

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per E-Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 27. September 2022

Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme des Kantons BL

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 haben Sie die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung des im Betreff genannten Berichtes eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt zu den Fragen Stellung:

1. Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Noch Anfang Mai dieses Jahres kommunizierte das BAV im Lenkungsausschuss der Planungsregion Nordwestschweiz, dass im AS 2035 keine neuen Massnahmen vorgesehen seien und auch keine zusätzlichen finanziellen Mittel beschlossen würden. Mit der Aufnahme des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels wird von diesem Grundsatz abgewichen. Dies hat die Nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) veranlasst, ebenfalls zusätzliche Massnahmen zu fordern, die im Bundesbeschluss zum AS 2035 fehlen (siehe Schreiben der KöV NWCH vom 30. Mai 2022 an die Direktion des BAV).

Der Kanton BL hält nach wie vor an diesen Forderungen fest und verlangt insbesondere die Aufnahme folgender Massnahmen in den AS 2035:

S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring (aktueller Arbeitstitel)

Im AK 2035 ist auf der Strecke Basel–Mulhouse ein deutlicher Angebotsausbau vorgesehen, der die Anbindung des EuroAirports, Taktverdichtungen und neue grenzüberschreitende Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn Basel umfasst. An dieser Strecke befindet sich ebenfalls die neue Haltestelle Allschwil-Morgartenring, welche im AS 2035 unter dem Namen Basel Morgartenring geprüft und sehr positiv bewertet wurde. Aus diesem Grund floss sie als «Schienenanschluss EuroAirport inkl. Haltestelle Basel Morgartenring» in die Entwürfe des AK 2035 ein. Erst nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum AS 2035 am 21. Juni 2019 wurde die Haltestelle ersatzlos aus dem AK entfernt.

Der Bundesbeschluss zum AS 2035 erwähnt die grenzüberschreitenden Massnahmen, darunter die Bahnanbindung EuroAirport, nicht mehr einzeln, sondern nur zusammengefasst in Art. 1 Abs. 2 lit. e «Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen». Ob es sich bei der Haltestelle Allschwil-Morgartenring – zwar in der Schweiz gelegen, aber im AK als Teil der in Frankreich gelegenen Bahnanbindung EuroAirport bezeichnet – um eine grenzüberschreitende Massnahme handelt, ist im Bundesbeschluss zum AS 2035 nicht geregelt. Die Nordwestschweizer Kantone verfolgen weiterhin das Ziel, die grenzüberschreitenden Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn sowie die Haltestelle Allschwil-Morgartenring 2030 in Betrieb zu nehmen. Dazu haben sie mit SBB Personenverkehr eine entsprechende Rollmaterialbeschaffung initiiert. Für die Haltestelle Allschwil-Morgartenring hat das BAV bei den SBB eine Vorstudie erstellen lassen. Für die weitere Projektierung stellt sich das BAV nun jedoch auf den Standpunkt, dass in den beschlossenen Ausbausritten keine Bundesmittel vorhanden seien. Der Kanton BL führt dies auf die erwähnte, ungenaue Formulierung des Bundesbeschlusses zum AS 2035 zurück.

Um bis zur Klärung der weiteren Finanzierung keine Zeit zu verlieren, haben sich die Regierungen der Kantone BL und BS im Juni 2022 bereit erklärt, die Kosten für das Vor- und Bauprojekt zu übernehmen. Die Realisierung der Haltestelle auf den nächstmöglichen Zeitpunkt 2030 ist in verschiedener Hinsicht dringend: Die Gemeinde Allschwil, mit rund 21'600 Personen die einwohnerstärkste Gemeinde im Kanton BL, ist bis jetzt noch nicht an das Bahnnetz angeschlossen. Im Einzugsbereich der neuen Haltestelle befinden sich grosse Nachfrage- und Entwicklungsschwerpunkte von Basel West und Allschwil (z. B. Bachgraben). Die bestehenden und zunehmenden Erschliessungsdefizite können ohne S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring nicht gelöst werden. Der Knotenpunkt Morgartenring ist auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel (4. Generation, Baubeginn bis 2028) und soll mit der neuen S-Bahn-Haltestelle zu einer umfassenden ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden. Neben der bereits erfolgten, überaus positiven Bewertung bei der Erarbeitung des AS 2035 erfüllt die Massnahme damit insbesondere auch das Bundesziel zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemäss der Perspektive BAHN 2050.

Analog dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ist die S-Bahn-Haltestelle im Rahmen des kommenden Standberichts (Botschaft 2023) neu als einzelne Massnahme in den STEP AS 2035 aufzunehmen. Die Planungen der SBB zeigen, dass mit einem späteren Finanzierungsbeschluss, z. B. in der Botschaft 2026, die Realisierung auf den Horizont 2030 nicht zu halten wäre. Damit könnte auch das Synergiepotenzial mit den Ausbauarbeiten dieser Strecke zum 4-Meter-Korridor nicht genutzt werden. Dieses besteht einerseits in Kostenersparnissen, andererseits auch in einer Reduktion der Dauer der Betriebseinschränkungen.

Antrag:

Die neue Haltestelle Allschwil-Morgartenring ist als Massnahme in den AS 2035 aufzunehmen. Der entsprechende Verpflichtungskredit ist dazu um weitere 15 Millionen Franken zu erhöhen, oder die Mittel sind über die bereits im AS 2035 enthaltene Position von 200 Mio. Franken für grenzüberschreitende Massnahmen bereitzustellen.

Synergien aus einer gemeinsamen Realisierung mit dem 4-Meter-Korridor auf der Elsässerbahn sind bestmöglich auszunutzen.

Ausbau Knoten Olten

Der Knoten Olten ist das Schweizer Eisenbahnkreuz schlechthin. Eine an diesem Ort funktionierende Infrastruktur ist für das gesamte Bahnsystem entscheidend. Die knappen Kapazitäten im Knoten Olten schränken schon heute den Handlungsspielraum stark ein, was auch der Kanton BL bei seiner Angebotsplanung immer wieder feststellen muss.

Die vom Bund vorgesehenen Mittel im AS 2035 und in der Leistungsvereinbarung (LV) reichen nicht aus, um die beschlossenen Angebote 2035 mit den aktuellen Zuglängen im Knoten Olten abzuwickeln. Insbesondere fehlt die Perronverlängerung der Gleise 1–3. Gemäss der kurz vor dem Abschluss stehenden Gesamtstudie der SBB sind in Olten mehrere Teilmodule zum Zielbild Knoten Olten 2035 erforderlich, die noch nicht finanziert sind. Dies betrifft namentlich die Abstellanlage in Dulliken. Sie ist gemäss einer BAV-Entscheidung nicht über STEP, sondern über die LV zu finanzieren. Für die restlichen rund 270 Millionen Franken (Personenunterführung Hardegg, Publikumsanlagen und Perronverlängerung der Gleise 1–3 sowie Olten Südkopf und vier Spurwechseln) fehlt aber zurzeit die Finanzierung. Der Kanton BL ist insofern vom Kapazitätsengpass am Knoten Olten betroffen, als dass das AK 2035 für die S9 eine Fahrlage ohne sinnvolle Anschlüsse in Olten und Sissach vorsieht. Dies würde zur Einstellung des Bahnangebots via Läuelfingen führen.

Antrag:

Der Ausbau des Knotens Olten, insbesondere die Perronverlängerungen der Gleise 1–3, sind vollständig über den STEP AS 2035 zu finanzieren. Dazu ist der Kredit um rund 270 Millionen Franken zu erhöhen.

Überprüfung des Umfangs bereits genehmigter Mittel für Projektierungen

Es ist sicherzustellen, dass die mit dem Bundesbeschluss zum AS 2035 (Art. 1 Abs. 2 lit. h - i) genehmigten Projektierungsmittel ausreichend bemessen sind, um die Grossprojekte Kapazitätsausbau Knoten Basel und Knoten Luzern bis zu den nächsten Botschaften (2026 / 2030) in Bezug auf Inhalt und Kosten zur Beschlussreife zu bringen.

Antrag:

Für den AS 2035 sind ausreichend Mittel für Projektierungen bereitzustellen.

Der Kanton BL stimmt somit der Erhöhung des Verpflichtungskredits für den AS 2035 zu, erwartet aber eine Anpassung der Erhöhung für die Aufnahme der Haltestelle Allschwil-Morgartenring und den Ausbau des Knotens Olten. Als Mitglied des Lötschberg-Komitees trägt er den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels mit. Für Projektierungen sind ausreichend Mittel bereitzustellen. Bei Kostenreduktionsstrategien dürften die Funktionalität sowie die Flexibilität und die Aufwärtskompatibilität der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt werden.

b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Der Kanton BL ist erstaunt über die Diskrepanz zwischen dem Resultat der Evaluation zum Planungsprozess und dem aktuell vorliegenden Angebotskonzept 2035, das gemäss der Meinung von Fachleuten nicht fahrbar ist (siehe Antwort zu Frage 3a).

c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

Der Kanton BL unterstützt auch zum AS 2025 nach wie vor die Forderung der KöV NWCH:

Entflechtung Pratteln

Den Ersatz der Entflechtung Pratteln durch leistungssteigernde Massnahmen lehnt der Kanton BL entschieden ab. Die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln im STEP ist schon allein deshalb notwendig, weil sie in den Planungen des BAV¹ erneut als alternativloses Element für die Weiterentwicklung des Knotens Basels bestätigt wurde. Insbesondere für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, für alle weiteren Angebotsentwicklungen und auch für die Betriebsstabilität ist sie eine essentielle Voraussetzung. Die mittlerweile als erste Etappe umgesetzte Zugfolgezeitverkürzung, welche gemäss SBB für die Angebote bis AS 2035 ausreicht, ist dazu ungenügend.

Die Streichung der Entflechtung widerspricht der Logik des STEP, welches als rollende Planung über mehrere Ausbauschritte ausgelegt ist. Aus diesen Gründen erwartet der Kanton BL, dass der mit dem AS 2025 beschlossene Kapazitätsausbau in Pratteln mit der Entflechtung weiterhin gültig bleibt und zum notwendigen Zeitpunkt umgesetzt wird. Auch wenn die Massnahme in der Umsetzung vorläufig sistiert bleiben sollte, ist auf deren Streichung aus dem Bundesbeschluss AS 2025 zu verzichten.

Mit dem Verzicht auf die Entflechtung müsste konsequenterweise auch der Verpflichtungskredit um den eingesparten Betrag entlastet werden. Da dies nicht geschieht, ist davon auszugehen, dass andere Projekte teurer ausfallen als in der Botschaft prognostiziert. Der Verpflichtungskredit ist daher um die Kostenüberschreitung der übrigen Projekte zu erhöhen, damit die Entflechtung Pratteln erstellt werden kann.

Antrag:

Auf die Streichung der Entflechtung Pratteln ist zu verzichten. Im Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist Art. 1 Abs. 2 lit. e in der ursprünglichen Form zu belassen.

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den AS 2025 für die Eisenbahninfrastruktur ist im Umfang von 506 Millionen Franken, die aus den Mehrkosten diverser Projekte resultieren, auf 7,236 Milliarden Franken zu erhöhen.

d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

¹ vgl. Schlussbericht zum 5-Punkte-Plan zur Konfiguration Knoten Basel vom 25. Mai 2022 und Erläuternder Bericht, S. 76 unter der Rubrik i.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Ja, einer Anpassung des Gesamtkredits kann der Regierungsrat zustimmen.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

4-Meter-Korridor Basel SBB–Basel St. Johann (Elsässerbahn)

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken und für ein redundantes System ist auch die linksrheinische Strecke via Frankreich für den Kanton BL von Bedeutung. Damit kann der Güterverkehr auch im Falle von Betriebseinschränkungen und Streckenunterbrüchen auf der rechtsrheinischen Strecke (z. B. Tunnel-Havarie Rastatt) sichergestellt werden. Deshalb begrüsst der Regierungsrat den 4-Meter-Korridor auf der Elsässerbahn.

Antrag:

Der 4-Meter-Korridor auf der Strecke Basel SBB–Basel St. Johann ist nach Abschluss des Vorprojekts in das Programm Vier-Meter-Korridor und als bezeichnete Strecke in Art. 2 Abs. 2 des 4-Meter-Korridor-Gesetzes vom 13. Dezember 2013 aufzunehmen.

2. Perspektive BAHN 2050

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Ja, mit der Präzisierung, dass das Bahnangebot Teil der Gesamtmobilität ist und die Bahnentwicklung mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt ist. Dies setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen ARE und BAV auf Bundesebene sowie mit den zuständigen kantonalen Fachstellen voraus.

Die Studien zu den Kernsätzen zeigen eindrücklich, dass ein Ausbau des Bahnangebots zwar aus Kapazitätsgründen absolut notwendig ist, aber allein nur eine insgesamt geringe Verkehrsverlagerung um einige Prozentpunkte bewirkt. Entsprechend wichtig ist es, dass auch die anderen Verkehrsträger und die Gesamtmobilität beeinflussenden Fachbereiche (z. B. Raumplanung, Steuerwesen) unter Berücksichtigung der Klima- und Energiestrategie mit einer Perspektive 2050 weiterentwickelt werden.

- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Ja, der Regierungsrat unterstützt die Zielsetzung ausdrücklich.

c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?*

Beim Personenverkehr ist der Regierungsrat mit der Stossrichtung vollumfänglich einverstanden. Beim Güterverkehr hat er hingegen einzelne Vorbehalte.

– **Personenverkehr**

Die Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen im Agglomerations- und Regionalverkehr, inklusive Grenzregionen, wird ausdrücklich begrüsst. Sie stimmt mit der durch die Raumplanung forcierten Siedlungsentwicklung nach innen und der Verdichtung bestehender Siedlungsräume überein. Gerade in den urbanen Regionen und Agglomerationen kann der öffentliche Verkehr generell seine Stärken ausspielen. Mit den investierten Mitteln wird so eine möglichst grosse Verkehrsverlagerung erzielt. Dies gilt insbesondere auch für die trinationale Agglomeration Basel. Hier liegt ein grosses Potenzial zur Verbesserung des Modal Splits zugunsten der Bahn insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Planungen zur Verbesserung des Angebots der trinationalen S-Bahn sowie zu der hierfür benötigten Infrastruktur laufen genau in diese Richtung.

Weiteres Entwicklungspotenzial sieht der Kanton BL aber auch im internationalen Personenverkehr (IPV). Der IPV ist tagsüber auf Distanzen von 300–500 Kilometern (bzw. nachts auf noch weiteren Strecken) gegenüber dem Strassen- und Luftverkehr konkurrenzfähig.

– **Güterverkehr**

Dem Grundsatz, wonach es im Binnengüterverkehr den Zugang zur Bahn über intermodale Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen zu verbessern gilt, stimmt der Kanton BL vollumfänglich zu. Bevor allerdings für den Schienengüterverkehr gezielt Massnahmen für den Bau neuer Anlagen und zur Trassensicherung auf dem Bahnnetz in Betracht gezogen werden, gilt es in jedem Fall die heutigen Strukturen und Abläufe über kurze und mittlere Distanzen vertieft zu überprüfen und an die veränderten Marktbedingungen anzupassen. Dabei sind zur Sicherstellung der Transportketten in der Fläche auch kombinierte Modelle mit dem Strassengüterverkehr zu berücksichtigen. Vor allem sind die technischen Innovationen, insbesondere in der Digitalisierung und der Dekarbonisierung, gezielt voranzutreiben. Dies gilt speziell für den Einzelwagenladungsverkehr, bei welchem unseres Erachtens noch erhebliches Rationalisierungspotenzial besteht.

d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung zu neuen Technologien und zur Automatisierung. Die Erfahrung zeigt aber, dass damit auf den stark belasteten Strecken kaum mehr ein Kapazitätsgewinn erfolgen kann, da in die automatischen Systeme hohe Sicherheitsreserven eingebaut werden müssen und diese Strecken bereits heute sehr gut bewirtschaftet werden. Daher ist er der Überzeugung, dass für Kapazitätsausbauten weiterhin grössere Streckenausbauten notwendig sind.

Die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 müssen speziell auch in die wirtschaftliche Bewertung von Vorhaben einfließen. Nur so wird es möglich sein, dass Projekte, welche die Anforderungen in hohem Mass erfüllen, entsprechend bevorzugt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die für die Bewertung von Einzelvorhaben angewandte Methodik nach NIBA angepasst wird. Insbesondere sind die mit den Zielsetzungen angestrebten raumplanerischen Wirkungen (Siedlungsentwicklung nach innen, Verdichtung, Anbindung «intermediärer Siedlungsräume») mit angemessener Gewichtung zu berücksichtigen. Vorzugsweise sind dabei auch die positiven volkswirtschaftlichen Effekte aus der Raumplanung bzw. die Agglomerationseffekte zu monetarisieren. Die Wirkungen anderer wichtiger Indikatoren wie etwa Reisezeitgewinne, aber auch der Überlastabbau sind entsprechend zu relativieren.

Idealerweise sollten die in der Perspektive BAHN 2050 gewonnen Erkenntnisse schweizweit konkretisiert und dazu ein langfristiges Ziel-Angebotskonzept erstellt werden (analog Bahnknoten Basel). An diesem könnten die Zwischenschritte betreffend die Aufwärtskompatibilität geprüft werden.

Antrag:

Die NIBA-Methodik ist für die Bewertung künftiger Vorhaben dahingehend weiterzuentwickeln, dass sie die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 adäquat berücksichtigt.

3. Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Der Regierungsrat ist überrascht über das Scheitern des Planungsprozesses zum Ausbauschritt 2035 (AS 2035), zumal diesem im Evaluationsbericht noch durchwegs gute Noten ausgestellt wurden. In Anbetracht des aktuellen Sachstandes mit einem nicht zuverlässig fahrbaren Angebotskonzept ist das Vorgehen verständlich. Er erwartet jedoch, dass die Gründe, die zu diesem Zwischenschritt geführt haben, aufgearbeitet und in der Botschaft 2026 dargelegt werden, damit in den folgenden Ausbauschritten zuverlässige Angebote erarbeitet werden können. Die Anträge zum AS 2035 sind spätestens mit der Überarbeitung zu berücksichtigen.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Der Kanton BL begrüsst sowohl Ergänzungen des nächsten Ausbauschrittes in der Botschaft 2026 wie auch deren Ausrichtung an der Perspektive BAHN 2050 ausdrücklich. Wichtig scheint, dass die Projektarbeiten für diese grossen und komplexen Vorhaben langfristig finanziert werden, um keine Projektunterbrüche zu provozieren. Dazu sind die notwendigen Gelder zu sprechen.

Ergänzend sollten in der Botschaft 2026 die notwendigen Mittel für Investitionen zur Verbesserung der Produktion schon beschlossener Angebote sowie für geplante, aber noch nicht beschlossene Angebotsverbesserungen bereitgestellt werden. Vor allem mit einer Anpassung und Erweiterung von bestehenden Anlagen können ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, um anschliessend unter laufendem Betrieb die eigentlichen Massnahmen für Grossprojekte umsetzen zu können

(z. B. Ertüchtigung des Bahnhofs Basel SBB für anschliessenden Bau des Herzstücks der trinationalen S-Bahn).

Für die Prüfung und Bewertung der Vorhaben verweist der Regierungsrat auf den Antrag in der Antwort zu Frage 2e).

- c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschriffs (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Da mit der Botschaft 2026 ein ungeplanter Zwischenschritt notwendig wird, ist es leider unvermeidlich, dass erst mit der Botschaft 2030 über einen nächsten umfassenden Angebotsschritt entschieden werden kann. Auch in diesem Zusammenhang wird eine Ausrichtung auf die Perspektive BAHN 2050 begrüsst.

Für die Prüfung und Bewertung der Vorhaben verweist der Regierungsrat auf den Antrag in der Antwort zu Frage 2e).

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschriffe?*

Die Erfahrung bei den bisherigen Ausbauschriffen hat gezeigt, dass der Vierjahres-Rhythmus zu kurz ist, um die jeweiligen Planungsprozesse hintereinander abzuarbeiten und zuverlässige Angebotskonzepte zu erstellen. Der Prozess müsste dahingehend optimiert werden, dass mit den Arbeiten zum übernächsten Planungsschritt bereits begonnen wird, wenn der nächste noch in Planung ist (gleichzeitige Planung an zwei Zeithorizonten).

Die Planungspartner sollten sich ausserdem zum Ziel setzen, auf der Grundlage der Perspektive BAHN 2050 ein langfristiges Ziel-Angebotskonzept zu erarbeiten, aufgrund dessen dann in den jeweiligen Ausbauschriffen Etappen definiert werden. Der Kanton BL empfiehlt zudem, nach der Umsetzung der jeweiligen Ausbauschriffe einen Bericht über die Erreichung der verkehrlichen und räumlichen Ziele zu erstellen.

Wegen des langen Vorlaufs in der Planung und Projektierung sind Grossprojekte sinnvollerweise zu etappieren und auf verschiedene Ausbauschriffe zu verteilen, so wie dies im Nationalstrassenbau seit längerem gehandhabt wird und heute auch bei Bahn 2000 und NEAT der Fall wäre. Andernfalls würde in einem Ausbauschritt ein unverhältnismässig hoher Anteil der finanziellen Mittel auf wenige Grossvorhaben entfallen, was politisch kaum mehrheitsfähig sein dürfte. Die Wirtschaftlichkeit hingegen müsste für das gesamte Projekt berechnet werden. Zusätzlich braucht es eine Sensitivitätsanalyse, so wie diese bereits im AS 2035 vorgenommen worden ist.

Um die Planungsprozesse koordiniert und in der notwendigen Qualität abarbeiten zu können, wird der Bundesrat gebeten, zu prüfen, ob auch die personellen Ressourcen in den Planungsabteilungen des BAV aufzustocken sind.

4. Weitere Bemerkungen

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne Florian Kaufmann, florian.kaufmann@bl.ch, Tel. 061 552 51 10 und Thomas Hohl, thomas.hohl@bl.ch, Tel. 061 552 59 42 zur Verfügung.

Hochachtungsvoll

Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin