BASEL LANDSCHAFT

Vorlage an den Landrat

Titel:	**Vorfinanzierung Realisierung Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch)**
	Kreditvorlage
Datum:	25. Oktober 2016
Nummer:	2016-318
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

BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Vorlage an den Landrat 2016/318

Vorfinanzierung Realisierung Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch)

Kreditvorlage

vom 25. Oktober 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage 3
2. Ziel der Vorlage 4
3. Erläuterungen 4
   3.1. Termine 4
4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm 5
   4.1. Massnahme im Regierungsprogramm 2016 – 2019 5
   4.2. Risikobeurteilung 5
5. Finanzielle Auswirkungen 6
   5.1. Investitionskosten 6
   5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter 6
   5.3. Folgekosten (z.B. Eigenleistungen) 7
6. Finanzrechtliche Prüfung 7
7. Anträge 7

1. Ausgangslage

Im Dezember 2015 wurde die bis dahin bestehende, direkte ICN-Verbindung Basel-Biel-Genf/Lausanne aufgehoben. Grund dafür sind umfangreiche Bauarbeiten im Bahnknoten Lausanne. Die Reisenden von Basel, Laufen und Delémont müssen seither in Richtung Genf oder Lausanne in Biel (oder Olten) umsteigen. Diese sogenannte Variante „Navette“ (Shuttlezug Biel-Basel) wurde von den Kantonen für eine Übergangsfrist bis Dezember 2020 akzeptiert.

Um für die nachfolgenden Jahre eine Lösung zu finden, wurde im Frühjahr 2015 eine Behördendelegation mit BAV-Direktor Peter Füglistaler, SBB-CEO Andreas Meyer sowie dem damaligen Regierungsrat des Kantons Jura, Philippe Receveur, und der Bau- und Umweltschutzdirektorin Basel-Landschaft, Sabine Pegoraro, ins Leben gerufen. Im November 2015 haben sich die Mitglieder der Behördendelegation über die Inhalte einer gemeinsamen Vereinbarung verständigt. Diese sieht vor, dass ab Fahrplanwechsel 2020/21 der heutige ICN um eine halbe Stunde gedreht wird („Décalage“), so dass er jeweils zur Minute`30 im Bahnhof Basel SBB ankommt resp. abfährt. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wird ein zweiter Schnellzug zwischen Basel und Biel eingeführt, der zur vollen Stunde in Basel verkehrt und somit die Anschlüsse in die übrige Schweiz ermöglicht. Zudem soll möglichst rasch, spätestens aber auch auf den Fahrplanwechsel 2020/21 wieder eine Direktverbindung von Basel in Richtung Genfersee eingeführt werden.

Für die Einführung dieses zweiten Schnellzuges sind Infrastrukturmassnahmen im Laufental, konkret ein Doppelspurausbau auf der Strecke Duggingen – Grellingen Chessiloch, notwendig. Diese werden im Rahmen des FABI/STEP Ausbauschrittes 2030 vom Bund finanziert, sofern die Massnahme Aufnahme in diesen Ausbauschritt findet. Darüber entscheiden wird das Bundesparlament voraussichtlich im Jahr 2019. Weil der Doppelspurabschnitt früher in Betrieb gehen soll, als dies gemäss regulärem „STEP-Fahrplan“ der Fall wäre, muss die Realisierung des Vorhabens voraussichtlich durch die Kantone vorfinanziert werden. Der frühere Inbetriebnahmezeitpunkt wird von den Kantonen angestrebt, um die heute insbesondere in Richtung Lausanne schlechten, da deutlich längeren und nicht umsteigefreien Verbindungen möglichst schnell durch gute Verbindungen abzulösen.[1] Gute Verbindungen für das Laufental sind für die Bevölkerung und die Wirtschaft im Laufental essentiell. Je länger der heutige Zustand zudem anhält, desto mehr werden ÖV-Nutzerinnen und –Nutzer auf das Auto umsteigen, was wiederum zu unerwünschten Effekten auf der Strasse führt.

Wie die Arbeiten in den letzten Monaten gezeigt haben, wird eine Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus auch im Idealfall nicht per Dezember 2020 möglich sein. Die im Jahr 2015 vorgesehene Planung erwies sich angesichts der hohen Komplexität des Projekts als zu optimistisch, obwohl sowohl seitens SBB als auch seitens Tiefbauamt Basel-Landschaft mit Hochdruck am Vorprojekt gearbeitet wird. Dieses ist zurzeit im Abschluss. Neu wurde der vorgesehene Zeitpunkt der Inbetriebnahme auf Dezember 2021, also auf den Fahrplan 2022, festgelegt.

Die Finanzierung des Vorprojekts erfolgt durch die Kantone Basel-Landschaft (LRV 2008/349), Basel-Stadt, Jura und Solothurn. Das Bauprojekt wird ebenfalls durch diese vier Kantone finanziert, wobei die Finanzierungsbeschlüsse bereits vorliegen (BL: LRV 2014/303, JU: Parlamentsbeschluss am 18.11.2015) oder demnächst folgen (Kantone BS, SO). Der Beschluss des Kantons Basel-Landschaft über die Vorfinanzierung des Baus sollte im 1. Quartal 2017 vorliegen, um gegenüber dem Bund die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Vorhabens zu signalisieren, bevor die Erstellung der Botschaft zu STEP 2030 an die Hand genommen wird.

[1] Vgl. im Detail Kap. 1.1 und Kap. 1.5 der LRV 2014/ 303.

2. Ziel der Vorlage

Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll die Vorfinanzierung der Realisierung des Doppelspurausbaus durch den Kanton Basel-Landschaft bei einer Aufnahme in den STEP Ausbauschritt 2030 bewilligt werden, um eine Inbetriebnahme bis Ende 2021 zu ermöglichen.

3. Erläuterungen

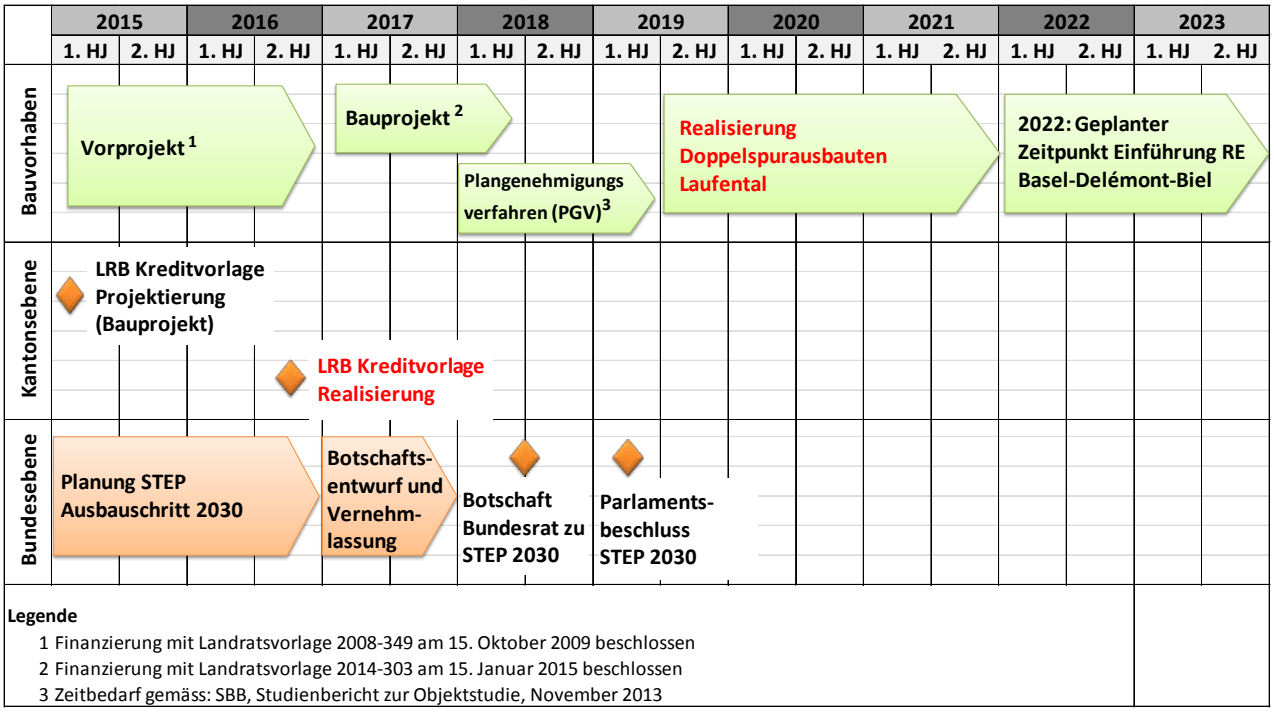
Als Infrastrukturmassnahme ist, wie oben beschrieben, ein teilweiser Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch vorgesehen. Dieser ist notwendig, damit der zweite Schnellzug verkehren kann (vgl. Kap. 2.1). Für einen weitergehenden Angebotsausbau (1/4-Std.-Takt S-Bahn bis Laufen) ist auch der Ausbau der Strecke Zwingen – Laufen notwendig.

Aufgrund des Ausbaus zur Doppelspur und der Veränderung der Geometrie der Gleise, die insbesondere in der veränderten Geschwindigkeit der Bahn auf diesem Abschnitt begründet ist, müssen die heute bestehenden Bahnübergänge in Grellingen (Nunningerstrasse, Bahnhofstrasse, Bahnweg) aufgehoben werden. Dies führt u.a. dazu, dass die Kantonsstrassen die Bahntrasse niveaufrei queren müssen.

Da der Ausbau zur Doppelspur der Auslöser für die Anpassung der Kantonsstrassen ist, sind die strassenseitigen Anpassungen integraler Bestandteil des Bahnprojekts. Das Projekt wird unter Einbezug der betroffenen Gemeinden projektiert, damit deren Anliegen insbesondere bezüglich Verbindungen von Fuss- und Veloverkehr, verkehrlichen Auswirkungen oder Entwicklungsgebieten frühzeitig berücksichtigt werden können. Ziel ist es, das Projekt optimal auf das Umfeld abzustimmen und die bestmögliche Lösung für die Betroffenen zu erhalten. Da es sich um kleinere Elemente in einem Grossprojekt handelt, wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass deren Finanzierung via STEP 2030 erfolgen kann. Mit Vorliegen des Bauprojekts (ca. Anfang 2018) wird mit dem Bundesamt für Verkehr die konkrete Finanzierung dieser Elemente ggf. diskutiert werden müssen.

3.1. Termine

Die Erstellung des Vorprojektes wird im Jahr 2016 abgeschlossen und ab 2017 wird das Bauprojekt erarbeitet. Das folgende Plangenehmigungsverfahrens soll per Mitte 2019 abgeschlossen sein, so dass in der 2. Hälfte 2019 – nach Vorliegen des Parlamentsentscheids zum STEP 2030 – die Realisierung beginnen kann. Es wird von einer Bauzeit von rund 30 Monaten ausgegangen, so dass der Doppelspurausbau rechtzeitig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zur Verfügung steht. Der Doppelspurausbau kann weitgehend unter Aufrechterhaltung des Betriebs stattfinden.



4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

4.1. Massnahme im Regierungsprogramm 2016 – 2019

Der Doppelspurausbau im Laufental ist eine Massnahme im Regierungsprogramm 2016 - 2019, Schwerpunkt „Mobilität“.

Legislaturziele:

- MO-LZ 2: Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.
- MO-LZ 3 Der Kanton Basel-Landschaft stärkt seine Regionen, indem er sie durch leistungsfähige Verkehrssysteme erschliesst und an regionale Zentren anbindet (integrale Planungen, Verknüpfungen von Verkehrsträgern)“

Regierungsziele für die Dienststellen: MO-LZ 1

- MO-RZD 3: Der Kanton setzt sich für einen gezielten Ausbau von Schlüsselinfrastrukturen Strasse und Schiene ein.
  Massnahmen / Projekte
  Die folgenden Massnahmen werden weiterentwickelt bzw. deren Umsetzung angestrebt (durch «Lobbying» beim Bund bzw. eigene Planungen); […] Öffentlicher Verkehr: Herzstück Regio-S-Bahn Basel, Doppelspurausbau Laufental (FF SBB), Vierspurausbau Liestal (FF SBB), Ausbauten im Rahmen von STEP 2025 (FF Diverse).

4.2. Risikobeurteilung

Das Risiko ist gering, da es sich um eine Vorfinanzierung handelt, die nur und erst mit Vorliegen eines positiven Parlamentsentscheids und damit der Finanzierung durch den Bund vorgenommen wird.

5. Finanzielle Auswirkungen

Basis für die Kostenschätzung ist die Objektstudie mit einer Genauigkeit von ± 30%.[2]

5.1. Investitionskosten

Das Projekt mit Investitionskosten von CHF 126.4 Mio. (inkl. MwSt.) ist im aktuellen Investitionsprogramm 2017 - 2026 (IP 2017 – 2026) enthalten. Zum Zeitpunkt der Erstellung des IP 2017 – 2026 wurde davon ausgegangen, dass der Parlamentsbeschluss zum STEP Ausbauschritt 2030 im Jahr 2018 erfolgt. Entsprechend war für den Baubeginn und die erste Tranche der Zahlung das Jahr 2018 vorgesehen. Unterdessen liegen neue Kenntnisse vor, die in diese Vorlage eingeflossen sind. Die Anpassung erfolgt mit dem Investitionsprogramm 2018 – 2027.

Die Realisierung des Doppelspurausbaus soll durch den Kanton Basel-Landschaft vorfinanziert werden. Die vollumfängliche Rückzahlung der Investitionskosten erfolgt durch den Bund erwartungsgemäss im Zeitraum 2020 – 2023. Der Kanton trägt effektiv nur die Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten). Es wird für die Berechnung der Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) mit dem von der Finanz- und Kirchendirektion festgelegten kalkulatorischen Zinssatz für das Jahr 2016 von 1.389% gerechnet. Die folgende Tabelle zeigt die gesamten Investitionskosten, d.h. die Kosten für die Realisierung mit der heute vorhandenen Genauigkeit von ± 30%.

Kostenvoranschlag (Basis Entwurf Vorprojekt, Genauigkeit: ± 30%) inkl. MwSt.		
Realisierung exkl. MwSt.	Bund	117'000'000
Duggingen – Chessiloch: Doppelspur inkl. Anpassungen Bahnhöfe Grellingen und Duggingen	Bund	85'000'000
Aufhebung Bahnübergänge	Kantone	32'000'000
MwSt. 8 %		9‘400‘000
Total Realisierung inkl. MwSt.		**126‘400‘000**

In dieser Kreditvorlage werden die Kosten für die Realisierung beantragt. Entsprechend wird ein **Kredit über CHF 126'400'000 inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Kosten für die Realisierung werden vom Kanton Basel-Landschaft allein vorfinanziert. Voraussichtlich werden sich die Kantone Jura und Solothurn an den Vorbereitungskosten (Zinskosten) der Vorfinanzierung beteiligen. Die entsprechenden Beschlüsse der beiden Kantone sind noch ausstehend. Der Kanton Basel-Stadt wird sich nicht an den Vorbereitungskosten beteiligen. Grund dafür ist, dass sich Basel-Stadt mit der beabsichtigten Vorfinanzierung des Herzstücks finanziell bereits stark für ein Bahninfrastrukturprojekt engagiert, dessen Nutzen zu einem grossen Teil auch Basel-Landschaft zugutekommt. Der Kanton Basel-Landschaft wird deshalb den Anteil des Kantons Basel-Stadt übernehmen.

Die Berechnung der Kostenanteile erfolgt gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (IKV). Dieser hängt von der Streckenlänge und der Anzahl Abfahrten im jeweiligen Kanton ab. Gemäss heutigem Wissensstand ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

[2] Das Vorprojekt wird Ende 2016 abgeschlossen sein und eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/-20 % ausweisen. Gemäss dem aktuellen Stand des Entwurfs der Vorstudie wird sich die Kostenschätzung nicht massgeblich verändern.

Kanton Basel-Landschaft:	72.1% (inkl. Anteil BS von 9%)
Kanton Jura:	16.7%
Kanton Solothurn:	11.2%

Der kalkulatorische Zinssatz beträgt aktuell 1.389%. Unter Berücksichtigung einer Rückzahlung der Realisierungskosten ab 2020 (Folgejahr nach dem Beschluss des Bundes über den FABI-Ausbauschritt 2030) bis 2023, entfallen auf die Kantone folgende Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) (gerundete Werte):

Kanton Basel-Landschaft:	CHF 1'514'000
Kanton Jura:	CHF 351‘000
Kanton Solothurn:	CHF 235‘000
TOTAL	CHF 2‘100‘000

5.3. Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)

Aufgrund der möglichen Vorfinanzierung des Doppelspurausbaus Laufental entstehen dem Kanton Basel-Landschaft Vorfinanzierungskosten (Zinskosten). Diese haben den Charakter von Folgekosten und werden vom Landrat zur Kenntnis genommen.
Eine Schätzung mit dem aktuell geltenden kalkulatorischen Zinssatz von 1.389% für langfristige Anleihen ergibt Kosten für die Vorfinanzierung von rund CHF 2.1 Mio.
Die Kantone Jura und Solothurn beteiligen sich im Umfang von voraussichtlich insgesamt CHF 586‘000 an den Zinskosten des Kantons Basel-Landschaft. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft an den Zinskosten beträgt somit voraussichtlich CHF 1‘514‘000.

6. Finanzrechtliche Prüfung

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

7. Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Realisierung des Doppelspurausbaus Laufental, Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch wird der erforderliche Verpflichtungskredit für die Vorfinanzierung und die Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) von Total CHF 126‘400‘000 inkl. MwSt., unter Vorbehalt der Aufnahme des Doppelspurausbaus in STEP 2030 mittels Parlamentsbeschluss durch den Bund, bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen werden gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

2. Die vollumfänglichen Rückzahlung der Investitionskosten von CHF 126.4 Mio. (exkl. Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten), vgl. Beschlusspunkt 3.) durch den Bund, erwartungsgemäss im Zeitraum von 2020 – 2023, wird zur Kenntnis genommen.

3. Zur Kenntnis genommen werden die durch den Kanton Basel-Landschaft zu tragenden Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) von CHF 1‘514‘000 (gemäss heutiger Berechnung, Basis kalkulatorischer Zinssatz im 2016 von 1.389%).

4. Die Beiträge der Kantone Jura und Solothurn von voraussichtlich total CHF 586‘000 an die Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) werden zur Kenntnis genommen.

5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 25. Oktober 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter

Anhang:
– Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die Vorfinanzierung Realisierung Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch); Kreditvorlage

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung des Doppelspurausbaus Laufental, Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch wird der erforderliche Verpflichtungskredit für die Vorfinanzierung und die Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) von Total CHF 126‘400‘000 inkl. MwSt., unter Vorbehalt der Aufnahme des Doppelspurausbaus in STEP 2030 mittels Parlamentsbeschluss durch den Bund, bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen werden gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

2. Die vollumfänglichen Rückzahlung der Investitionskosten von CHF 126.4 Mio. (exkl. Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten), vgl. Beschlusspunkt 3.) durch den Bund, erwartungsgemäss im Zeitraum von 2020 – 2023, wird zur Kenntnis genommen.

3. Zur Kenntnis genommen werden die durch den Kanton Basel-Landschaft zu tragenden Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) von CHF 1‘514‘000 (gemäss heutiger Berechnung, Basis kalkulatorischer Zinssatz im 2016 von 1.389%).

4. Die Beiträge der Kantone Jura und Solothurn von voraussichtlich total CHF 586‘000 an die Vorbereitungskosten (Vorfinanzierungskosten) werden zur Kenntnis genommen.

5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Der Landschreiber: