



DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Stellungnahme zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI); Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr"

Sehr geehrter Herr Direktor Füglistaler

Wir danken für die Möglichkeit, zur Entwurfsvorlage "Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI); Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" Stellung nehmen zu dürfen.

Der Kanton Basel-Landschaft begrüsst es, dass ein Gesamtüberblick über die weiteren Ausbauten der Bahninfrastruktur geschaffen wurde. Das vorliegende Ergebnis ermöglicht einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems.

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt grundsätzlich die Stellungnahme der KöV Schweiz, insbesondere zu den Lösungsmöglichkeiten für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die vorliegende Stellungnahme thematisiert deshalb primär das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP).

Erwartungen der NWCH an FABI

Die Nordwestschweiz erwartet vom Bahnsystem Schweiz ein funktionierendes Knotensystem im Fernverkehr, speziell im Dreieck Basel - Bern - Zürich. Die Kapazitäten der Knoten innerhalb dieses Dreiecks müssen gewährleistet sein. Wichtig sind insbesondere die Anschlüsse zum/vom Regionalverkehr sowie die Gewährleistung attraktiver Durchmesserlinien.

Ebenso müssen die Kapazitäten der Strecken und der eingesetzten Züge das zukünftige Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs bewältigen können. Nur so ist die Anbindung der Agglomerationen innerhalb des Dreiecks an die umliegenden Wirtschaftsräume in der Schweiz und in Europa gewährleistet.

Von den vorgesehenen Vorhaben soll auch der Regionalverkehr, im Sinne von Angebotsverbesserungen gegenüber heute, profitieren.

Beurteilung von FABI und STEP

Die Absicht, die Finanzierung der Bahninfrastruktur (Betrieb, Substanzerhaltung und Ausbau) in eine Fondsfinanzierung zu überführen, wird im Grundsatz als sinnvoll und zweckmässig erachtet. Dies vor allem im Hinblick auf eine kontinuierliche und zukunftsgerichtete Entwicklung der Bahninfrastruktur.

Gemeinsam mit ZEB ermöglicht der Ausbauschnitt 2025 von STEP einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems. Die Nordwestschweiz profitiert davon jedoch kaum. Im Personenverkehr ermöglichen die Massnahmen nördlich des Jurakamms lediglich eine zusätzliche S-Bahn zwischen Basel und Liestal pro Stunde, auf der Achse Bern - Olten - Aarau - Zürich hingegen gar keine Angebotsverbesserung. Dies obwohl gemäss der Bedürfnisanalyse in diesen Abschnitten künftig die grössten Kapazitätsengpässe bestehen. Die Anpassungen am ZEBG führen gar zu einer Verschlechterung für die Nordwestschweiz, indem der Chestenbergtunnel aus dem ZEBG gestrichen werden soll. Deshalb ist dieses Vorhaben unbedingt in den Ausbauschnitt 2025 wiederaufzunehmen. Entsprechend ist die Summe um die geschätzten CHF 1,97 Mrd. zu erhöhen.

Die vorgesehenen Massnahmen bis 2025 lösen die Kapazitätsprobleme, die namentlich durch den internationalen Güterverkehr in der Nordwestschweiz verursacht werden, nicht. Mit der Einstufung des Wisenberg隧nells als Massnahme der Dringlichkeitsstufe 2 zeichnet sich ab, dass bis nach 2050 kein Angebotsausbau im Personenverkehr zwischen Basel und Olten möglich sein wird. Damit ist die Zielvorgabe gemäss Langfristperspektive für die Bahn (15-Minuten Takt im Fernverkehr Basel - Zürich und auf den S-Bahnstrecken in den Agglomerationen) nicht zu erreichen. In der NWCH, mit ihrem hohen Anteil an Transitverkehr, be-

steht hier gegenüber anderen Agglomeration, wo der 15-Minuten Takt längst zum Standard geworden ist, eindeutig Nachholbedarf.

In den bedeutendsten Anschlussknoten der Nordwestschweiz (Basel, Bern, Delémont, Olten) werden mit ZEB und dem Ausbauschnitt 2025 keine Verbesserungen erreicht. Wichtige Umsteigeverbindungen, insbesondere vom Regionalverkehr auf den Fernverkehr, funktionieren mit dem vorliegenden Konzept weiterhin nicht.

Die Infrastrukturmassnahmen von STEP ermöglichen einen umfassenden Überblick über die Ausbauprojekte im Bahnsystem Schweiz. Aus Sicht der Nordwestschweizer Kantone ist es deshalb nicht nachvollziehbar, dass in einer derart umfassenden Auflistung das Projekt "Herzstück der Regio-S-Bahn Basel" nicht erwähnt wird. Dies ist umso überraschender, als das BAV über den Stand dieses wichtigen Vorhabens informiert wurde und in der Behörden-delegation vertreten ist.

Die Entwicklung im Güterverkehr wird sehr zurückhaltend prognostiziert. Für den alpenquerenden Verkehr ist in STEP nur ein zusätzlicher Trasse pro Stunde und Richtung berücksichtigt (gemäss erläuterndem Bericht, S. 61). Demgegenüber zeigen alle bisherigen Prognosen starke Zuwachsraten auf, speziell nach Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels. Zudem wird im selben Bericht (auf S. 55) festgestellt, dass im Güterverkehr "vermehrte Kapazitätsengpässe auf der Nord-Süd-Achse und auf der Jurasüdfusslinie zu erwarten" sind. Konkrete Massnahmen, um die zu erwartende Engpass-Situation zu beheben, werden allerdings nicht genannt. Diese Zurückhaltung wird sich insbesondere auf die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken am Hauenstein und Bözberg negativ auswirken. Dabei kommt auch dem Import-Export-Verkehr, der via Basel (speziell über die Schweizer Rheinhäfen) dieselben Routen zu den Wirtschaftszentren im Mittelland und namentlich zum geplanten Gateway Limmattal nehmen wird, grosse Bedeutung zu. Allerdings ist das genannte zusätzliche Trasse im Güterverkehr zwischen Liestal und Olten nur unter Verzicht auf den dritten S-Bahn-Zug bis Gelterkinden fahrbar!

Unter diesen Aspekten kommt einem neuen Juradurchstich (Wisenbergstunnel) besondere Bedeutung zu. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb dieses Vorhaben, das als Zufahrtsstrecke zu den beiden Basistunneln und ins Mittelland für den internationalen wie nati-

onalen Personen- und Güterverkehr wichtig ist, nur in die zweite Dringlichkeitsstufe eingestellt werden soll. Dabei sind Kriterien wie künftige Verkehrsentwicklung und übergeordnete Verkehrsplanung (z.B. Code 24), Massnahmen Engpassbeseitigung, internationale Vereinbarungen, Reduktion Lärmimmissionen nachtsüber etc. als Entscheidungsgrundlagen ebenso ausschlaggebend und zu berücksichtigen wie die Kriterien «quantifizierte Nutzen-Kosten-Differenzen» und «Reduktion Überlast Personenverkehr» (auf der Grundlage von NIBA). Der neue Juradurchstich ist in Dringlichkeitsstufe 1 einzuordnen.

Die für einen neuen Juradurchstich (Wisenberg lang) geschätzten Kosten in Höhe von CHF 5,61 Mrd. (gemäss Tabelle 4 des erläuternden Berichts) fallen relativ hoch aus. Allerdings sind darin weitere Bauwerke enthalten, insbesondere die erwähnten Entflechtungen im Raum Olten von rund CHF 1 Mrd.. Auf den Wisenberg lang entfallen CHF 3,9 Mrd., wie uns die Fachverantwortlichen Ihres Amtes an der Präsentation vom 11. Mai diesen Jahres vor den öV-Fachstellen der Nordwestschweizer Kantone mitgeteilt haben. Aufgrund der resultierenden Differenz von rund CHF 0,7 Mrd. und unter Bezugnahme auf das regionale Modul G-b9 muss vermutet werden, dass die obige Summe weitere, nicht genannte Infrastrukturmassnahmen enthält. Dies könnten unter anderem die Entflechtungen Pratteln (CHF 510 Mio.), die Wendegleise Liestal und Gelterkinden sowie die Leistungssteigerung Basel Ost 1. Etappe (von total CHF 390 Mio.) sein. Diese Massnahmen sind allerdings in derselben Tabelle separat ausgewiesen und müssten daher, zwecks korrekter Vergleichsmöglichkeit mit anderen Grossprojekten wie Kapazitätssteigerung Grüemet – Zürich Altstetten (Honerettunnel) oder Brüttener Tunnel abgezogen werden. Dessen ungeachtet bleibt für uns nach wie vor offen, weshalb sich die geschätzten Kosten für den neuen Juradurchstich innerhalb von zehn Jahren verdoppelt haben sollten.

Schliesslich fehlt in der Botschaft eine Aussage des Bundes, wie er die Beteiligung der Eidgenossenschaft am Bahnanschluss des EuroAirport ergänzen wird. Dieses Projekt erfährt in Frankreich derzeit einen spürbaren Auftrieb. Die Chancen für ein klares Engagement des französischen Staates stehen so gut wie kaum je zuvor. Der von der Eidgenossenschaft im Rahmen des HGV-Kredits gesprochene Beitrag von CHF 25 Mio. ist ungenügend, um zu einem fairen Teiler Schweiz / Frankreich zu gelangen, auch wenn sich gewisse Kantone noch beteiligen. Da neben dem BIF keine weiteren Finanzierungsinstrumente bestehen werden,

ist die Beteiligung des Bundes mit der FABI-Vorlage angemessen, d.h. um mindestens CHF 100 Mio. aufzustocken. Die Summe von CHF 125 Mio. entspricht demjenigen Betrag, der im Herbst 2003, im Rahmen des Botschaftsentwurfs zum HGV-Kredit von CHF 1,2 Mrd., für den Schienenanschluss vorgesehen war, von dem aber nur CHF 25 Mio. in einer sogenannten 1. Etappe genehmigt wurden.

Forderungen der NWCH

Die Mängel des Angebots von ZEB und Ausbauschnitt 2025 lassen sich nur mit den folgenden Massnahmen beheben:

- Durchgehend vierspuriger Ausbau (Basel -) Liestal - Olten - Zürich mit Wisenbergtunnel, Chestenbergtunnel und 2. Heitersbergtunnel (zusätzlich zum Eppenbergtunnel). Die wichtigen Netzbeschlüsse aus früheren Vorlagen, die auf Volksentscheiden basieren, dürfen nicht gestrichen werden. Dies trifft insbesondere auf den Wisenbergtunnel und den Heitersbergtunnel II im Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur von 2009 zu.
- Der Chestenbergtunnel ist in den Ausbauschnitt 2025 wieder aufzunehmen.
- Der neue Juradurchstich (Wisenbergtunnel) ist in Dringlichkeitsstufe 1 einzuordnen.
- Die Nord-Süd Korridore sind entsprechend ihrer Bedeutung auszubauen. Die entsprechenden Stellungnahmen des Gotthard-Komitees wie auch des Lötschberg-Komitees finden unsere Unterstützung.
- Entflechtungsmassnahmen von Güterverkehr, Personenfernverkehr und S-Bahnverkehr auf der östlichen Zufahrt nach Basel. Zusätzlich zur "Entflechtung Basel Ost" ist in den Ausbauschnitt 2025 auch die "Entflechtung Pratteln" aufzunehmen.
- Die in Art. 10 ZEBG definierte Massnahme "Angebotsverbesserung Basel - Delsberg - Biel" ist im Ausbauschnitt 2025 zu berücksichtigen.
- Art. 10 ZEBG darf nicht ersatzlos gestrichen werden.

- Die Massnahme "Herzstück Regio-S-Bahn Basel" ist in die Vorlage FABI aufzunehmen.
- Die Aufstockung des Beitrags der Eidgenossenschaft an den Bahnanschluss des Euro-Airport auf CHF 125 Mio. ist mit FABI zu regeln.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)

Allgemeines

1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

- a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja

- b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

Ja

- c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

Ja

- d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

Grundsätzlich Ja. Hingegen erscheint uns der erste konkrete Umsetzungsschritt nicht ausreichend, um allen Landesteilen angemessene Verbesserungen zu bringen. So ist für die NWCH maximal eine zusätzliche S-Bahn von Basel nach Gelterkinden möglich (abgesehen vom schon heute kaum genutzten Zusatzangebot von Basel nach Aesch). Ob dies genügt, um die Abstimmung zu gewinnen, wird sich weisen müssen.

- e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fließen sollen?

Grundsätzlich Ja. Allerdings darf es dabei nicht zu einer einseitigen Lastenverschiebung zugunsten der Kantone kommen (siehe Stellungnahme der KöV CH).

Fragen zur Finanzierung

2. Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?

Ja. Es ist darüber hinaus zu prüfen, ob auch der Betrieb und der Ausbau der Bahninfrastrukturen der KTU nun umfassend zu regeln sind.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?

Eine Befristung des neuen Fonds ist nicht sinnvoll, da schon der bisherige FinöV-Fonds bis 2030 laufen würde. Wichtiger als die Frage der Fondsbefristung ist die rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Liquidität innerhalb des Fonds.

3. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten *Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen*, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen?

Ja.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die *bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt* zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?

Ja

- c) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?

Die Kostenbeteiligung am Mehrbedarf von rund CHF 1 Mrd. pro Jahr bzw. die anteilige Mitfinanzierung durch die Kantone im Umfang von CHF 300 Mio. pro Jahr erachten wir als nicht zweckmässig. Eine solche Lösung entspricht nicht den Intentionen gemäss dem "neuen" Finanzausgleich (NFA), wonach unter anderem eine Aufgabenteilung angestrebt wird; oder wurde? Dass die Kantone zudem ohne Einflussmöglichkeiten bleiben sollen, wofür ihr Geld eingesetzt wird, ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Wir verweisen ausdrücklich auf die Stellungnahme der KöV CH.

- d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?

Es ist ein finanziell tragbares Gesamtkonzept zu erstellen, welches eine dauerhafte Finanzierung aller Bahninfrastrukturen ermöglicht. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Finanzen“ von KöV und BAV sind dabei zu berücksichtigen. Geprüft werden sollte zudem eine teilweise Entschuldung des FinöV-Fonds. Damit könnte die absehbare Liquiditätslücke in den Jahren 2020 – 2025 deutlich entschärft werden.

4. Auswirkungen auf die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?

Dies unterstützen wir ausdrücklich, zumal Massnahmen häufig nur sehr schwer direkt dem Agglomerationsverkehr zugeordnet werden können. Da die Bahninfrastruktur speziell in der Nordwestschweiz gleichzeitig von S-Bahn, Fernverkehr und (Transit-)Güterverkehr genutzt wird, dienen beispielsweise Entflechtungsbauwerke meist allen Verkehrsarten. Darüber hinaus ist es nicht zweckmässig, ausschliesslich den Infrastrukturausbau der fünf grössten Privatbahnen voll aus dem BIF zu bezahlen. Insbesondere grosse Vorortsbahnen wie die BLT oder die WB leisten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Mobilitätsbedürfnisses.

Deshalb ist ein angemessener Anteil des BIF für alle KTU vorzusehen. Prioritär sollten aus diesen Mitteln Ausbauten finanziert werden, welche die Gesamtwirkung der vorgesehenen Massnahmen auf dem Normalspurnetz verstärken. Wir bitten namentlich um die Aufnahme folgender prioritärer Projekte:

BLT: Partieller Ausbau der Strecke Ettingen – Flüh auf Doppelspur im Umfang von CHF 28 Mio.

WB: Bau eines Doppelspurabschnitts, damit die Züge aus Waldenburg den Knoten Liestal auch mit Inbetriebnahme von ZEB rechtzeitig erreichen. Kostenumfang ca. CHF 15 Mio.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?

Nein (siehe Stellungnahme der KöV CH).

c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?

Unseres Erachtens ist die Finanzierung der Bahninfrastruktur Sache des Bundes, die Kantone sollen dazu keinen pauschalen Beitrag leisten.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?

Nein. Ein Kantonsbeitrag gemäss einem Schlüssel (unabhängig vom gewählten Parameter) ist nicht akzeptabel. Die Kantone würden dauerhaft mit der Finanzierung von (inter-) nationalen Grossprojekten belastet, ohne dass eine Mitsprache besteht. Es muss berücksichtigt werden, dass die Kantone schon heute fast die gesamte SBB-Infrastruktur, welche dem Regionalverkehr zukommt, mitbezahlen müssen. Allein der Kanton Basel-Landschaft hat in den letzten Jahren über CHF 50 Mio. für diese Leistungen bezahlt. Eine erneute Belastung des Kantons Basel-Landschaft für Grossausbauten in anderen Landesteilen ist deshalb nicht opportun.

- e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?

Siehe Punkt 4 d

- f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?

Ob eine Anpassung der Regelung auf kantonaler Ebene vorzusehen ist, muss den Kantonen überlassen bleiben.

- g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone – neu gänzlich über den BIF laufen?

Die Gleichbehandlung der Privatbahninfrastruktur mit der SBB-Infrastruktur sollte im Rahmen der mit dieser Vorlage vorgesehenen umfangreichen Reformen an die Hand genommen werden. Es ist nicht einzusehen, warum beispielsweise ein Doppelspurausbau der Strecke der „Chemins de fer électriques veveysans“ zu 100% vom Bund finanziert werden soll, während die Baselland Transport AG, welche nur schon auf den Vorortsstrecken ein Transportvolumen von über 50'000 Fahrgästen täglich erreicht, gar nicht berücksichtigt werden soll.

Wichtig ist, dass die Finanzierungsbeiträge des Bundes jeweils frühzeitig vereinbart werden können und der Bund diese Versprechen auch einhält. Nur dann ist auf Kantonsebene eine zuverlässige und realistische Planung und Budgetierung möglich.

5. Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen *vorfinanzieren* können?

Eine Vorfinanzierung erachten wir als nicht zweckmässig. Die Bahninfrastruktur ist als Gesamtsystem zu entwickeln. Der Bund sollte den Ablauf der Realisierung von nationalen Infrastrukturmassnahmen unter Betrachtung des Nutzens für das Gesamtsystem definieren. Zudem könnten finanzstarke Kantone durch Vorfinanzierungen indirekt die Vergabe der Bundesmittel beeinflussen, da durch vorfinanzierte Infrastrukturen das Kosten-Nutzen-Verhältnis von anderen Projekten beeinflusst werden könnte.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen *mitfinanzieren* können?

Nein, auch dies erachten wir als nicht zweckmässig. Der Vorschlag, dass Mehrkosten für Lösungen zu Gunsten der Siedlungsentwicklung durch die Kantone zu übernehmen sind, ist kaum praktikabel. Für eine derartige "Siedlungsbeurteilung" gibt es keine klaren Kriterien, welche eine klare Kostentriage möglich machen.

- c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

Siehe 5 a und b

Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

6. Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

- a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?

Ja. Es ist aber darauf hinzuwirken, dass die bisher angekündigten Ausbauschritte konsequent fertig gestellt werden. So wurde bereits im Rahmen des „Bahn 2000“- Beschlusses ein Vollausbau im Dreieck Basel – Bern – Zürich in Aussicht gestellt und vom Volk gutgeheissen. 23 Jahre nach der Volksabstimmung ist das Bahnsystem zwischen diesen zentralen Wirtschaftsmetropolen ein Flickwerk mit diversen Engpässen geblieben. Dies sowohl auf den Strecken als auch in den Knoten. Das Fehlen durchgehender Hochleistungsbahnen (inkl. Wisenberg und Chestenbergertunnel) schränkt die Wirksamkeit des Knotensystems ein, limitiert die Kapazität und führt zu einer mangelhaften Ausnützung der möglichen Geschwindigkeitserhöhungen.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?

Ja.

- c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Grundsätzlich unterstützen wir die Zielsetzungen der Langfristperspektive im Personenverkehr. Gerade im Agglomerationsverkehr müssen diese jedoch noch weiter ausformuliert und an die laufenden Planungen in den Regionen angepasst werden. So ist beispielsweise der 15-Minuten Takt im S-Bahnverkehr nicht nur im Agglomerationskern anzustreben. Weiter fehlen auf der Ebene Massnahmen jegliche Aussagen bezüglich der Langfristperspektive eines 15-Minuten Takts im Fernverkehr Basel - Zürich.

7. Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

- a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

Ja

- b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?

Ja. Dies muss namentlich auch für die Strecke Basel – Delémont – Biel (- Westschweiz) gelten.

- c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?

Die Verdichtungen zum Viertelstundentakt auf Strecken mit sehr starker Nachfrage begrüßen wir. Gemäss Langfristkonzept betrifft dies auch den Fernverkehr Basel - Zürich. Dazu fehlen jegliche Aussagen über die dafür notwendige Infrastruktur. In der Agglomeration Basel ist Richtung Laufental der Viertelstundentakt auf der S-Bahn bis Aesch als Zielzustand formuliert. Dies entspricht nicht den Zielen der Nordwestschweiz und den aktuellen Passagierbewegungen (Dornach und Aesch sind bereits gut durch die Vorortstramstrecken erschlossen). Entsprechend ist der Viertelstundentakt bis Laufen anzustreben und die dafür notwendigen Infrastrukturen in STEP zu berücksichtigen.

- d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?

Ja, wobei darauf zu achten ist, dass durch Fahrzeitverkürzungen nicht wichtige Vollknoten (insbesondere Basel und Olten) im Taktfahrplan verloren gehen.

- e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?

Ja, allerdings reichen unserer Ansicht die zur Verfügung gestellten Kapazitäten im Transitgüterverkehr nicht aus.

f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?

Die Integration von Massnahmen bei Privatbahnen in STEP wird begrüsst. Allerdings irritiert uns, dass Massnahmen wie dem 15-Minuten Takt Vevey - Blonay eine höhere Dringlichkeit zugesprochen wird als beispielsweise einem 15-Minuten Takt Basel - Rheinfelden oder dem Wisenbergtunnel.

g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

Grundsätzlich begrüssen wir das schrittweise Vorgehen zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Wir sind jedoch der Ansicht, dass die Prioritäten teilweise nicht richtig gesetzt wurden. Mit allen vorgesehenen Massnahmen der Dringlichkeitsstufe 1 ist nördlich des Jurabogens kein Ausbau im Fernverkehr und lediglich eine zusätzliche Trasse im Güterverkehr möglich. Auch auf der S-Bahn kann der 15-Minuten Takt nur bis Liestal und Aesch eingeführt werden. Gemäss der Vorlage wird im Transitgüterverkehr bis 2030 jedoch mit einer Zunahme von 70% gerechnet. Es ist für uns deshalb nicht nachvollziehbar, dass bis nach 2050 lediglich eine zusätzliche Güterverkehrstrasse je Korridor ausreichen soll.

Neben der ungenügenden Würdigung der Dringlichkeit der Projekte der Nordwestschweiz, fehlen einige relevante Projekte in der Vorlage. So fehlt das sogenannte "Herzstück" der Regio-S-Bahn Basel in der Vorlage komplett. Der Innentunnel ist das Kernelement, um das S-Bahnsystem in der Agglomeration Basel zu vervollständigen. Zudem wurde im Rahmen des AP NWCH kürzlich die Studie "Entflechtung Basel Ost / Muttentz" fertig gestellt. Es ist nicht ersichtlich, ob diese in der Vorlage FABI berücksichtigt wurde oder ob unter dem Titel "Leistungssteigerung Basel Ost" nur die Erweiterung der Einfahrt Basel mit zusätzlichen Gleisachsen berücksichtigt wurde.

Antrag: Die Entflechtungen Basel Ost, Muttenz und Pratteln sind eine Bedingung für den Viertelstundentakt auf den S-Bahnen Richtung Liestal und Rheinfelden und deshalb in der Vorlage zu berücksichtigen.

8. Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Wir unterstützen das Hauptziel der Beseitigung der dringendsten Engpässe. Allerdings sollte der Fokus verstärkt auf die bestehenden Engpässe in den Agglomerationen gelegt werden und weniger auf die Erschliessung des Alpenraums und Verbesserungen für touristische Verkehre.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Der gegenwärtige Vorschlag ist ein Minimalprogramm, das aber keinen durchgreifenden Gesamtnutzen entfalten kann. Dies zeigen die Daten zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Vorlage deutlich. Es ist deshalb nochmals eingehend zu prüfen, ob mit einer massvollen Vergrösserung des Bauvolumens ein möglicherweise überproportional grösserer volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht werden kann.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?

Wir erachten insbesondere die Entflechtungen (Basel Ost, Muttenz und Pratteln), den Wisenbergtunnel, die Doppelspurausbauten im Laufental und den Chestenbergtunnel als dringender.

Bezüglich des Wisenbergtunnels ist unbedingt die vordringliche Fertigstellung der Entflechtung Liestal inklusive des Bahnhofs Liestal notwendig. Bedauerlicherweise sind die in ZEB vorgesehenen Mittel (CHF 160 Mio.) unzureichend. Damit eine weitgehende Kompatibilität mit einem zukünftigen Wisenbergtunnel gewährleistet ist (kein nochmaliger Totalumbau des

Bahnhofs), sollte die Aufstockung der Mittel für dieses Projekt auf CHF 430 Mio. im STEP Ausbauschnitt 2025 erfolgen. Dies im Sinne einer - raumplanerisch wichtigen - ersten Etappe für einen zukünftigen Wisenbergtunnel, ohne dass dieser damit präjudiziert wäre.

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschnitts 2025 einverstanden (CHF 3.5 Mrd.)?

Der Umfang des ersten Ausbauschnitts 2025 reicht unseres Erachtens nicht aus, um substantielle Verbesserungen zu erreichen.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschnitt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

Der Chestenbergertunnel soll wie ursprünglich vorgesehen mit ZEB umgesetzt werden und die Entflechtungen in Muttenz und Pratteln in den Ausbauschnitt 2025 aufgenommen werden.

9. Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Die Anpassungen im ZEB-Gesetz, welche einzig der Berücksichtigung neuer Begrifflichkeiten dienen, sind unbestritten.

Hingegen erachten wir das Streichen von Art. 10 als nicht zulässig. Dieser Artikel, insbesondere Ziff. 2 Bst. j, darf nicht ersatzlos gestrichen werden. Beim Wisenbergertunnel handelt es sich um ein in einer Volksabstimmung gutgeheissenes Projekt. Dieses darf nun nicht plötzlich aus den Gesetzen gestrichen werden. Der Auftrag ist erst erfüllt, wenn der Wisenbergertunnel realisiert ist.

Zudem können wir den Verzicht auf den Chestenbergertunnel im Rahmen von ZEB nicht nachvollziehen. Gemäss der Bedarfsanalyse 2030 für den Personenverkehr prognostizieren Sie auf diesem Abschnitt eine hohe Überlast ohne Änderung des gültigen ZEB-Gesetzes. Mit der vorgeschlagenen Änderung verschärfen sich die Kapazitätsengpässe auf der Achse Basel – Aarau – Zürich weiter.

Weitere Bemerkungen

10. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Finanzierung der Bahn- und Strasseninfrastruktur ist aufeinander abzustimmen. Die Finanzierungsformen sollten die Zielsetzung unterstützen, damit der prognostizierte Mehrverkehr in den nächsten Jahren in den Agglomerationen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden kann.

In diesem Sinne ist der vorgesehene Ausbau der S-Bahnen auf einen 15-Minuten Takt zu begrüßen. Allerdings kann aufgrund der Zuwachsraten der Regio-S-Bahn Basel mit dem Viertelstundentakt nicht bis nach 2025 zugewartet werden, da die Nachfrage das Angebot bis dahin deutlich übersteigt.

Wie in Frage 4 angesprochen, ist auch die Finanzierung der Leistungen im Regionalverkehr, der durch die Privatbahnen erbracht wird, langfristig sicherzustellen.

Wir hoffen, sehr geehrter Herr Direktor Füglistaler, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können, und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Liestal, 5. Juli 2011

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

der Landschreiber: