vorgehen</i>	22
6	Finanzierung	23
6.1	<i>Planungsarbeiten im Ergolz-, Frick- und Laufental</i>	23
6.2	<i>Planungsarbeiten "Herzstück"</i>	26
6.3	<i>Benötigte finanzielle Mittel</i>	28
6.4	<i>Folgekosten</i>	28
7	Parlamentarische Vorstösse	28
8	Antrag	35

## 2 Ausgangslage

In den vergangenen Jahren konnten im Regionalverkehr grosse Fortschritte erzielt werden. So ist es gelungen, in der Agglomeration Basel ein S-Bahn-System einzuführen. Dazu gehören kundenfreundliche Perronanlagen in den Bahnhöfen, bequeme Umsteigeverbindungen zwischen Bahn, Tram und Bus sowie neues Rollmaterial. In Basel Dreispitz, Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten wurden zudem neue Haltestellen geschaffen. Die umfangreichen Anpassungsarbeiten wurden von den Kantonen der Nordwestschweiz und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gemeinsam finanziert und ausgeführt. Grundlage für die Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft bildete der Landratsbeschluss 2005/1018 vom 3. Februar 2005 (basierend auf der Landratsvorlage 2004/238 vom 21. September 2004). Die vorgesehenen Arbeiten sind bis auf wenige Ausnahmen unterdessen ausgeführt. Obwohl das Programm Regio-S-Bahn Basel 2005 noch nicht ganz abgeschlossen ist, kann es aufgrund der steigenden Nachfrage als Erfolg gewertet werden.

Schon während der Umsetzung der Regio-S-Bahn 2005 musste zur Kenntnis genommen werden, dass auf allen Linien während den Hauptverkehrszeiten die Nachfrage das Angebot übersteigt. Derzeit werden in der jeweiligen Hauptlastrichtung Zusatzzüge geführt. Das Wachstum der Fahrgastzahlen ist auf den einzelnen Linien unterschiedlich, weist aber seit der Einführung der Regio-S-Bahn stets positive Werte auf. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, so werden sich die Kapazitätsengpässe in den nächsten Jahren deutlich verschärfen. Dies wurde auch in der breiten Öffentlichkeit erkannt. Entsprechend wurden mehrere parlamentarische Vorstösse eingereicht, welche eine grundsätzliche Überprüfung des Angebots auf der Regio-S-Bahn Basel anregen.

Selbst bei einem Ausbau auf den bestehenden Linien würden zwei grundsätzliche Mängel des Regio-S-Bahn-Systems bestehen bleiben:

- Kein Durchmesserbetrieb aufgrund der notwendigen "Spitzkehre" im Bahnhof Basel SBB. Gleiches gilt für die Linien aus Deutschland in Basel Badischer Bahnhof.
- Fehlende Innenstadterschliessung von Basel.

Um diese Mängel zu beseitigen, wird seit rund zehn Jahren – auf Anregung der Regio Basiliensis und des Kantons Basel-Landschaft – die Idee eines Innentunnels vom Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof (Herzstück) diskutiert.

Diese Vorlage stellt die beiden Projekte vor und soll die finanziellen Voraussetzungen (Verpflichtungskredit) für die Weiterführung der Planungsarbeiten schaffen.

## 3 Grundlagen

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz unterteilt sich in zwei unterschiedliche Marktbereiche. Während der Fernverkehr (und mehrheitlich auch der Güterverkehr) mit den am Markt erwirtschafteten Erträgen das Angebot selber finanzieren muss, wird der Regionalverkehr (Bahn, Tram und Bus) durch die öffentliche Hand bestellt und allfällige Fehlbeträge abgegolten. Da auf den normalspurigen Bahnlinien der Nordwestschweiz sowohl Fern-, Güter- und Regionalverkehr abgewickelt werden, besteht eine erhebliche Konkurrenz um die zur Verfügung stehende Infrastruktur. Verschärft wird diese Situation durch ein überdurchschnittliches Wachstum im internationalen Schienengüterverkehr. Die Schweizerische Verkehrspolitik unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene durch den Bau

der Neuen Eisenbahn Alpentransversalen (NEAT). Ein Ende des Güterverkehrswachstums auf der Schiene ist also nicht zu erwarten.

Das regionale Autobahnnetz ist während der Hauptverkehrszeit ebenfalls sehr gut ausgelastet. Auch auf der Strasse wird ein grosser Teil der Kapazitäten durch den internationalen Verkehr absorbiert. Eine starke Regio-S-Bahn kann in dieser Situation einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des täglichen Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs leisten und so die Strasse entlasten. Die S-Bahn Zürich zeigt, dass ein gutes S-Bahn-System zum strassenunabhängigen Motor einer wirtschaftlich erfolgreichen Region werden kann. Der Umstand, dass in unserer Region die Finanzierung einer solchen Infrastruktur - nicht zuletzt wegen der politischen Unterteilung - schwieriger sein wird als in Zürich, darf die Kantone der Nordwestschweiz nicht davon abhalten, schrittweise an die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen zu gehen. Ohne ausgereifte Projekte besteht kaum Aussicht, beim Bund konkrete finanzielle Unterstützung für die regionalen Anliegen und Bedürfnisse zu bekommen.

### **3.1 Planungsgrundsätze**

Für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs ist das effektiv zur Verfügung stehende Angebot die entscheidende Grösse. Die dafür notwendige Infrastruktur ist aus der Sicht des Fahrgasts zweitrangig. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz wurde in den letzten Jahren laufend erweitert und ist im internationalen Vergleich vorbildlich. Um Überinvestitionen zu verhindern, gilt in der Schweiz der Planungsgrundsatz, dass Infrastrukturausbauten erst vorgenommen werden, wenn sich die gewünschten Angebotsverbesserungen nicht auf anderem Weg erreichen lassen. Die Regio-S-Bahn Basel 2005 ist dafür ein gutes Beispiel. Statt umfangreiche und teure Gleisbauarbeiten vorzunehmen, wurde der Halbstundentakt durch den Einsatz von schnellerem Rollmaterial (Flirt-Züge) erreicht. Optimierungsschritte auf der bestehenden Infrastruktur sind möglich, solange noch genügend Fahrplanlagen (sog. Trassen) zur Verfügung stehen oder sich der Rollmaterialeinsatz verbessern lässt. So wurde die Schweizerische Bahninfrastruktur zu der am stärksten ausgelasteten in ganz Europa. Das bestehende Angebot bringt nun die Schieneninfrastruktur in der Nordwestschweiz an die Grenze der Belastbarkeit. Die einspurige Strecke im Laufental ist aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt. Der wachsende Güterverkehr im Ergolz- und Fricktal wird die noch vorhandenen Kapazitätsreserven ebenfalls schon bald aufbrauchen (siehe Kapitel 3.3).

Für die Identifizierung des zukünftigen Infrastrukturbedarfs ist es also erforderlich, die Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr abzuschätzen und darauf aufbauend die Angebotsausbauten zu definieren. Die Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs ist in diese Planungen stets mit einzubeziehen. Erst wenn sich herausstellt, dass für das notwendige Angebotskonzept Infrastrukturerweiterungen unumgänglich sind, sollen diese geplant und gebaut werden.

### **3.2 Entwicklung der Raumstruktur**

Zwischen 1990 - 2005 hat das stärkste Bevölkerungswachstum in den ländlich geprägten Gebieten im Einzugsbereich der Agglomeration Basel stattgefunden. In den Haupttälern der Nordwestschweiz fiel mit Ausnahme des Fricktals das Wachstum deutlich schwächer aus. Im Kernbereich der Stadt ist die Bevölkerung gar rückläufig, wobei der Rückgang in jüngster Zeit deutlich gebremst wurde. Obwohl in den letzten Jahren eine gewisse Gegenbewegung

beobachtet werden konnte, werden sich die langjährigen Trends der Wohn- und Arbeitsplatzverschiebungen nicht grundsätzlich umkehren.

Beim Verkehr bewegen sich die Hauptverkehrsströme in Richtung Zentrum Basel. Mit der Suburbanisierung und der Herausbildung von Mittelzentren sind aber auch zunehmend Pendlerbewegungen aus der Stadt heraus festzustellen. In der Nordwestschweiz beeinflusst zudem die Topographie die Verkehrsströme massgeblich. Auf Schweizer Gebiet konzentriert sich die Bahninfrastruktur auf die drei Täler Ergolz-, Frick- und Laufental. Auf diesen Achsen verkehren sowohl die Regio-S-Bahn also auch die Fernverkehrszüge. Der Kanton Jura ist über das Laufental mit der Agglomeration verbunden. Ferner sind im unteren Baselbiet und im Dorneck die Überlandtramlinien 10, 11, 14 und 17 für den Pendlerverkehr relevant. Die Erschliessung der Seitentäler und Hügelketten findet in aller Regel mit Buslinien statt. Das Park&Ride-Netz der gesamten Region wurde im Rahmen der Regio-S-Bahn 2005 ebenfalls ausgebaut und ermöglicht so die Kombination der Vorteile des Individualverkehrs mit jenen des öffentlichen Verkehrs.

### 3.3 Entwicklung im Fern- und Güterverkehr

Schweizweit ist eine sehr dynamische Nachfrageentwicklung sowohl im Fern- als auch im Güterverkehr zu beobachten. Ausgelöst wurde dieses Nachfragewachstum vor allem durch die Verbesserung des Zugangebots in den vergangenen Jahren. Dafür wurden auch umfangreiche Ausbauten der Infrastruktur vorgenommen (erste Etappe Bahn 2000).

Die nationalen Bahnprojekte werden in der Regel mit Mitteln des "Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV)" realisiert. Dazu gehören die erste Etappe der BAHN 2000, die Lärmsanierung, der Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz sowie die NEAT. Dabei ist der Fonds so ausgelegt, dass bis 2030 insgesamt CHF 30.5 Mrd. zur Verfügung stehen und auch entsprechend durch gebundene Einnahmen gegenfinanziert sind. Die Mehrkosten bei der NEAT (insgesamt bereits rund CHF 7 Mrd.) führen nun dazu, dass für die eigentlich vorgesehene zweite Etappe der BAHN 2000 nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen werden. Die durch die absehbare Mittelverknappung notwendig gewordene Beschränkung auf die betrieblich absolut notwendigen und dringenden Infrastrukturmassnahmen, führte zur Vorlage "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)".

ZEB basiert auf einem klar definierten Angebotskonzept für den Fern- und Güterverkehr. Es baut auf den bereits beschlossenen Erweiterungen des Bahnnetzes auf (erste Etappe Bahn 2000 und NEAT) und orientiert sich am Zeithorizont 2030. Kernelement des Konzepts ist ein Ausbau des mit der ersten Etappe der Bahn 2000 begonnenen Knotensystems und Fahrzeitverkürzungen auf der Achse St. Gallen - Zürich - Genève. Neben dem Kernangebot unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten in der ZEB-Vorlage auch diverse Ergänzungsoptionen, welche mit dem Kernangebot kompatibel sind und sinnvolle Ergänzungen darstellen würden. Im Unterschied zum Kernangebot ist die Finanzierung der Infrastrukturausbauten für die Ergänzungsoptionen jedoch nicht geregelt (siehe Kapitel 6).

In der Nordwestschweiz sind mit dem Kernangebot ZEB folgende Verbesserungen des Zugangebots vorgesehen:

- Durchgehender Halbstundentakt der Non-Stop-Züge Basel - Zürich.
- Beide Interregio-Züge im Ergolztal halten zukünftig in Liestal, Sissach und Gelterkinden.
- Beide Interregio-Züge im Fricktal halten zukünftig in Frick, Stein-Säckingen und Rheinfelden.

Für die Umsetzung des Kernangebotes sind Investitionen in die Bahninfrastruktur in der Höhe von CHF 5.4 Mrd. vorgesehen.

Während das erwartete Wachstum des Fern- und Güterverkehrs in ZEB berücksichtigt ist, beruhen die Annahmen zum Regionalverkehr auf der Vermutung, dass dieser auf dem gegenwärtigen Niveau verbleiben wird. Das hat dazu geführt, dass fast alle noch vorhandenen Kapazitäten in der Region für die Angebotsausbauten von ZEB beansprucht werden. Die bereits bestehenden Engpässe auf dem Netz der Regio-S-Bahn Basel machen aber einen weiteren Ausbau unumgänglich. Um abzuklären, welche Massnahmen für eine Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel nötig sind, wurden gemeinsam mit der SBB Angebotsplanungen (inklusive notwendiger Infrastruktur) für den Horizont 2030 vorgenommen. Diese Planungen laufen unter dem Titel "Planungsauftrag Nordwestschweiz/Regio-S-Bahn".

## **4 Planungsauftrag Nordwestschweiz**

Aufgrund der Diskussionen um ZEB und den absehbaren Engpässen auf der Regio-S-Bahn Basel haben die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Regierungsräte der Nordwestschweizer Kantone (BL, BS, AG, SO und JU) und die SBB den "Planungsauftrag Nordwestschweiz/Regio-S-Bahn" ins Leben gerufen und die SBB mit den notwendigen Planungsaufgaben für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel beauftragt.

### **4.1 Ziele**

Das Ziel des Planungsauftrags Nordwestschweiz war die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel unter Berücksichtigung der Planungen im Rahmen von ZEB.

Im Detail wurden folgende Ziele verfolgt:

- Dokumentation der zu erwartenden Nachfrageentwicklung mit anerkannten Modellen.
- Entwicklung eines Angebotskonzepts für die Regio-S-Bahn Basel unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der beteiligten Kantone.
- Berechnung der zu erwartenden Betriebskosten und den Abgeltungsbedarf.
- Definition der notwendigen Infrastrukturausbauten.

### **4.2 Organisation**

Der Planungsauftrag Nordwestschweiz war ein Gemeinschaftswerk der Nordwestschweizer Kantone und der SBB. Entsprechend wurden die beteiligten Partner in der Organisation berücksichtigt. Die Regierungsräte der betroffenen Kantone bildeten zusammen mit Kadermitarbeitern der SBB die Projektoberleitung. Auf fachlicher Ebene oblag einem Begleitgremium unter Beteiligung der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs die Führung. Mehrere ad-hoc Gruppen befassten sich zudem mit der notwendigen Erarbeitung von technischen und finanziellen Grundlagen.



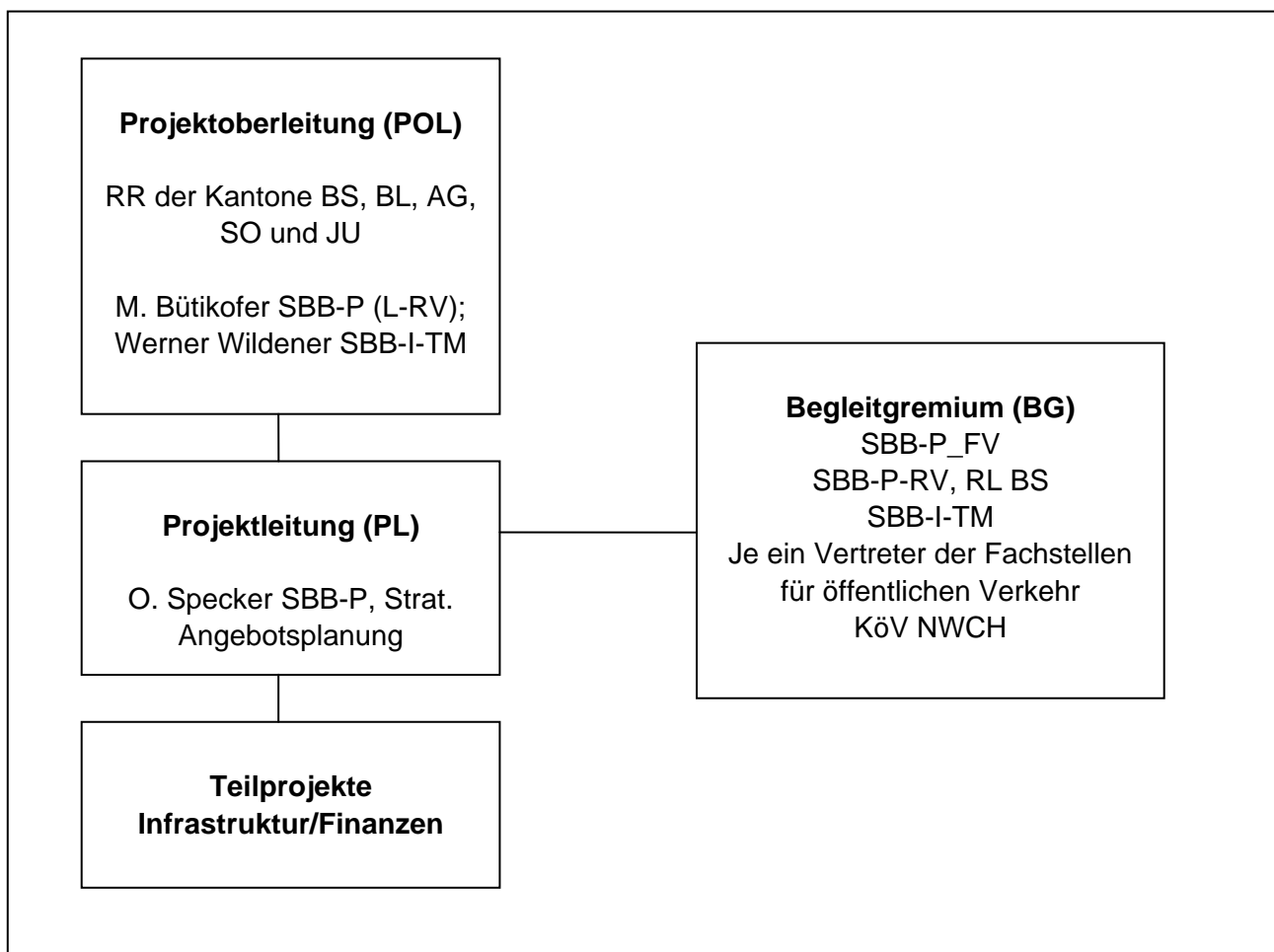


Abbildung 1: Organigramm "Planungsauftrag Nordwestschweiz"

### 4.3 Zeithorizonte

Die geplanten nationalen (und internationalen) Ausbauten der Schieneninfrastruktur befinden sich in unterschiedlichen Planungs- oder Bauphasen. Während einige Projekte bereits im Bau sind (z.B. Gotthardbasistunnel) oder unmittelbar vor der Ausführung stehen, sind andere noch in einem sehr frühen Stadium der Planung. Zwischen diesen Infrastrukturausbauten und den Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel bestehen vielfältige Abhängigkeiten. Um einen Überblick über die absehbaren Entwicklungsschritte der Bahninfrastruktur zu gewinnen, wurde versucht, unterschiedliche Zeithorizonte zu bilden, welche sich jeweils durch umfangreiche neue Infrastrukturen und deutliche Angebotsveränderungen auszeichnen.

Für den Horizont 1 (2015) kann mit der Fertigstellung einiger bereits im Bau befindlicher Projekte gerechnet werden. Dazu gehören namentlich die zweite Rheinbrücke in Basel, die Beschleunigung der Züge auf der Rheintalstrecke nach der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels und die Einführung des TGV Rhin-Rhône.

Der Horizont 2 (2020) ist gekennzeichnet durch die Inbetriebnahme der NEAT und der Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn von Karlsruhe nach Basel. Ab

diesem Horizont ist absehbar, dass die noch vorhandenen Kapazitäten des Schienennetzes in der Nordwestschweiz aufgebraucht sein werden.

Der Horizont 3 (2030) ist der relevante Betrachtungszeitraum für ZEB. In der Nordwestschweiz sollen gemäss ZEB-Botschaft Entflechtungsbauwerke in Liestal und Olten ausreichende Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr sicherstellen. Wie bereits im Kapitel 3.3 dargelegt, wird der Regionalverkehr davon kaum profitieren können.

Jahr	Betrachtungsebenen	Bereits beschlossene Infrastrukturausbauten	Vorgesehene Entwicklung im Fernverkehr
2015	Horizont 1	2. Rheinbrücke, Katzenbergtunnel (D), TGV Rhin-Rhône (F), Lückenschluss Delle-Belfort (CH-F)	Angebotsverbesserungen ab dem Fahrplan 2009 (Fernverkehrskonzepte) inkl. Entwicklungen intern. Personenfernverkehr in die Schweiz
2020	Horizont 2	Gotthardbasistunnel/ Ceneribasistunnel, evtl. Schienenanschluss EAP, erste Ausbauten ZEB, Durchmesserlinie Zürich, 3.+4. Gleis Basel-Karlsruhe (D)	Angebotsverbesserungen ab dem Fahrplan 2016 (erste Ausbauten ZEB realisiert)
2030	Horizont 3	Alle Infrastrukturelemente gem. ZEB Kernangebot realisiert, insbesondere Entflechtungsbauwerke Liestal und Olten sowie Neubaustrecken im Kanton Aargau (Eppenberg und Chestenberg)	Angebotsentwicklung im Fernverkehr gemäss ZEB Kernangebot

Abbildung 2: Zeithorizonte für die Realisierung bereits bewilligter Ausbauten

#### 4.4 Handlungsoptionen im Regionalverkehr

**Horizont 1:** Durch die Ausbauten im Rahmen der Vorlage Regio-S-Bahn 2005 wurden die Perrons entlang der Hauptlinien der Nordwestschweiz auf 220 Meter Länge ausgelegt. Damit können die Züge, je nach Nachfrage verlängert werden (3-fach Flirt). Damit kann das Nachfragewachstum in den nächsten Jahren gut aufgefangen werden. Das bedingt aber die Beschaffung und Finanzierung von zusätzlichem Rollmaterial. Dies ist im Finanzplan des 6. Generellen Leistungsauftrags 2010 - 2013 enthalten. Die Anzahl der Züge kann nur noch beschränkt erhöht werden. Einzelne Zeitfenster stehen aber noch für Entlastungszüge zu den Hauptverkehrszeiten zur Verfügung.

**Horizont 2:** Sollte das Nachfragewachstum im gegenwärtigen Ausmass anhalten, so werden auch die verlängerten Flirt-Züge an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Die konkreten Planungen für diesen Zeithorizont werden 2009 aufgenommen. Sollten sich tatsächlich gravierende Engpässe abzeichnen, so muss alternativ die Beschaffung von doppelstöckigem Rollmaterial geprüft werden. Diese Züge weisen jedoch nach momentanem Stand der Technik eine

geringere Beschleunigung und somit eine längere Fahrzeit auf als der Flirt. Damit steht diese Option im Widerspruch zur knappen Kapazität auf den Bahnlinien der Nordwestschweiz.

**Horizont 3:** Auf diesen Horizont hin muss aufgrund der Nachfrageprognosen und den vorgesehenen Ausbauten gemäss ZEB mit einem massiven Konflikt zwischen den Anforderungen des Regionalverkehrs einerseits und dem Fern- und Güterverkehr andererseits gerechnet werden.

Entsprechend dieser Auslegeordnung wurde beschlossen, den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel auf den Horizont 3 hin zu untersuchen. Dies stellt die Kompatibilität von ZEB mit dem Planungsauftrag Nordwestschweiz sicher. Da die Engpässe aber schon ab Horizont 2 auftreten werden, muss die Realisierung der notwendigen Infrastrukturen schon früher erfolgen.

## **4.5 Zielkonzepte**

In einer ersten Phase wurden von den Kantonen alle Angebotswünsche erfasst und durch die SBB erste Grobklärungen vorgenommen. Anschliessend wurden die Angebotsvorstellungen systematisch auf die notwendigen Infrastrukturen und die betrieblichen Kostenfolgen hin untersucht. Dies ermöglichte einen umfassenden Überblick über die absehbaren Kosten-/Nutzenverhältnisse. Die möglichen Zielkonzepte wurden eingehend beraten und von den Regierungsräten der beteiligten Kantone sowie der SBB gutgeheissen.

### **4.5.1 Ergolztal**

Auf Basis der kantonalen Stossrichtungen wurden für das Ergolztal sechs Varianten erstellt und nach ihrem verkehrlichen Nutzen bewertet. Dem gegenüber standen die zu erwartenden Kosten für die Infrastruktur (+/- 50 %) und die laufenden Kosten für die Abgeltung.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsleistung (ausgedrückt in Personenkilometer (PKM)), die relative Kostenentwicklung gegenüber dem heutigen Zustand sowie die benötigte Infrastruktur für die in der Vorauswahl als geeignet eingestufteten Varianten.

<b>Mögliche Zielkonzepte</b>	Entwicklung Personenkilometer im Regionalverkehr (delta/a)  (Entwicklung gegenüber 2007)	relative Kostenentwicklung im Regionalverkehr  in CHF  (Entwicklung gegenüber 2007)	Kosten zusätzl. Infrastruktur  in CHF
<b>¼-h Takt Basel - Liestal</b>	<b>+ 9 Mio. (+ ca.12%)</b>	<b>+ 7 Mio. (+ ca.80%)</b>	<b>+ ca. 350 Mio.</b>
<b>Basel - Gelterkinden (Variante 5)</b> (¼-h Takt Liestal und dritte S-Bahn bis Gelterkinden)	<b>+ 13 Mio. (+ ca. 17%)</b>	<b>+ 8 Mio. (+ ca. 90%)</b>	<b>+ ca. 360 Mio.</b>
<b>¼-h Takt Basel - Gelterkinden</b> (polit. Zielkonzept mit Wisenberg tunnel)	<b>+ 22 Mio. (+ ca. 29%)</b>	<b>+ 9 Mio. (+ ca. 100 %)</b>	<b>+ ca. 2.2 Mrd.</b>

Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsleistungen und Kostenfolgen der vertieft untersuchten Angebotskonzepte im Ergolzthal

### Zielkonzept Ergolzthal:

Als Zielkonzept für das Ergolzthal wurde ein ¼-h Takt bis Liestal und eine dritte S-Bahn bis Gelterkinden festgelegt (Variante 5). Die gewählte Variante ermöglicht im Ergolzthal eine Angebotsentwicklung in Richtung ¼-h Takt zumindest bis Liestal ohne hohe Infrastrukturinvestitionen (Wisenberg tunnel).

Der Entscheid fiel vor dem Hintergrund, dass alle anderen untersuchten Varianten mindestens ein drittes durchgehendes Gleis zwischen Liestal und Gelterkinden in Offenlage oder den Wisenberg tunnel erfordert hätten.

In Bezug auf die Varianten der anderen Täler (v.a. Fricktal) ergibt sich die Kompatibilität im Bereich der notwendigen Infrastrukturmassnahmen (Überwerfungsbauwerke) zwischen Basel und Muttenz sowie Pratteln. Die Massnahmen werden sowohl für das Angebotskonzept im Ergolz- als auch im Fricktal benötigt (siehe Kapitel 4.5.2).

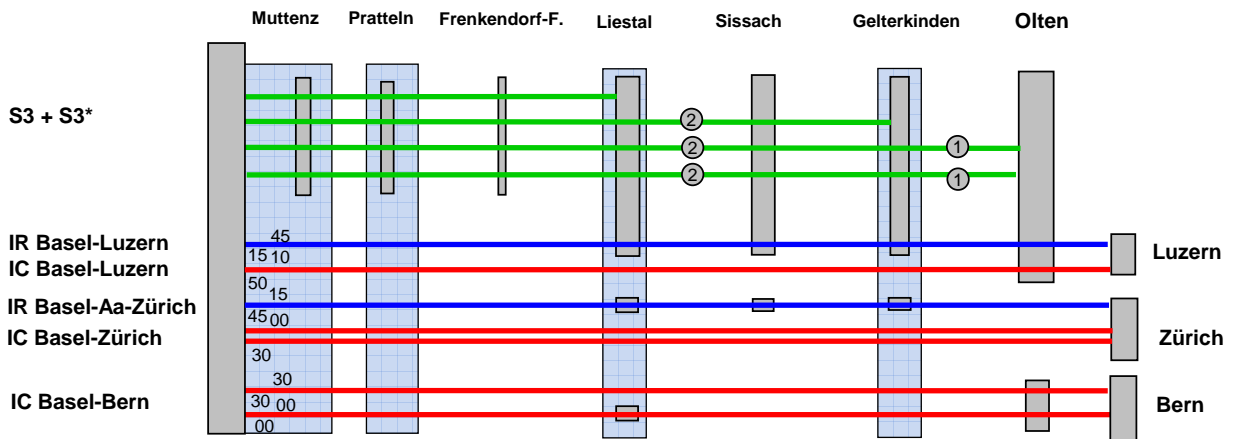


Abbildung 4: Grafische Darstellung des Zielkonzepts im Ergolzthal

Infrastrukturausbauten für ¼-h Takt bis Liestal und dritte S-Bahn bis Gelterkinden	Entflechtung Knoten Basel	Überwerfung Pratteln	Kopfgleis in Liestal	Kopfgleis in Gelterkinden	Investitionssumme Infrastruktur Total (Grobschätzung)
Infrastrukturkosten	ca. 150 Mio.	ca. 150 Mio.	ca. 50 Mio.	ca. 10 Mio.	ca. 360 Mio.

Abbildung 5: Abschätzung der Kosten für die Infrastrukturausbauten im Ergolzthal gemäss Zielkonzept

Geprüft wurde auch eine mögliche Direktverbindung der Linie S9 (Olten – Läuelfingen – Sissach) in Richtung Basel SBB. Hierbei wurde von Seiten SBB-Infrastruktur festgestellt, dass eine Weiterführung der S9 in Richtung Basel und umgekehrt auf der heutigen und mit ZEB-Mitteln angepassten Infrastruktur nicht möglich sein wird. Dies liegt vor allem an der fixen zeitlichen Einbindung der S9 in Olten (Sicherstellung Anschlusssituationen) und der Fahrzeit der S9 bis Sissach. Im Bereich Sissach sind zudem keine freien Trassen mehr vorhanden, um die S9 auf der für die Variante Ergolzthal 5 ausgewiesenen Infrastruktur in Richtung Basel und umgekehrt zu trassieren. Hierfür wäre aufgrund zahlreicher Abkreuzungskonflikte im Bereich des Bahnhofs Sissach (v.a. in Richtung Basel – Sissach – Olten) eine einspurige Unterquerung der heutigen Gleise in Richtung Läuelfingen notwendig. Diese würde weitere Kosten von ca. CHF 75-100 Mio. verursachen und diene einzig der Verbindung der S9-Linie von Basel in Richtung Läuelfingen.

Ferner werden im Zuge der Modernisierung der Bahnlinie durch das Homburgertal die Bahnhöfe nur für FLIRT-Fahrzeuge in Einfachtraktion ausgelegt, was für die bestehende und erwartete Nachfrage im Abschnitt Olten – Läuelfingen – Sissach ausreichend ist. Von und nach Basel sind allerdings Mehrfachtraktionen notwendig, was in Sissach ein An-/Abhängen von Zugteilen erforderlich macht. Dies wiederum bedeutet zusätzliche Trassen- und Perronbelegungen, wofür die vorhandene Infrastruktur momentan ebenfalls nicht ausgelegt ist. Aus diesen Gründen wurde eine Direktverbindung der S9 bis Basel SBB im Rahmen des Planungsauftrages nicht weiterverfolgt.

#### 4.5.2 Fricktal

Für den weiteren Ausbau im Fricktal wurden insgesamt sechs Varianten entwickelt und untersucht. Zu Beginn der Untersuchungen stand die Realisierung des ¼ h-Takts bis mindestens Rheinfelden (Variante 3) im Vordergrund. Die Umsetzung dieses Konzepts ist aber von Angebotsentwicklungen abhängig, welche nicht im Einflussbereich des Planungsauftrags Nordwestschweiz liegen und heute noch nicht (vollumfänglich) bekannt sind. Dies betrifft insbesondere die Anzahl an Güterzügen, die zu diesem Zeithorizont über den Bözberg in Richtung Zürich/Gotthard fahren werden. Das vorliegende Zielkonzept (Variante 3) ist realisierbar, wenn maximal sieben Güterzüge pro Stunde über den Bözberg verkehren.

Als Reaktion auf diese Planungsunsicherheit wurde für das Fricktal ein Zwischenschritt entwickelt (Variante 1c). Dieser basiert auf einem ½ h-Takt der S-Bahn bis Stein-Säckingen und einem ½ h-Takt der Interregio-Züge im Fricktal mit einem zusätzlichen Halt in Pratteln oder Möhlin.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsleistung, die relative Kostenentwicklung gegenüber dem heutigen Zustand sowie die benötigte Infrastruktur für die beiden im Vordergrund stehenden Varianten.

Mögliche Zielkonzepte	Entwicklung Personenkilometer im Regionalverkehr (delta/a)  (Entwicklung gegenüber 2007)	Relative Kostenentwicklung im Regionalverkehr in CHF  (Entwicklung gegenüber 2007)	Kosten zusätzl. Infrastruktur in CHF
<b>IR Variante Fricktal (Variante 1c)</b>	<b>- 2 Mio. (- ca. 3 %)</b>	<b>+ 1 Mio. (+ ca. 12%)</b>	<b>keine</b>
<b>Basel - Rheinfelden (Variante 3)</b>	<b>+ 7 Mio. (+ ca. 11%)</b>	<b>+ 3.5 Mio. (+ ca. 40%)</b>	<b>bis ca. offen</b>

Abbildung 6: Veränderung der Verkehrsleistungen in Personenkilometern und Kostenfolgen der vertieft untersuchten Angebotskonzepte im Fricktal

#### Zielkonzept Fricktal:

Als Zielzustand wurde die Variante 3 mit dem ¼-h Takt bis Rheinfelden bestimmt. Aufgrund der hierfür notwendigen Infrastrukturmassnahmen soll in einem ersten Schritt die Variante 1c weiter verfolgt werden. Letzteres auch vor dem Hintergrund der Einführung des ½-h Takts der Non-Stop Züge Basel-Zürich.

Wie bereits bei den Ausführungen zum Ergolzthal erwähnt, ergeben sich für die Entflechtungs- resp. Überwerfungsbauwerke zwischen Basel und Pratteln Synergien bei der Realisierung des ¼-h Takts bis Rheinfelden mit dem Zielkonzept im Ergolzthal.

### Fricktal Variante 1c

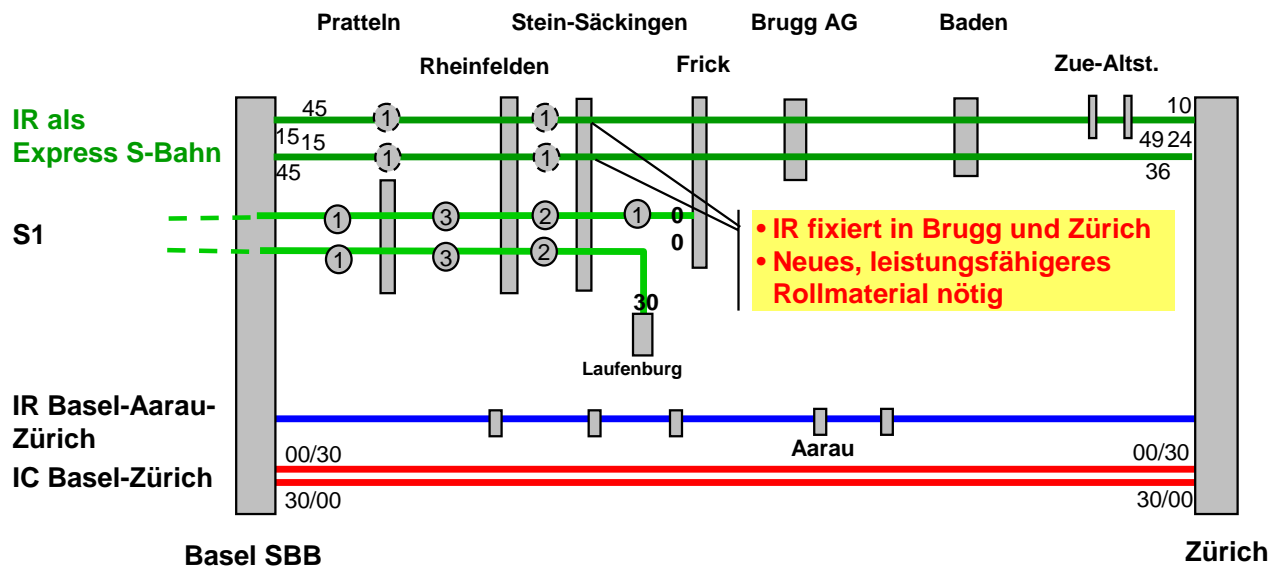


Abbildung 7: Grafische Darstellung des Zielkonzepts im Fricktal

### 4.5.3 Laufental

Für das Laufental wurden sieben Varianten entwickelt und geprüft. Zu Beginn der Arbeiten stand die Einführung eines  $\frac{1}{4}$ -h Takts zwischen Basel und Laufen im Vordergrund. Im Verlauf der Arbeiten des Planungsauftrags und der Erarbeitung von Erweiterungsoptionen im Rahmen von ZEB wurde auch eine Variante vertieft geprüft, welche die Einführung eines zusätzlichen Schnellzuges (Regio Express) Basel - Delémont anstatt des  $\frac{1}{4}$ -h Takts vorsah.

Mit Blick auf eine schnellere Realisierung von Angebotsverbesserungen im Laufental wurden anfänglich auch Varianten mit einer Angebotsverdichtung bis Aesch ( $\frac{1}{4}$ -h Takt) erstellt und bewertet. Diese Varianten wären zwar rasch realisierbar (ca. fünf Jahre), mit Blick auf die bereits vorhandene Erschließung der Gebiete Dornach und Aesch mit den Tramlinien 10 und 11 und der fehlenden Aufwärtskompatibilität der Infrastrukturausbauten, schieden diese Varianten aber aus.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsleistung, die relative Kostenentwicklung gegenüber dem heutigen Zustand sowie die benötigte Infrastruktur für die in der Vorauswahl als geeignet eingestuft Varianten.

Mögliche Zielkonzepte	Entwicklung Personenkilometer im Regionalverkehr (delta/a)  (Entwicklung gegenüber 2007)	Relative Kostenentwicklung im Regionalverkehr in CHF  (Entwicklung gegenüber 2007)	Kosten zusätzl. Infrastruktur in CHF
<b>Basel - Laufen</b> Horizont ZEB (Variante 1)	<b>+ 7.5 Mio.</b> <b>(+ ca. 19%)</b>	<b>+ ca. 6 Mio.</b> <b>(+ ca. 50%)</b>	<b>ca. 150 Mio.</b>
<b>ZEB-EO Basel - Delémont</b> (Variante 5)	<b>+ ca. 20 Mio.</b>	<b>+ 3-5 Mio.</b>	<b>ca. 180 Mio.</b>
<b>Basel - Aesch</b> Zwischenschritt	<b>+ 2.5 Mio.</b> <b>(+ ca. 8%)</b>	<b>+ ca. 2 Mio.</b> <b>(+ ca. 15%)</b>	<b>ca. 20 Mio.</b>

Abbildung 8: Veränderung der Verkehrsleistungen und Kostenfolgen der vertieft untersuchten Angebotskonzepte im Laufental

### Zielkonzept Laufental:

Da im Laufe der Arbeiten zu ZEB eine zusätzliche Erweiterungsoption (EO) für das Gebiet des Laufentals bis Biel/Boncourt entstand, diese jedoch mit einem reinen ¼-h Takt Basel-Laufen sowohl verkehrlich als auch infrastrukturell nicht kompatibel ist, wurde im Sinne einer Aufwärtskompatibilität zu den Fernverkehrsplanungen in ZEB für das Laufental entschieden, die Variante mit dem Schnellzug (Regio Express) Basel - Delémont als Zielzustand zu verfolgen. Ein weiterer Grund für den Entscheid war, dass diese Variante das beste Kosten-Nutzenverhältnis aller untersuchter Varianten aufweist.

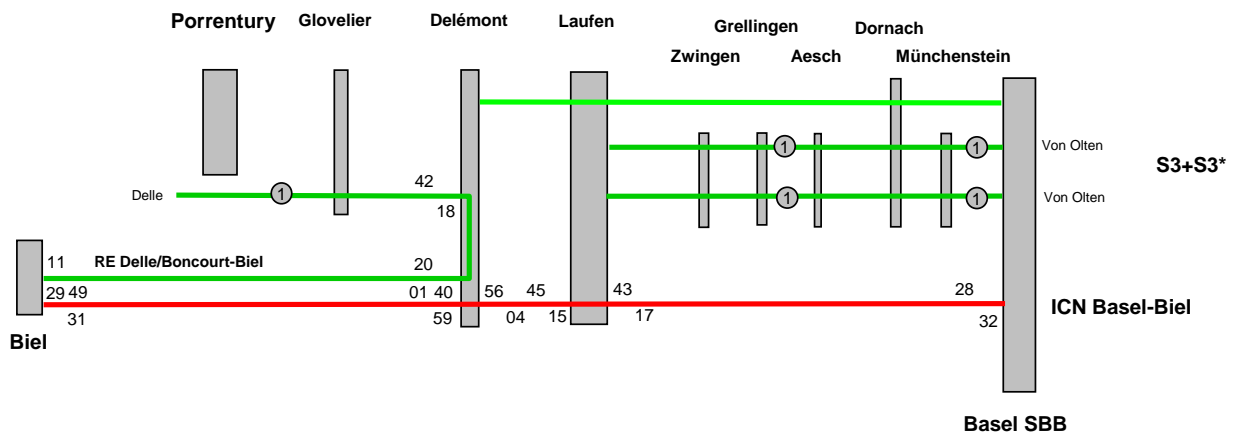


Abbildung 9: Grafische Darstellung des Zielkonzepts im Laufental



<b>Infrastrukturausbauten für einen zusätzlichen Regio Express Zug Basel - Delémont</b>	<b>Doppelspur Zwingen - Grellingen</b>	<b>Doppelspur Bärschwil und Duggingen</b>	<b>Zugfolgezeitverkürzung</b>	<b>Weichenverbindung in Basel SBB</b>	<b>Investitionssumme Infrastruktur Total</b> (Grobschätzung)
<b>Infrastrukturkosten in CHF</b>	ca. 100 Mio.	ca. 60 Mio.	ca. 10 Mio.	ca. 10 Mio.	ca. 180 Mio.

Abbildung 10: Abschätzung der Kosten für die Infrastrukturausbauten im Laufental gemäss Zielkonzept

#### 4.5.4 Zusammenfassung der Zielkonzepte

Die nachfolgende Darstellung zeigt die voraussichtliche Entwicklung der Regio-S-Bahn Basel (inklusive neuem Regio Express Zug im Laufental) aufgrund der vorgesehenen Zielkonzepte.

<b>Veränderungen gegenüber Referenz</b>	<b>Zunahme Zugleistung Regionalverkehr in Mio. Zugskilometer</b>	<b>Personenkilometer Regionalverkehr in Mio. Personenkilometer</b>	<b>relative Entwicklung Kosten des Regionalverkehrs in Mio. CHF gegenüber 2007</b>
Fricktal Variante 3	+0.4	+7.0	+3.5
Ergolztal Variante 5	+0.6	+13.0	+8.0
Laufental Variante 5	-0.1	+20.0	+3.0 – 5.0

Bis auf eine Weichenverbindung im Bahnhof Basel SBB sind alle Massnahmen Bestandteil von ZEB Erweiterungsoptionen (EO 6/8 im Laufental, EO 10 im Ergolztal). Entsprechend sind die Ergebnisse des Planungsauftrags Nordwestschweiz als orientierender Inhalt in die Vorlage ZEB eingeflossen und den eidgenössischen Räten zur Kenntnis gebracht worden.

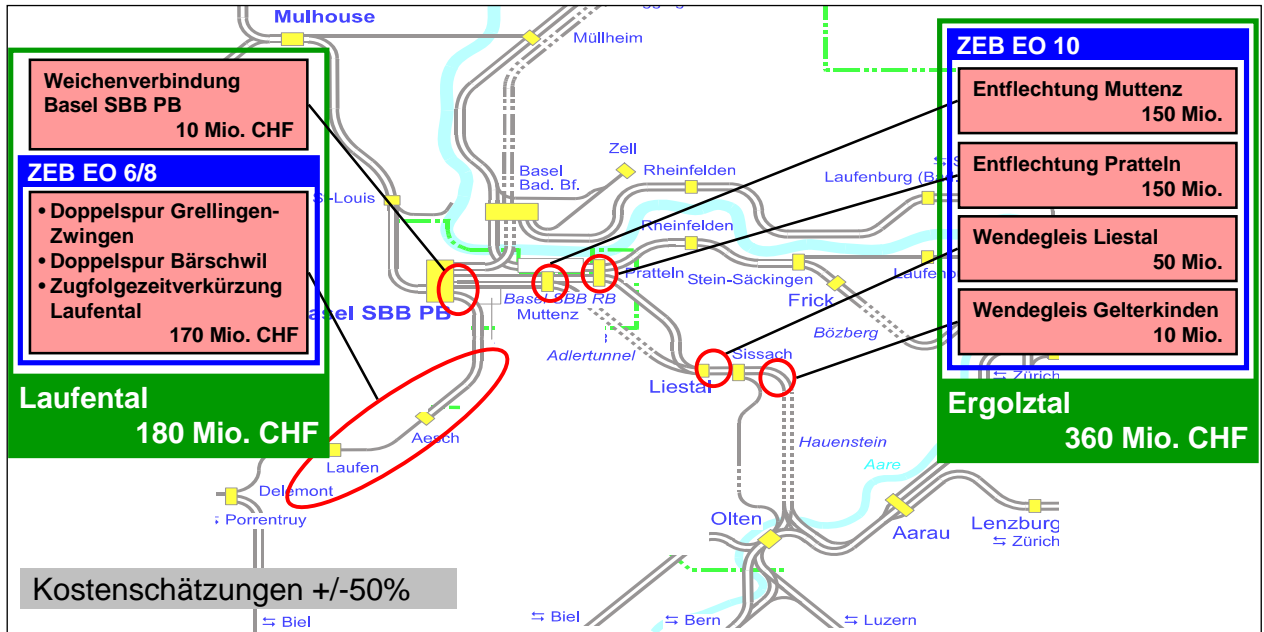


Abbildung 11: Zusammenfassung der geschätzten Infrastrukturkosten für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel im Ergolz-, Frick- und Laufental

#### 4.6 Terminplanung

Aus heutiger Sicht sollte möglichst bald mit den Studien und Vorprojekten begonnen werden, da es sich bei fast allen vorgesehenen Massnahmen um Grossprojekte handelt, welche auf heute schon stark belasteten Streckenabschnitten unter laufendem Betrieb zu bauen sein werden. Für die Baumassnahmen im Ergolzthal muss gegenüber jenen im Laufental eine um etwa drei bis fünf Jahre längere Realisierungsdauer angenommen werden.

Als nächster Schritt steht nun das Auslösen der Studien und Vorprojektierungen an, damit die bisherigen Arbeiten weiter vertieft werden können. Ziel ist, die bisher geschätzten Kosten und den Zeitrahmen der Realisierung genauer eingrenzen zu können. Gleichzeitig wird abzuklären sein, wie die Mittel für die Investitionen aufgebracht werden können.

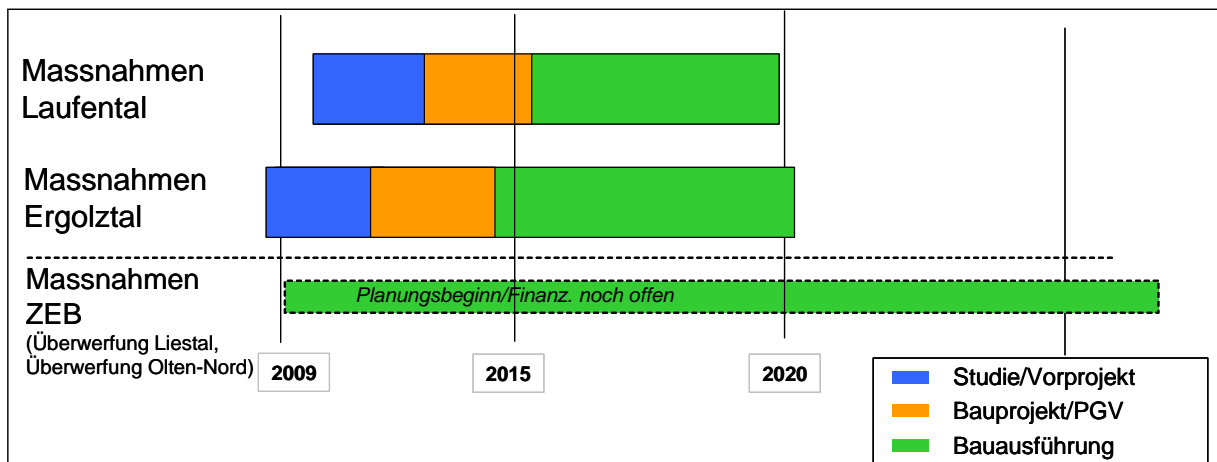


Abbildung 12: Terminplanung für die Ausbauten der Regio-S-Bahn gemäss Planungsauftrag Nordwestschweiz

## 5 Basler Innenstadtunnel "Herzstück"

Zwischen 2002 und 2004 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit der SBB die Zweckmässigkeit der Idee einer unterirdischen Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof geprüft (genannt "Herzstück").

Aus übergeordneter Sicht soll diese Verbindung folgende Ziele erfüllen:

- Strassen dank attraktivem öffentlichem Verkehr entlasten (auch grenzüberschreitend)
- Standortgunst der trinationalen Agglomeration durch bessere Erreichbarkeit erhöhen
- Wohn- und Umweltqualität verbessern
- Attraktivität der Basler Innenstadt erhalten

Das Herzstück erhöht die Attraktivität der Regio-S-Bahn, indem es folgende Vorteile aufweist:

- direkte Anbindung Basler Innenstadt und weiterer zentraler Ziele in Basel an die Region
- verbesserter Übergang zwischen S-Bahn und dem Tram- und Busnetz durch neue Umsteigemöglichkeiten in Gross- und Kleinbasel.
- neue Durchmesserlinien ohne zeitraubende Spitzkehren und damit
- Entlastung der Ein-/Ausfahrten im Bahnhof Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof

### 5.1 Linienführungsvarianten

Es wurden verschiedene Linienführungsvarianten entwickelt und geprüft. Die Projektleitung, zusammengesetzt aus Vertretern der drei Planungspartner empfahl den Behörden die Variante Mitte weiter zu bearbeiten und zu optimieren. Insbesondere sollte das Trasse gesichert werden. Ebenfalls sollte eine zusätzliche Abzweignlinie Marktplatz - St. Johann geprüft werden (Y-Lösung).

Der Bericht wurde in ein breites Mitwirkungsverfahren gegeben. Zentrales Resultat war, dass die Notwendigkeit einer Ergänzung des Netzes der Regio-S-Bahn Basel durch eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof weitgehend anerkannt ist. Allerdings war keine klare Präferenz für eine Variante erkennbar.

Es ist unbestritten, dass im Einzugsgebiet der möglichen zusätzlichen S-Bahnhaltestellen bei einer weit nördlich erfolgenden Rheinquerung (Variante Nord) starke Impulse für diese aufstrebenden Gebiete zu erwarten sind. Es ist auch unbestritten, dass diese Entwicklung später das Nachfragepotenzial der Regio-S-Bahn Basel erhöhen könnte. Jedoch ist davon auszugehen, dass das Entwicklungspotenzial dieser Areale kaum ausreichen dürfte, um die Nachteile und vor allem die hohen Kosten der Variante Nord zu kompensieren. Auf dieser Grundlage wurde durch den federführenden Kanton Basel-Stadt eine Entscheidung herbeigeführt.

## 5.2 Haltung des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt zum "Herzstück"

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat am 23.10.07 beschlossen:

1. Der Regierungsrat spricht sich in erster Priorität für die von der Projektleitung favorisierte Variante Mitte aus. Der Bau unterirdischer Verbindungen aus dem Stadtzentrum zum Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon) sowie zwischen Bahnhof St. Johann und Bad. Bahnhof durch Basel Nord sind als Optionen für spätere Realisierungsphasen zu berücksichtigen und offen zu halten.
2. Das Wirtschafts- und Sozialdepartement (ff) und das Baudepartement werden beauftragt, einen Antrag an den Grossen Rat auf Bewilligung eines Planungskredits vorzubereiten und Verhandlungen über die Finanzierung dieser Planungsarbeiten mit dem Kanton Basel-Landschaft und der SBB zu führen.

Die Linienführung der ersten beiden Etappen würde damit der nachstehenden Skizze entsprechen:

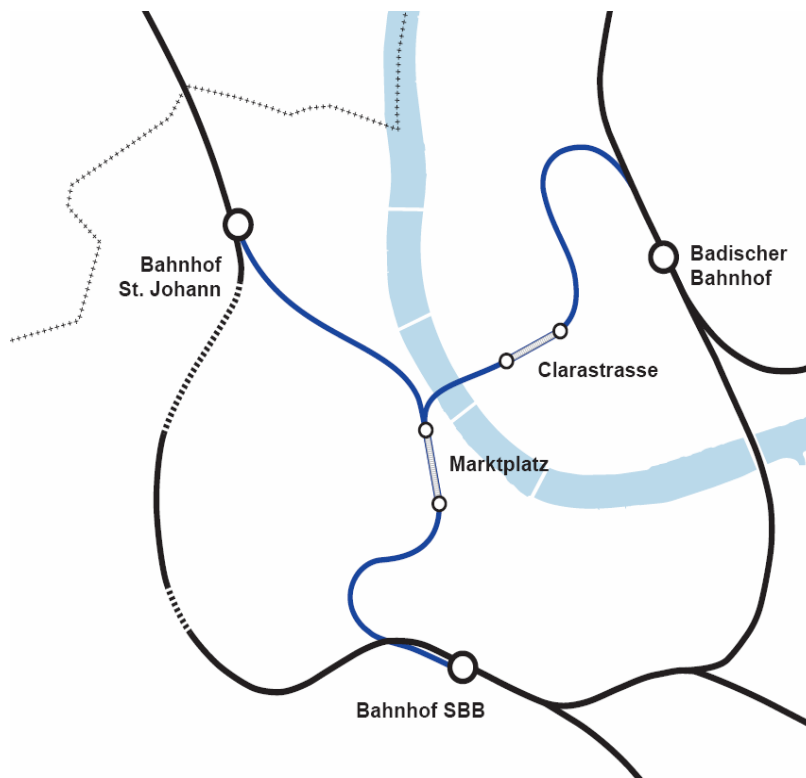


Abbildung 13: Vorgesehene Linienführung des Herzstücks

### 5.3 Projektorganisation "Herzstück"

Die weitere Planung soll grundsätzlich über die gleiche, nun aber erweiterte Projektorganisation gesteuert werden, wie sie sich bereits für die Zweckmässigkeitsprüfung 2002-2004 bewährt hat.

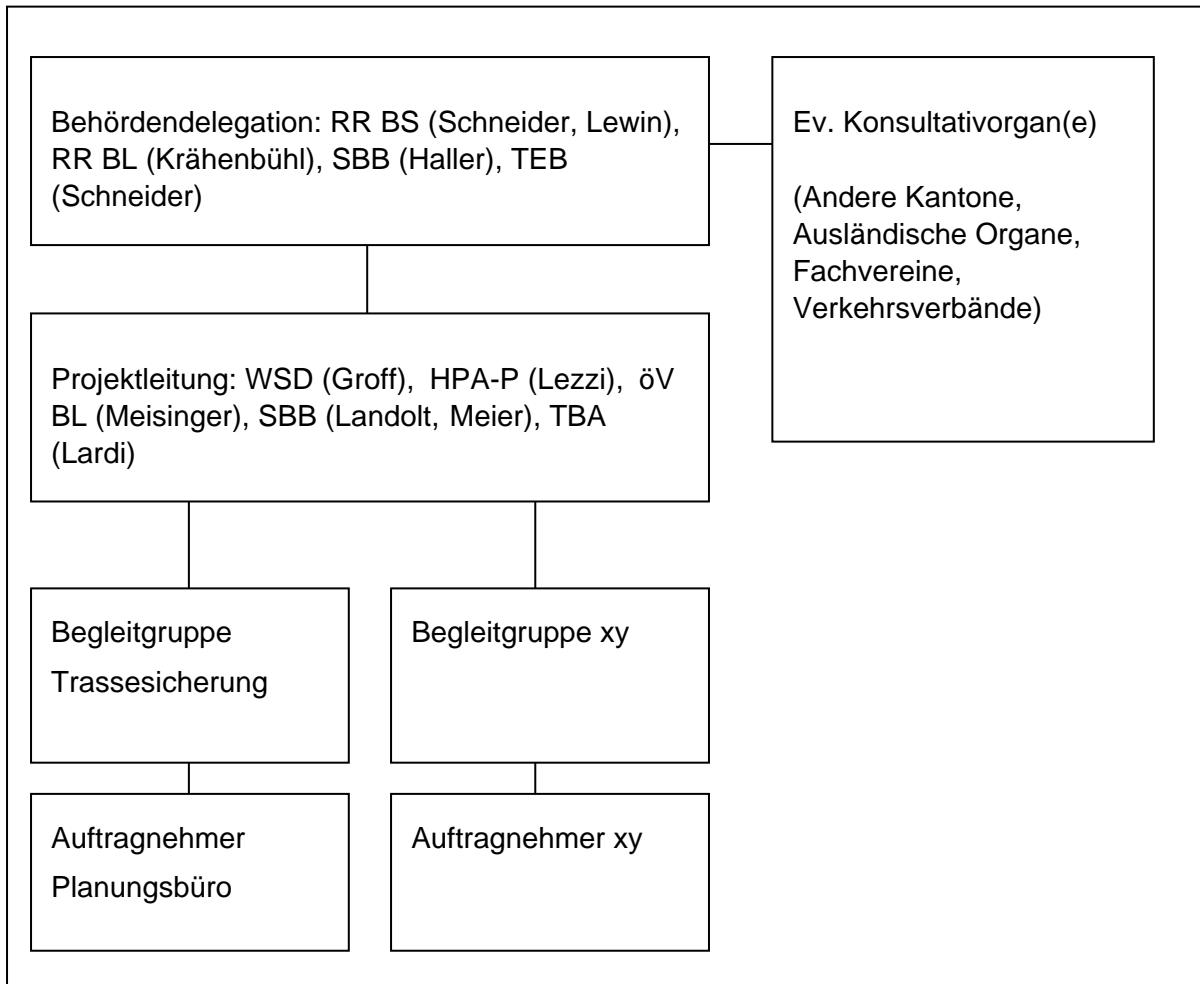


Abbildung 14: Projektorganisation für das Herzstück

Beim Herzstück handelt es sich um ein Gemeinschaftswerk, an dem vor allem die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit der SBB beteiligt sind. Die weiteren Kantone der Nordwestschweiz und die ausländischen Partner sowie die DB Netz werden in geeigneter Form in die Arbeiten einbezogen.

#### 5.4 Stufenweise Planung des "Herzstücks"

Es ist vorgesehen, die Projektidee Herzstück vorerst in drei Planungsstufen zu konkretisieren, wobei Gegenstand dieser Vorlage die Stufe B ist (fett dargestellt):

Stufe	Bezeichnung	Inhalt	Planungskosten	Ausführung
A	Trasse-sicherung	Pläne ausarbeiten für die rechtliche Sicherung der Trassen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhof SBB - Zolli,</li> <li>• Nördl.+ südl. Zufahrt zum Bahnhof St. Johann</li> <li>• Zufahrt Bad. Bahnhof</li> </ul>	CHF 0.1 Mio.	seit Mai 08
	Meilenstein 1	Finanzierungsentscheid über Stufe B		2008
<b>B</b>	<b>Strategische Planung und Vorbereitung Vorprojekt</b>	<b>Alle Fragen, die vor der Ausarbeitung eines Vorprojektes abgeklärt werden können, wie z.B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verkehrsfragen</b></li> <li>• <b>Betriebsfragen</b></li> <li>• <b>Techn. Bahnfragen</b></li> <li>• <b>Stadtentwicklung</b></li> <li>• <b>Finanzierung</b></li> <li>• <b>Organisationsfragen</b></li> <li>• <b>Information</b></li> </ul>	<b>CHF 1.2 Mio</b> <b>(zuzüglich Aufwendungen der SBB)</b>	<b>2009-10</b>
	Meilenstein 2	(Finanz-) Entscheid über Auslösen Vorprojekt		2011
C	Vorprojekt für erste und zweite Etappe	Optimierungsaufgabe zw. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtentwicklung (Lage der Stationseingänge)</li> <li>• Bahnlinienführung</li> <li>• Tunneltechnik (Kosten bei gegebener Geotechnik)</li> </ul> Ev. durch multidisziplinäres Planerteam; Schätzung Baukosten +- 20%	Grössenordnung CHF 20-30 Mio. (2 % der Invest.)	2012-13

Abbildung 15: Planungsstufen für das Herzstück

Unabhängig von der Frage, wann allenfalls Geldmittel von Bund, Kantonen und weiteren Nutzniessern zur Verfügung gestellt werden können, ist folgender Terminplan denkbar:

Stufe	Bezeichnung	Inhalt	Kosten	Ausführung
	Meilenstein 3	Beschlussfassungen über die Finanzierung des Herzstücks (1. Etappe)		2014
D	Bauprojekt inkl. PGV	Ausarbeiten einer Plangenehmigungsvorlage gem. Eisenbahngesetz und Bauprojekt mit KV +/- 10%	Grössenordnung CHF 100 Mio. (im Baukredit enth.)	2015-16
E	Genehmigung	Plangenehmigung		2017-18
F	Vorbereitung Bau	Erwerb von Grund und Rechten, Arbeitsausschreibung	Grössenordnung CHF 50 Mio. (im Baukredit enth.)	2019
G	Bau 1. Etappe		> CHF 1 Mia.	2020-2023
H	Inbetriebnahme			Ende 2023

Abbildung 16: Möglicher Terminplan für das Herzstück

## 5.5 Weiteres Vorgehen

Um angesichts der Mittelkonkurrenz überhaupt Chancen zu haben, in absehbarer Zukunft das Herzstück der Regio-S-Bahn Basel mit Bundeshilfe in Angriff nehmen zu können, sind weitere Studien notwendig. Die bisher vorliegenden Planungen, Skizzen und Kostenschätzungen sind lediglich ausreichend, um Aussagen über die grundsätzliche Zweckmässigkeit und zur Rangfolge der Varianten zu machen. Sie sind aber angesichts der Komplexität des Projekts noch völlig ungenügend, um gesicherte Angaben zu Kosten, Nutzen, Terminen und Risiken zu machen und damit eine Reservation von Bundesmitteln und später einen definitiven Bauentscheid zu ermöglichen. Weitere Planungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück sind auch nötig, um den Richtplan des Kantons Basel-Stadt zu konkretisieren. Zudem sind zwei Planungen im Gange, die eine enge zeitliche und technische Koordination mit der Planung des Herzstücks erfordern:

- Rahmenplan der SBB, der bis Ende 2009 ausgearbeitet wird und aufzeigen soll, wie die Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofs Basel SBB in den nächsten Jahrzehnten ausgebaut werden sollen.
- Projekt des Kantons Basel-Stadt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für die Basler Innenstadt.

Im Weiteren ist die Sicherung des Trasses dort dringend, wo der Tunnel des Herzstücks nahe an der Oberfläche verläuft und damit wahrscheinlich im sogenannten Tagbau errichtet werden muss. Der grösste Teil der Linie wird allerdings im Fels verlaufen und bedarf deshalb nicht unbedingt einer frühzeitigen baurechtlichen Sicherung.

## 6 Finanzierung

Die zeitgerechte Finanzierung ist bei Projekten dieser Grössenordnung eine zentrale Herausforderung. Dabei muss zwischen den Ausbauten gemäss Planungsauftrag Nordwestschweiz (Kapitel 4) und dem Herzstück (Kapitel 5) unterschieden werden.

### 6.1 Planungsarbeiten im Ergolz-, Frick- und Laufental

Damit eine gezielte Projektierung möglich wird, müssen planerische Vorarbeiten erbracht werden (Studien und Vorprojekte). In der derzeitigen Phase muss aufgrund des ehrgeizigen Terminplans die Finanzierung von Studien und Vorprojekten geregelt werden. Neben der SBB beteiligen sich alle Kantone der Nordwestschweiz entsprechend dem jeweiligen Nutzen an den Studien und Vorprojekten. Die finanzielle Beteiligung der Kantone stellt keine Zusage für die Finanzierung der Bauwerke selber dar.

#### 6.1.1 Finanzierungsmöglichkeiten

Infrastrukturmassnahmen für den regionalen Personenverkehr müssen aus heutiger Sicht über die Agglomerationsprogramme bzw. über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Dies ist auch für Teile von Bahninfrastrukturen möglich, die ausserhalb der definierten Agglomerationsperimeter liegen, ihre Hauptwirkung aber innerhalb der Agglomeration zeigen.<sup>1</sup> Die Finanzmittel aus dem Infrastrukturfonds stehen frühestens ab 2011 zur Verfügung. Der Bundesrat wird der Bundesversammlung 2010 ein Programm für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Die Bundesversammlung gibt die weiteren Mittel aus dem Gesamtkredit im Abstand von jeweils vier Jahren frei. Für die Finanzierungsvereinbarung von Massnahmen der ersten Tranche (ab 2011) müssen bis Ende 2009 auflagefähige Projekte vorliegen. Der Nachteil dieser Finanzierungsart liegt in der hohen Mitbeteiligung der beteiligten Kantone. Diese würden im Bereich von 50 - 70% der Realisierungskosten liegen.

Eine Finanzierung über die vierjährigen Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der SBB (LV SBB) ist fraglich. Die Leistungsvereinbarungen sind bis mindestens 2014 weitgehend ausgeschöpft. Für die Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen für den regionalen Personenverkehr müsste die Leistungsvereinbarung vom Bund entsprechend aufgestockt werden.

Ein Teil der Massnahmen im Ergolz- und im Laufental sind innerhalb des Projekts ZEB als Erweiterungsoptionen (EO) enthalten. Der Entscheid zum Kernangebot von ZEB soll bis Ende 2008 in den eidgenössischen Räten fallen. Die EO sind in dieser Vorlage als orientierender Inhalt, jedoch ohne gesicherte Finanzierung enthalten.

Die beiden betroffenen EO beinhalten folgende Massnahmen:

- EO 6 bzw. 8: Partieller Ausbau der Strecke Basel - Delémont auf zwei Spuren und Einführung eines zusätzlichen Schnellzuges Delémont - Basel.
- EO 10 (Basel Ost): Entflechtungsbauwerke in Muttenz und Pratteln zur Entflechtung von Fern-, Regional- und Güterverkehr, sowie Wendegleise zur Einführung des ¼-h Takts im Ergolztal bis mindestens Liestal.

---

<sup>1</sup> Art. 19 Abs. 2 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) vom 7. November 2007.



Alle grossen Infrastrukturelemente der Erweiterung für die Regio-S-Bahn Basel sind somit als EO Bestandteil von ZEB. Das dazugehörige Gesetz (ZEBG) weist im Art. 10 auf eine bis 2010 auszuarbeitende Folgebotschaft (ZEB 2) hin. Diese soll aufzeigen, welche Infrastrukturausbauten jenseits von ZEB für die Entwicklung des Eisenbahnsystems notwendig sind. Dabei werden die zu prüfenden Infrastrukturen detailliert im Beschluss aufgeführt. Neben den EO aus ZEB sind in dieser Liste auch die noch nicht realisierten Grossprojekte (u.a. Wisenbergtunnel) aufgeführt. Diese Folgebotschaft soll auch die Finanzierung dieser Projekte regeln, wobei der Bund die gesamten Kosten tragen müsste (analog bisheriger FinöV-Fonds). Für die rasche Prüfung der erwähnten Projekte ist ein Verpflichtungskredit von CHF 40 Mio. im jetzigen ZEBG vorgesehen. Dieser Betrag ist aufgrund der umfangreicher Projektliste nicht sehr hoch. Aus kantonaler Sicht ist es vordringlich, dass damit die Abklärungen zum Wisenbergtunnel wieder aufgenommen werden, da dieses Bauwerk die kantonalen Finanzierungsmöglichkeiten in jedem Fall übersteigen wird.

Aufgrund obiger Überlegungen sind die beteiligten Kantone und die SBB überein gekommen, dass unabhängig von den weiteren Finanzierungsbeschlüssen des Bundes, die Planungen für die Infrastrukturausbauten gemäss Planungsauftrag Nordwestschweiz (Kapitel 4) unverzüglich an die Hand genommen werden sollen. Sowohl für eine allfällige Anmeldung im Agglomerationsprogramm als auch für eine Realisierung im Rahmen von ZEB 2 ist das Vorliegen von Vorprojekten mit einer entsprechenden Kostengenauigkeit unumgänglich.

Entsprechend diesen Überlegungen wurden durch die Fachstellen der SBB die Kosten für die notwendigen Studien und Vorprojekte ermittelt. Dies unter Berücksichtigung von bereits vorliegenden Arbeiten aus anderen Projekten. Der finanzielle Umfang der Studien und Vorprojekte wird sich auf ca. CHF 5.7 Mio. belaufen.

### **6.1.2 Kostenteiler für Studien und Vorprojekte**

Es ist noch nicht absehbar, welche Bauwerke in welcher zeitlichen Abfolge gebaut werden. Entsprechend wird ein Kostenteiler für jede Strecke einzeln vereinbart. Dieses Vorgehen berücksichtigt den Umstand, dass der konkrete Nutzen für die einzelnen Verkehrsarten (Fern-, Regional- und Güterverkehr) erst im Laufe der Vertiefungsarbeiten abgeschätzt werden kann. Diese Unterteilung ist für die weitere Beteiligung der SBB und des Bundes ausschlaggebend.

Die Beteiligung der SBB an den Planungen im Laufental beträgt 50% und im Ergolz- resp. Fricktal rund 45% (generell 50%, mit Ausnahme beim Kopfgleis in Liestal nur 20%). Dies führt zu einem Gesamtkostenteiler von ca. 47% zu Lasten der SBB und ca. 53% zu Lasten der beteiligten Kantone.

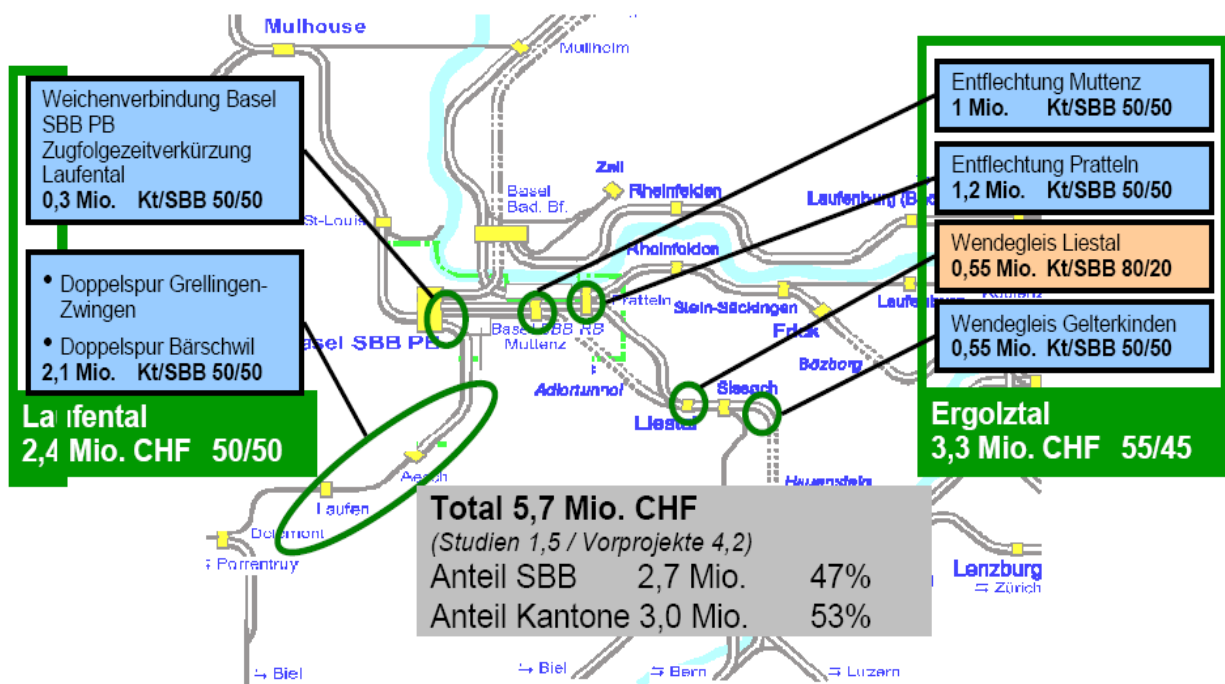


Abbildung 17: Übersicht zur Kostenbeteiligung der SBB an den Studien und Vorprojekten

### 6.1.3 Kostenteiler zwischen den Kantonen

Die Kantone der Nordwestschweiz haben vereinbart, dass sie sich an den beiden Projekten im Laufental (EO Jura) und im Ergolzthal (EO Basel Ost) entsprechend dem interkantonalen Verteilschlüssel für die Abteilungen des Regionalverkehrs (IKV) beteiligen. Dieser Schlüssel berücksichtigt die Komponenten Streckenanteil und Haltestellenabfahrten auf den jeweiligen Kantonsgebieten. Es ergibt sich daraus folgende Kostenverteilung:

#### Kostenteiler für Studien:

	Anteil Kt. BL	Anteil Kt. BS	Anteil Kt. AG	Anteil Kt. SO	Anteil Kt. JU	Anteil SBB	Total (CHF)
<b>Laufental/ Jura</b>	260'000	31'000	--	21'000	45'000	355'000	710'000
<b>Ergolzthal/ Fricktal</b>	283'000	25'000	110'000	28'000	--	355'000	800'000
<b>Gesamt</b>	543'000	56'000	110'000	49'000	45'000	710'000	1'510'000
<i>prozentual</i>	36%	4%	7%	3%	3%	47%	100%

**Kostenteiler für Vorprojekte:**

	Anteil Kt. BL	Anteil Kt. BS	Anteil Kt. AG	Anteil Kt. SO	Anteil Kt. JU	Anteil SBB	<b>Total (Mio. CHF)</b>
<b>Laufental/ Jura</b>	<b>620'000</b>	<b>73'000</b>	--	<b>50'000</b>	<b>106'000</b>	<b>850'000</b>	<b>1'700'000</b>
<b>Ergolztal/ Fricktal</b>	<b>839'000</b>	<b>77'000</b>	<b>373'000</b>	<b>81'000</b>	--	<b>1'130'000</b>	<b>2'500'000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1'459'000</b>	<b>150'000</b>	<b>373'000</b>	<b>131'000</b>	<b>106'000</b>	<b>1'980'000</b>	<b>4'200'000</b>
<i>prozentual</i>	<i>35%</i>	<i>4%</i>	<i>9%</i>	<i>3%</i>	<i>3%</i>	<i>47%</i>	<i>100%</i>

Entsprechend der Aufstellung beläuft sich die finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft auf CHF 2'002'000 (exklusive Mehrwertsteuer und Reserven). Die SBB wird die Projektierungsarbeiten ausführen und im Rahmen des dargestellten Kostenteilers den Kantonen die Aufwände in Rechnung stellen.

**6.1.4 Beiträge Dritter**

Eine Beteiligung des Bundes an den Studien und Vorprojektierungskosten ist aufgrund des ZEBG möglich. Der darin vorgesehene Kredit für weiterführende Planungen von Eisenbahninfrastrukturprojekten über CHF 40 Mio. wird aber nicht ausreichen, um alle anstehenden Projekte auf den gleichen Stand zu bringen. Um keine weiteren Verzögerungen zu riskieren, wird dem Landrat eine Beteiligung im Umfang von CHF 2'002'000 als Verpflichtungskredit vorgelegt. Die Kantone werden sich jedoch an die zuständigen Bundesstellen wenden, um eine finanzielle Mitbeteiligung zu erwirken.

Da die übrigen beteiligten Kantone ihre finanzielle Beteiligung noch nicht rechtskräftig zugesagt haben, muss der Entscheid des Kantons Basel-Landschaft unter dem Vorbehalt der entsprechenden Beschlüsse der Kantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura erfolgen. Die Finanzierungsvereinbarung mit der SBB konnte hingegen bereits unterzeichnet werden.

**6.2 Planungsarbeiten "Herzstück"**

Selbst die günstigere Variante Mitte wird – wie die S-Bahnen in Zürich und Genf – Investitionen von über einer Milliarde Franken erfordern. Auch hier besteht die Möglichkeit, dass diese Investitionen durch den Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Allerdings zeigt sich schon heute, dass die dafür eingestellten Mittel kaum ausreichen werden, um alle schweizweit angemeldeten Investitionen in den nächsten 20 Jahren finanzieren zu können. Auswahlkriterium wird insbesondere das Kosten- Nutzenverhältnis sein. Zudem werden bundesseitig die Mittel für diejenigen Projekte prioritär reserviert, die sicher ausgeführt werden können, d.h. von der Region getragen werden. Umstrittene Projekte werden kaum eine Chance haben, vom Bund berücksichtigt zu werden.

Der Regierungsrat sieht daher die Chance und die Notwendigkeit, dass sich die Region geschlossen hinter den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel und hinter die weitere Planung des Herzstücks stellt.

### 6.2.1 Kostenaufteilung

Um das Projekt weiter voran zu bringen, müssen die strategische Planung und die Vorbereitung des Vorprojekts (Stufe B, siehe Kapitel 5.4) ausgelöst werden. Die Kosten von CHF 1.2 Mio. sollen unter den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Verhältnis 50 zu 50% (je CHF 600'000) aufgeteilt werden.

Die Aufteilung 50/50 zwischen den beiden Kantonen trägt den unterschiedlichen Interessen Rechnung. Sie ergibt sich aus verschiedenen Kriterien und Rahmenbedingungen gemäss Art. 7 Abs 1 der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2):

- Gemäss Territorialprinzip müsste BS die Kosten alleine tragen.
- Die Gemeinden in der Region profitieren von der besseren Anbindung an die Kernstadt.
- Basel profitiert von einer Stärkung seiner Rolle als Kernstadt eines trinationalen Agglomerationsraums.
- Die ganze Region profitiert von einer Stärkung des Wirtschaftsstandorts und von einer Entlastung der Strassen.
- In der Planungsphase B sind spezielle Fragen der Basler Innenstadt und der regionalen Wirkung gleichermaßen zu klären.
- Der Finanzierungsschlüssel soll einfach sein. Er stellt kein Präjudiz für die Teilung der Kosten in der Vorprojekt- und Bauphase dar.

### 6.2.2 Beteiligung Dritter

Weitere Kantone und allenfalls das benachbarte Ausland sollen gebeten werden, später beim eigentlichen Vorprojekt (Planungsphase C) mitzuarbeiten und dieses in angemessener Form mitzufinanzieren. Die SBB leistet ihren Beitrag zum Herzstück durch die Planung der Anschlüsse in den Bahnhöfen Basel SBB und St. Johann im Rahmen der Arbeiten zum Rahmenplan Basel und stellt die gegenseitige Koordination der verschiedenen Projekte sicher. Werden die SBB für Beratertätigkeit ausserhalb des Perimeters dieser Bahnhöfe beigezogen, so werden sie entschädigt. Dieser Aufwand ist im vorgesehenen Kredit enthalten. Mit der SBB wird eine entsprechende Planungsvereinbarung abgeschlossen.

### 6.3 Benötigte finanzielle Mittel

Zusammenfassend ergeben sich für eine rasche und zielgerichtete Weiterführung der Planungen folgende finanzielle Erfordernisse zulasten des Kantons Basel-Landschaft gemäss Kostenteiler:

Studien und Vorprojekte gemäss Planungsauftrag Nordwestschweiz	CHF	2'002'000
Vorbereitung Vorprojekt Basler Innentunnel "Herzstück"	CHF	600'000
Zwischentotal	<b>CHF</b>	<b>2'602'000</b>
Reserve (10%)	CHF	260'200
Mehrwertsteuer (7.6%)	CHF	217'527
Benötigte Mittel	<b>CHF</b>	<b>3'079'727</b>
Beantragter Kredit	<b>CHF</b>	<b>3'100'000</b>

Die Kompetenz für die Bewilligung von Kreditbegehren in dieser Höhe obliegt dem Landrat. Entsprechend wird diese Vorlage inklusive Kreditbegehren dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet (fakultatives Referendum vorbehalten).

Die Mittel werden zwischen 2009 bis 2013 benötigt. 2009 wird voraussichtlich ein Betrag im Umfang von ca. CHF 1 Mio. anfallen. 2010 bis 2013 werden in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt je ca. CHF 0.5 Mio. notwendig sein. Diese Beträge sind im Budget 2009 sowie im Finanzplan bereits berücksichtigt.

### 6.4 Folgekosten

Die beantragten Mittel werden Bestandteil der laufenden Rechnung sein. Entsprechend entstehen keine direkten Folgekosten. Der Kanton geht zudem keine finanzielle Verpflichtung zur Bereitstellung weiterer Mittel (z.B. für die Projektrealisierung) ein.

## 7 Parlamentarische Vorstösse

Mit dieser Vorlage können die folgenden parlamentarischen Vorstösse, welche den Ausbau der Regio-S-Bahn fordern, beantwortet werden.

- **Postulat [2001/161](#) von Heinz Aebi: Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont**

*1987 hat das Schweizer Volk die Vorlage Bahn 2000 gutgeheissen. Diese beinhaltet unter anderem den Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont - Moutier- Biel auf Doppelspur. Der Bundesrat versprach im Rahmen der Beantwortung des Postulats Hänggi (Nunningen, SO) vom 14. März 1988 den Ausbau der Bahnlinie in Etappen ab 1993 und erwartete von der*

Generaldirektion SBB bereits im Dezember 1988 einen konkreten Auftrag für ein Vorprojekt (vgl. Beilagen).

Wie bekannt ist, wurde das Projekt Bahn 2000 aus Kostengründen nach der Volksabstimmung bald abgespeckt. Dieser Abmagerungskur fiel insbesondere der Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont - Moutier - Biel auf Doppelspur zum Opfer. Nachdem das Ende der 1. Ausbaustufe Bahn 2000 abzusehen war, rechneten Bund und SBB Ende 2000 vorerst mit einem Überschuss von 800 Millionen Franken gegenüber dem Investitionsbudget. Gemäss einer Meldung der Sonntagszeitung vom 27. Mai 2001 wird nach den neuesten Berechnungen gar mit einem Überschuss von rund 2000 Millionen (zwei Milliarden!) Franken gerechnet.

Angesichts der Tatsache, dass das Schweizer Volk 1987 im Rahmen der Abstimmung über die Bahn 2000 einem Ausbau der Linie Basel - Laufen - Delémont - Moutier - Biel auf Doppelspur zustimmte, die Projektverantwortlichen jedoch aus Kostengründen gerade den Ausbau dieser Linie fallen liessen, sowie dem sich abzeichnenden Überschuss von rund zwei Milliarden Franken aus dem Investitionsbudget der ersten Etappe Bahn 2000, wird der Regierungsrat eingeladen,

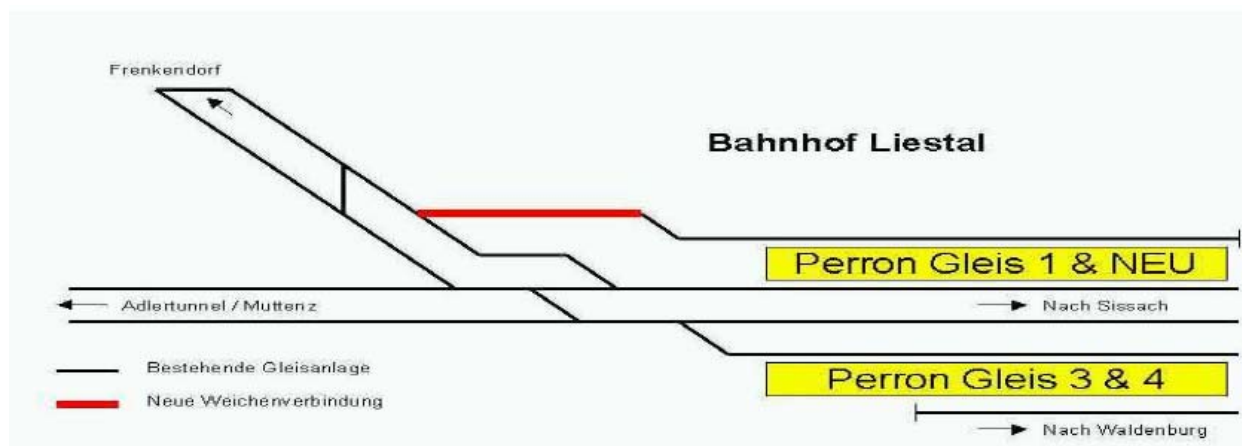
Beim Bund und bei den SBB nachdrücklich auf die 1987 gutgeheissene Vorlage Bahn 2000 hinzuweisen und energisch den sofortigen Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont - Moutier - Biel zu verlangen.

**Antwort:** Mit der Aufnahme des Streckenausbaus in die Erweiterungsoptionen (EO) von ZEB und dem Auftrag, diese EO bis zu einer Folgebotschaft ZEB II vertieft zu prüfen, ist die Forderung des Postulats erfüllt. Es kann abgeschrieben werden.

- **Postulat [2004/091](#) von Andreas Helfenstein: Mehr Zug für das Baselbiet, Angebotsausbau der S-Bahn Basel**

Die Nachfrage nach regionalen ÖV-Leistungen hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Entsprechend wurde bzw. wird das Angebot der S-Bahn Basel sowohl quantitativ (integraler Halbstundentakt) als auch qualitativ (verbesserte Publikumsanlagen, neue Fahrzeuge ab Ende 2005) erweitert. Trotz grosser Nachfrage lässt sich ein weiterer Ausbau der stark frequentierten S 3 zwischen Basel und Olten nicht realisieren. Die vollständig ausgelastete Schieneninfrastruktur südlich von Liestal setzt hier Grenzen. Dies hat zur Folge, dass eine weitere Verdichtung zu einem nachfragegerechten 15 Minuten Takt auf diesem Abschnitt leider nicht machbar ist. Nachdem die dazu notwendige Kapazitätserweiterung (Wisenberg) erneut in Frage gestellt bzw. verzögert wird, dürfte ein Angebotsausbau der S 3 südlich von Liestal für die nächsten rund 20 Jahre blockiert sein.

Dagegen lässt sich relativ kurzfristig und mit vertretbarem baulichen Aufwand ein weiterer Ausbau auf dem ohnehin nachfragestärksten Abschnitt zwischen Liestal und Basel realisieren. Gemäss der nachstehenden Skizze muss dazu das bereits bestehende, am Perron gelegene, Gleis in das Streckengleis Frenkendorf - Liestal eingebunden werden. Dadurch lässt sich die Anlagekapazität des Bahnhofes Liestal massiv erhöhen, ohne dass Behinderungen für Zugfahrten von und nach dem Adlertunnel entstehen.



Ich bitte den Regierungsrat zusammen mit den SBB die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen, die Investitionskosten zu ermitteln, den frühestmöglichen Realisierungstermin abzuklären und die Betriebskosten für die Einführung eines - a) integralen, b) auf die Flutstunden beschränkten - 15 Minuten Taktes der S3 zwischen Liestal und Basel zu berechnen.

**Antwort:** Die geforderte Berechnungen zur Einführung des ¼-h Taktes sowie die Planungen für den Ausbau des Kopfgleises in Liestal sind Bestandteil dieser Vorlage. Das Postulat wurde damit erfüllt und kann abgeschrieben werden.

- **Postulat [2005/235](#) von Esther Maag: Weichen in die Zukunft richten: Entwicklungspotenzial der Regio-S-Bahn nutzen**

*Bis zur Realisierung des Wisenberg隧nells können leider noch Jahre vergehen. Das soll den Kanton Baselland aber nicht davon abhalten, sein OeV-Konzept diesseits des Juras zu optimieren. Die grösste Nachfrage auch im Zusammenhang mit der Überlastung auf der Rheinstrasse besteht im Ergolzthal. Wenn es hier gelingt, den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, indem man die Pendlerströme auf die Schienen lenkt, hätte man gleich zwei Fliegen auf einen Schlag: Man könnte nochmals in Ruhe überdenken, ob es die H2 wirklich braucht, oder ob man nicht Millionen einsparen könnte, indem man die Rheinstrasse optimal ausbaut. Und man hätte eine elegante Uebergangslösung bis zur Eröffnung des Wisenberg隧nells.*

*Bezüglich der Schienenkapazitäten bilden der Hauensteintunnel und das Laufental (kein durchgängiger Doppelspurausbau) die Nadelöhre. Eine mögliche Zwischenlösung wäre eine ergänzende "Regio-Wendebahn" zwischen Gelterkinden und Aesch. Damit könnte eine Taktverdichtung (15- oder 20-Min-Takt) erzielt werden, die schon fast "Tramcharakter" hätte. Selbstverständlich kann eine solche Taktverdichtung auch bedarfsgerecht vorgenommen werden. Dieses Postulat versteht sich deshalb auch als Ergänzung zum Vorstoss 2004/091 "Mehr Zug für das Baselbiet".*

*Wir bitten deshalb den Regierungsrat im Hinblick auf den nächsten Leistungsauftrag oder auch schon früher zu prüfen und zu berichten, ob und wie eine Taktverdichtung auf der Strecke Gelterkinden-Aesch möglich ist und ob damit Strassenkapazitäten eingespart werden können.*

**Antwort:** Im Rahmen des Planungsauftrags Nordwestschweiz wurde eine Taktverdichtung auf dem Abschnitt Gelterkinden - Aesch geprüft. Als Ergebnis wird ein differenziertes Vorgehen im Ergolz- und im Laufental angestrebt (siehe Kapitel 4.5.1 und 4.5.3). Während im Ergolzthal die Verdichtung der Regio-S-Bahn vorgesehen ist, ergibt sich im Laufental das beste Kosten-

Nutzen Verhältnis bei einem partiellen Doppelspurausbau zwischen Aesch und Delémont. Die geforderte Verdichtung des Angebots ist aufgrund der notwendigen Infrastrukturanpassungen aber erst ab ca. 2020 möglich. Da auch die H2 unterdessen im Bau ist, sind alle Aspekte des Postulats beantwortet. Entsprechend kann das Postulat abgeschrieben werden.

• **Postulat [2005/280](#) der SVP-Fraktion: Drittes Geleise im Ergolzthal**

*Insbesondere im Ergolzthal ist der ÖV, wie auch der Individualverkehr dauernd überlastet. Auf den Strassen sind Staus, die auch die Busse betreffen, leider „Tagesordnung“. Die H2 muss gebaut werden. Was für die Strasse zutrifft ist auch beim ÖV je länger je mehr festzustellen: Die Züge sind überfüllt, die Schienennetze überlastet.*

*Von Basel bis Muttenz/Pratteln verfügt die SBB über sehr viele Geleise. Ab Pratteln führen zwei Geleise via Adlertunnel nach Liestal, zwei weitere Stammgeleise führen via Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf nach Liestal. Von Basel nach Liestal sind also 4 Geleise vorhanden. In Liestal beginnt aber das Nadelöhr. Im Bahnhof Liestal hat es drei Geleise, ab Burgeinschnitt sind aber neben der WB nur noch zwei Geleise vorhanden. In Lausen sind es teilweise wieder drei Geleise oder mindestens ist der Platz dafür vorhanden. In Itingen aber gibt es wiederum nur noch zwei Geleise.*

*Ab Sissach sind zwei Geleise via Hauenstein Basistunnel, 1 Geleise via Läuelfingen vorhanden.*

*Der Wisenberg tunnel ist vermutlich und leider aus Kosten- und anderen Gründen (Geologie?) in weite Ferne gerückt. Die eingangs erwähnte Kapazitätslücke aber ist jetzt und heute vorhanden und die Situation muss rasch und möglichst bis zum 6. Generellen Leistungsauftrag „ÖV“ verbessert werden.*

*In einigen wenigen Jahren werden die grossen Bauwerke Gotthard- und Lötschbergbasistunnel eröffnet. Der Transitverkehr wird auch bei uns und insbesondere im Ergolzthal zunehmen. Es wird sicher schwieriger sein, unseren Regionalverkehr (die „Flirts“ fahren ab Dezember 05) in dem für uns nötigen Takt auf die Schiene zu bringen!*

*Aus all diesen Überlegungen bitten wir den Regierungsrat um Abklärung und möglichst auch Entscheide in folgenden Punkten:*

- 1. Der Regierungsrat wird aufgefordert, mit den SBB diese Kapazitätslücken abzuklären.*
- 2. Es ist eine Planung betreffend drittem durchgehendem Geleise Liestal - Gelterkinden voranzutreiben.*
- 3. Die Planung soll unter Einbezug der betroffenen Gemeinden erfolgen.*
- 4. Es sind die Kosten im Rahmen eines Vorprojektes zu ermitteln.*
- 5. Es ist darauf hinzuwirken, dass die SBB auch als Transitbetreiberin diese Kosten, inkl. nötigem Lärmschutz, selbst übernimmt.*

**Antwort:** Die geforderte Kapazitätsanalyse wurde im Rahmen von ZEB und des Planungsauftrags Nordwestschweiz vorgenommen. Auf dieser Basis wurde ein optimiertes Angebotskonzept ausgearbeitet. Das dritte Gleis zwischen Liestal und Gelterkinden ist dafür nicht notwendig. Die ebenfalls geforderte finanzielle Mitbeteiligung der SBB an den weiteren Planungen ist sichergestellt. Das Postulat konnte umgesetzt werden, soweit die Forderungen nicht durch den aktuellen Planungsstand bereits durch optimierte Lösungsansätze ersetzt wurden. Das Postulat kann somit abgeschrieben werden.



- **Postulat [2006/064](#) von Andreas Helfenstein: Weichen in die Zukunft stellen; Entwicklungspotential der Regio S-Bahn nutzen!**

*Die Lösung der drängenden Verkehrsprobleme in der Agglomeration Basel gehört zu den zentralen aktuellen Herausforderungen. Wirtschaft und Bewohner unserer Region werden durch die alltägliche Verkehrslast mehr und mehr in Mitleidenschaft gezogen. Dreckige Luft und Lärm führen zu erheblichen Gesundheitsproblemen und einer massiven negativen Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität in unserer Region. Zur Entschärfung der akuten Verkehrsprobleme drängen sich neben gezielten Ergänzungen der Strasseninfrastruktur vor allem ein weiterer Ausbau der Regio S-Bahn auf.*

*Als direkte Folge der qualitativen (optimierte Publikumsanlagen, neue Fahrzeuge) und quantitativen (integraler Halbstundentakt) Angebotserweiterungen hat die Nachfrage nach regionalen ÖV-Leistungen erfreulicherweise stark zugenommen. Diese positive Entwicklung muss möglichst bald mit einem nachfragegerechten Angebotsausbau weiter gefördert werden. Aufgrund der heutigen Fahrgastzahlen kommt dabei der Linie S3 auf dem Streckenabschnitt Basel - Gelterkinden eine prioritäre Bedeutung zu. Mit den laufenden bzw. geplanten Aus- und Neubauten der Gleis- und Bahnhofanlagen in Lausen und Sissach sowie Anpassungen an den Gleisanlagen in Gelterkinden, welche im Rahmen ordentlicher Erneuerungen kostengünstig erstellt werden können, lassen sich die mittelfristig realisierbaren Anforderungen für eine weitere Angebotsverbesserung auf dem Abschnitt Basel - Gelterkinden erfüllen. Zwecks Wahrung der weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Regio S-Bahn Linie 3 bitte ich den Regierungsrat:*

- *Unverzüglich bei den SBB sicherzustellen, dass die infrastrukturseitigen Voraussetzungen für eine zukünftige Taktverdichtung anlässlich der geplanten Weichenerneuerungen in Gelterkinden geschaffen werden.*
- *Im Sinne einer Vorinvestition mit den SBB einen Kostenteiler für die dazu notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel auszuhandeln.*

**Antwort:** Die planerische Sicherstellung eines zukünftigen Kopfgleises in Gelterkinden ist Bestandteil der Vorlage. Das Postulat wurde damit erfüllt und kann abgeschrieben werden.

- **Postulat [2007/009](#) von Rolf Richterich, FDP: Mehr Zug und Bus im Laufental!**

*Ausgangslage*

*Die Erschliessung des Laufentals und des ganzen Einzugsgebiets von Laufen als Subzentrum ist ein entscheidender Faktor für die Standortgunst. Die Anbindung an das Zentrum Basel und die Integration in den Wirtschaftsraum Basel sind sowohl für die Pendler als auch die Wirtschaft im Laufental von grösster Bedeutung. Die SBB-Juralinie und die H18 sind dabei die Schlagadern für die Region Laufental-Thierstein und den Jura, der sich zunehmend stärker auf den Wirtschaftsraum Basel ausrichtet.*

*Die Probleme des öffentlichen Verkehrs im Laufental sind vielschichtig:*

- *Die Nachfrage hat in den letzten Jahren massiv zugenommen, was zu Kapazitätsproblemen bei Zug und Bus führt. Zusätzliches Platzangebot und Taktverdichtungen sind deshalb dringend nötig.*
- *Das Trasseangebot ist mehr als ausgereizt. Der Bau von Doppelspurabschnitten ist unabdingbar. Planung und Projektierung für diesen bereits im Konzept der Bahn 2000*

vorgesehenen Netzausbau sind dringend zu starten.

- ICN und S3 erfahren tagtäglich insbesondere in den Spitzenstunden massive Verspätungen, die im Knoten Basel dazu führen, dass die Anschlüsse teilweise nicht gewährleistet werden können. Bei Verspätungen im Laufental pflanzen sich die Verspätungen auf die Postautos als nachgelagertes Element der Transportkette fort, was aufgrund der knappen Umlaufzeiten zu weiteren Verspätungen führt. Ein Teufelskreis.
- Die Infrastruktur der Umsteigebahnhöfe Laufen, Zwingen und Grellingen ist ungenügend. Platzmangel führt in Stosszeiten zu gefährlichen Situationen (Schülerverkehr). Fehlender Wetterschutz, mangelhafte Aufenthaltsqualität und ein ungenügendes Park&Rail-Angebot entsprechen nicht einem attraktiven S-Bahn-Standard.
- Die Gesamtreisezeit im kombinierten Zug-Bus-Verkehr wird teilweise durch unattraktive Übergangszeiten hoch gehalten.

Anträge an den Regierungsrat

Aufgrund der oben beschriebenen Ausgangslage bitte ich den Regierungsrat die folgenden Punkte zu prüfen und darüber zu berichten:

1. Ausbau der Kapazität von Zug und Bus: Mehr Zugkompositionen, mehr Plätzen in Bussen, Taktverdichtungen und den Bau von Doppelspurinseln.
2. Ausbau der Qualität: Einhalten des Fahrplans, Gewährleisten der Anschlüsse und ein zeitgemässes Fahrgastinformationssystem.
3. Komfortsteigerung: Ausbau der Umsteigebahnhöfe Laufen, Zwingen und Grellingen sowie eine Verkürzung der Gesamtreisezeit

Die Forderungen decken sich mit einer Petition, die Februar 2007 eingereicht wird.

**Antwort:** Der geforderte Ausbau der Strecke Laufen - Basel ist Bestandteil der Vorlage. Damit soll das Zugangebot verbessert werden. Die Verbesserung der Infrastruktur an den Bahnhöfen sind bereits Bestandteil der Vorlage Regio-S-Bahn 2005 und werden sukzessive umgesetzt. Betriebliche Verbesserungen, wie ein Fahrgastinformationssystem, liegen im Verantwortungsbereich der SBB. Das Postulat ist damit, soweit es sich um Massnahmen im Einflussbereich des Kantons handelt, erfüllt und kann abgeschrieben werden.

- **Postulat [2007/286](#) von Martin Rüegg, SP: S9 nach Basel**

Mit der Vorlage 2007/216 beantragt der Regierungsrat dem Landrat einen Kredit für die Modernisierung der „Läufelfingerli“-Strecke. Demzufolge sollen die Bahnhöfe im Homburgertal Flirt tauglich gemacht werden, was in erster Linie der Verlängerung und der Erhöhung der Perronanlagen gleich kommt. Diese Investition lohnt sich vor allem dann, wenn die S9 zukünftig als Bestandteil der Regio-S-Bahn über Sissach hinaus bis nach Basel geführt wird. So wird die S9 zu einem vollständigen und vollwertigen Ast der Regio-S-Bahn, die ihren Anteil an der Bewältigung der Pendlerströme leistet. Auf der anderen Seite bleibt das „Läufelfingerli“ mit seinem bahnhistorischen Charakter ein Gewinn für den regionalen Tourismus. Die Bahn wird an Attraktivität gewinnen, die Fahrgastzahlen werden steigen. Damit wird sich auch der Kostendeckungsgrad verbessern.

*Ich ersuche daher den Regierungsrat zu prüfen, wie die S9 - wenn möglich bis zum 6. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2010-2013 - bis nach Basel geführt werden kann.*

**Antwort:** Die geforderten Abklärungen wurden im Rahmen des Planungsauftrags Nordwestschweiz vorgenommen. Im Kapitel 4.5.1 der Vorlage wird dargelegt, warum eine Weiterführung der S9 bis Basel SBB weder betrieblich sinnvoll, noch zu vertretbaren Kosten machbar ist. Das Postulat wird entsprechend zur Abschreibung beantragt.

## **8 Antrag**

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

Liestal, 16. Dezember 2008

Im Namen des Regierungsrats

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin

## **Beilage**

- Entwurf eines Landratsbeschlusses

## Landratsbeschluss

### über die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht des Regierungsrats zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel wird zur Kenntnis genommen.
2. Für die Studien und Vorprojekte für den Infrastrukturausbau auf den SBB-Strecken Basel - Delémont, Basel - Olten und Basel - Frick sowie die weiteren Planungsarbeiten am Basler Innenstadttunnel "Herzstück" wird für die Jahre 2009 bis 2013 ein Verpflichtungskredit von CHF 3'100'000 zulasten des Kontos 2317.364 genehmigt.
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses steht unter dem Vorbehalt, dass die beteiligten Partnerkantone (Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura) ebenfalls entsprechende Kreditbeschlüsse fassen.
4. Das Postulat [2001/161](#) von Heinz Aebi vom 7. Juni 2001 betreffend "Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont" wird als erfüllt abgeschrieben.
5. Das Postulat [2004/091](#) von Andreas Helfenstein vom 1. April 2004 betreffend "Mehr Zug für das Baselbiet, Angebotsausbau der S-Bahn Basel" wird als erfüllt abgeschrieben.
6. Das Postulat [2005/235](#) von Esther Maag vom 8. September 2005 betreffend "Viertelstundentakt Gelterkinden - Aesch" wird als erfüllt abgeschrieben.
7. Das Postulat [2005/280](#) der SVP-Fraktion vom 27. Oktober 2005 betreffend "Drittes Gleis im Ergolzthal" wird als erfüllt abgeschrieben.
8. Das Postulat [2006/064](#) von Andreas Helfenstein vom 23. Februar 2006 betreffend "Weichen in die Zukunft richten: Entwicklungspotenzial der Regio-S-Bahn nutzen" wird als erfüllt abgeschrieben.
9. Das Postulat [2007/009](#) von Rolf Richterich vom 18. Januar 2007 betreffend "Mehr Zug und Bus im Laufental" wird als erfüllt abgeschrieben.
10. Das Postulat [2007/286](#) von Martin Rüegg vom 15. November 2007 betreffend "S9 bis Basel SBB" wird als erfüllt abgeschrieben.
11. Ziffer 2 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

der Präsident:

der Landschreiber: