

Vorlage an den Landrat

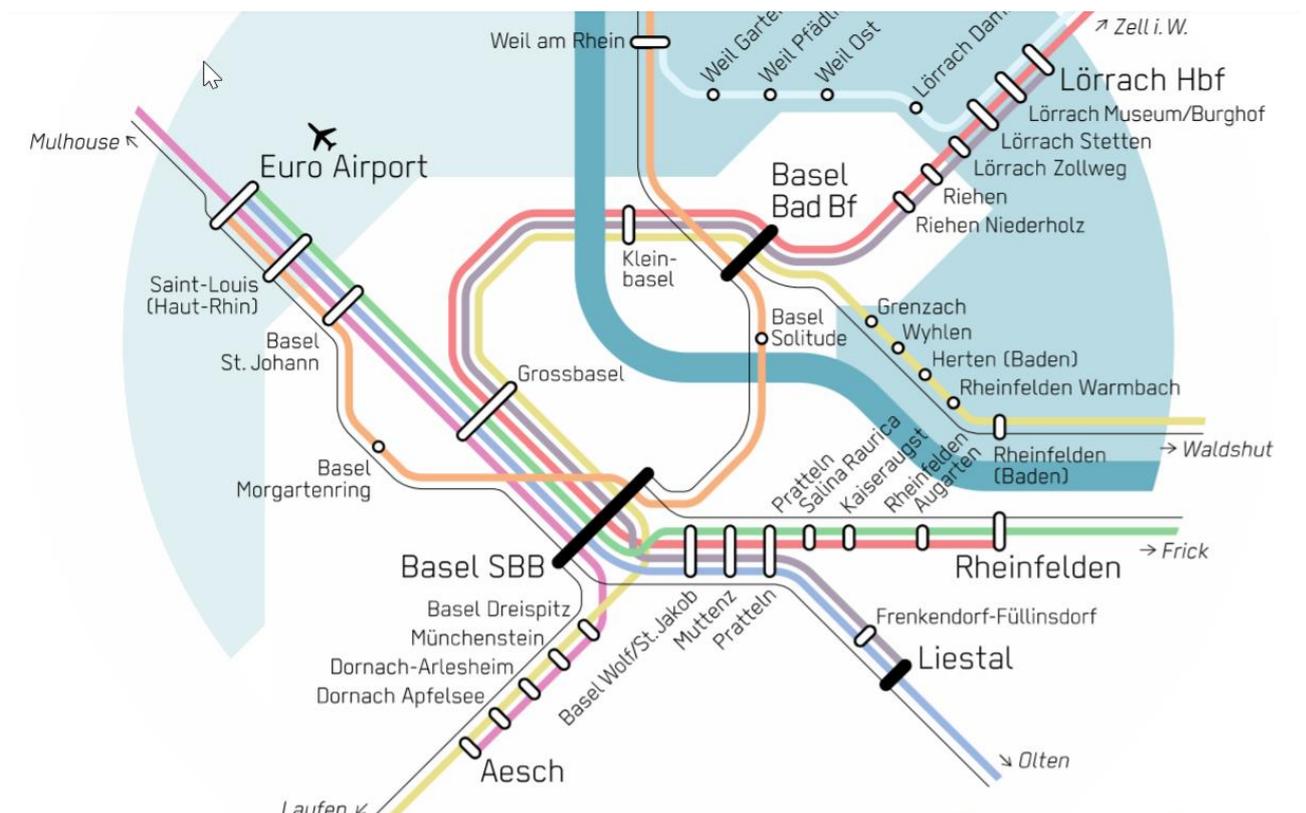
Vorprojekt Herzstück Regio-S-Bahn Basel
Schlussabrechnung Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung)
(LRV Nr. [2014/174](#) vom 20. Mai 2014; LRB Nr. 2014/2137 vom 18. September 2014)

und

Ausgabenbewilligung Bahnknoten Basel / Herzstück; Planung und Projektierung

2020/315

vom 23. Juni 2020



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Planung, Projektierung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen stehen in der Zuständigkeit des Bundes. Vorleistungen der Standortregion sind aber nötig und sinnvoll, damit ein Projekt beim Bund spruchreif werden kann. Das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel (ehemals Regio-S-Bahn) ist ein partnerschaftliches Geschäft der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft; deshalb wurden die notwendigen Kredite in beiden Kantonen parallel genehmigt: Am 18. September 2014 hat der Landrat (BL) einen Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) in der Höhe von 9,767 Mio. Franken bewilligt (LRB 2014/2137; [LRV 2014 / 174](#) vom 20. Mai 2014). Gleichzeitig hat im September 2014 der Grosse Rat (BS) 19,533 Mio. Franken (d.h. insgesamt 29,3 Mio. Franken) für ein Vorprojekt Herzstück gesprochen (nachfolgend Kredite Herzstück).

In einer ersten Phase haben die beiden Kantone BS und BL den Verein AggloBasel mit der Führung der Geschäftsstelle der Gesamtprojektleitung beauftragt. Im Rahmen der Neuorganisation des Bahnknotens Basel wurde die Projektorganisation angepasst, der Vertrag mit AggloBasel in gegenseitigem Einvernehmen gekündigt und die Führung einem Konsortium BS/BL mit einem mandatierten Geschäftsleiter übertragen.

Als für das Konsortium wichtigstes Etappenziel wurde die Aufnahme des Herzstücks in das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, den Ausbauschritt STEP AS 2035 des Bundes, festgelegt.

Unter Führung des Konsortiums gelang es, im Zeitraum September 2016 bis April 2017 die wichtigsten konzeptionellen Elemente des Herzstücks festzulegen und diese im April 2017 in einem Synthesebericht zu dokumentieren. In die definitive Botschaft des Bundesrates zu STEP AS 2035 wurde das Herzstück allerdings noch nicht aufgenommen. Im Rahmen der Beratungen im eidgenössischen Parlament wurde das Anliegen der Region Basel schliesslich antragsgemäss berücksichtigt und fürs Herzstück wurden Projektierungsmittel von 100 Millionen Franken gesprochen. Mit diesen Mitteln kann der Bund dieses Vorhaben mindestens bis vor die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens weiter konkretisieren.

Insgesamt kann heute mit Befriedigung festgestellt werden, dass sich die Anstrengungen der beiden Kantone und die Bereitschaft, die Planung/Projektierung des Herzstücks auf eigene Rechnung voranzutreiben, gelohnt und ausbezahlt haben. Nur mit beharrlichem Vorantreiben von Planung und Projektierung des Herzstücks sowie geschlossen vorgetragenen Forderungen der Region Basel ist es gelungen, die während vieler Jahre bei Bund und SBB spürbare Zurückhaltung gegenüber diesem Vorhaben zu überwinden und das Vorhaben im aktuell beschlossenen Ausbauschritt der Bahninfrastruktur so zu verankern, dass es nun mit Unterstützung des Bundes weiterbearbeitet und vorangetrieben werden kann. Noch aber ist das Ziel einer gesicherten, zeitnahen Realisierung des Herzstücks nicht endgültig erreicht. Es gilt nun dafür zu sorgen, dass dies mit dem nächsten Ausbauschritt, der im Jahr 2026 beschlossen werden soll, erreicht wird.

Der Bundesbeschluss zu STEP AS 2035 ist am 1. Januar 2020 in Kraft getreten. Auf diesen Zeitpunkt ging die Zuständigkeit für die Umsetzung dieses Programms und damit auch fürs Herzstück an den Bund über. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat per 1. Januar 2020 die Federführung beim Bahnknoten Basel übernommen und zugesichert, die weiteren Arbeiten ohne Verzug weiter voranzutreiben.

Seitens der Kantone BS und BL gilt es nun, die Weiterbearbeitung der Bahnknoten Basel-Vorhaben – und dabei insbesondere das Herzstück – zu begleiten und unterstützen. Gleichzeitig verbleiben in Zusammenhang mit dem angestrebten Ausbau der Bahninfrastrukturen bei den Kantonen zahlreiche Aufgaben im eigenen Verantwortungsbereich im Übergang von Bahninfrastrukturen zu kantonalen Infrastrukturen.

Mit der Übernahme der Federführung und der Finanzierung der Projektierungsarbeiten für das Herzstück Basel durch den Bund kann nun die Schlussabrechnung des Verpflichtungskredites (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) vorgelegt werden. Mit dieser Schlussabrechnung werden die aufgelaufenen Kosten per 31.05.2020 von CHF 2'373'549.30 (24,5 %) des Verpflichtungskredites abgerechnet. CHF 7'393'450.70 (75,5 %) von CHF 9'767'000.00 (100 %) der genehmigten Mittel werden nicht beansprucht. Für die zukünftigen Arbeiten, Bahnknoten Basel / Herzstück; Planung und Projektierung, wird eine neue einmalige Ausgabenbewilligung von CHF 2'800'000.00 beantragt. Die Gesamtkosten (aufgelaufene Kosten des bisherigen Verpflichtungskredites und neue Ausgabenbewilligung) belaufen sich damit auf CHF 5'173'549.30; d.h. 53 % der 2014 bewilligten Mittel von CHF 9'767'000.00.

Im Kanton Basel-Stadt hat der Regierungsrat am 28. April 2020 dem Grossen Rat eine Schlussabrechnung des Vorprojektes für das Herzstück per 31.12.2019 zur Kenntnisnahme vorgelegt und neue Mittel einerseits für die Finanzierung der für die Mitwirkung in der Projektorganisation Bahnknoten Basel entstehenden Aufwendungen und andererseits für die Finanzierung der Planung und Projektierung der mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen beantragt. Die Vorlagen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind inhaltlich aufeinander abgestimmt, aus formellen Gründen aber nicht identisch. Zudem sollen in Basel-Stadt gleichzeitig parlamentarische Vorstösse abgeschrieben werden. Aus diesem Grund sind die Abrechnungen (im Gegensatz zur Kreditvorlage im Jahr 2014) kein partnerschaftliches Geschäft.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen zu den erfolgten Arbeiten	6
2.3.1.	<i>Phase 0, Projektstart</i>	6
2.3.2.	<i>Phase 1, Synthesebericht</i>	7
2.3.3.	<i>Phase 2, Entscheide Bund und weiterführende konzeptionelle Arbeiten</i>	10
3.	Krediterteilung.....	12
3.1.	Bewilligung des Kredites durch den Landrat und den Grossen Rat	12
3.2.	Fakultatives Referendum	12
3.3.	Schlussabrechnung des Verpflichtungskredites per 31.05.2020	12
3.4.	Kostenabrechnung	14
3.4.1.	<i>Kostenermittlung</i>	14
3.4.2.	<i>Teuerung</i>	14
3.4.3.	<i>Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer brutto</i>	14
3.4.4.	<i>Erfüllungsgrade</i>	14
3.4.5.	<i>Administrative Schlussarbeiten</i>	15
4.	Zukünftige Arbeiten.....	15
4.1.	Koordination Bahnknoten Basel / Vorprojekt Herzstück	15
4.2.	Neuorganisation des Bahnknotens Basel	16
4.3.	Künftige Aufgaben BL und BS	17
5.	Neue Ausgabenbewilligung: Bahnknoten Basel/ Herzstück; Planung und Projektierung.....	18
5.1.	Notwendige Mittel BS und BL für die Weiterbearbeitung	18
5.1.1.	<i>Mittelbedarf BS/BL Ebene Bahnknoten</i>	18
5.1.2.	<i>Mittelbedarf Ebene Kanton BL</i>	18
5.1.3.	<i>Mittelbedarf für von BS und BL gemeinsam zu finanzierende Aufgaben</i>	20
5.2.	Quantitative Abschätzung des Mittelbedarfs	20
5.3.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	21
5.4.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	21
5.5.	Finanzielle Auswirkungen	21
5.6.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	24
5.7.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	24
5.8.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	24
6.	Anträge	25
6.1.	Beschluss	25
7.	Anhang	25

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel (ehemals Regio-S-Bahn) ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze im Raum Basel. Es ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahnnetz mit Durchmesserlinien werden. Es ist die fehlende Verbindung – der Missing Link – im Bahnnetz der Agglomeration und schliesst die Lücke im historisch gewachsenen Eisenbahnnetz der Dreiländerregion. Erst das Herzstück schafft ein leistungsfähiges, trinationales S-Bahnsystem mit schnellen Durchmesserlinien und stellt deshalb einen Quantensprung für die Erreichbarkeit in unserer Region und die Funktionalität der S-Bahn dar.

Das Herzstück soll als Tunnelsystem die beiden Kopfbahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie den dritten Basler Bahnhof St. Johann verbinden. In den Jahren ab 2000 wurden diverse Studien und Analysen zu dieser Thematik forciert. Ferner wurden, lange vor der Gesetzgebung zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) ab 2016, Strategien entwickelt, wie sich eine nachfolgende Projektphase „Vorprojekt“ zeitlich, technisch, organisatorisch und finanziell gestalten liesse. Im 2013 wurde die Vorstudienphase mit einem von den Kantonen BS und BL gemeinsam finanzierten Bericht zum vorläufigen Abschluss gebracht. Hierin wurden, neben konkreten Empfehlungen, die grundsätzliche Machbarkeit, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aufgezeigt, aber auch noch zu klärende Pendenzen aufgeführt, wie beispielsweise die konkrete Linienführung oder die genaue Herzstückintegration in die Bahnhöfe in Zusammenhang mit dem gesamten Bahnsystem.

Es war schon damals bekannt, dass das BAV geplant hat, im Jahr 2018 den nächsten Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), den sogenannten Ausbauschritt STEP AS 2030/35, dem Bundesparlament zum Beschluss zu unterbreiten. Hierfür mussten bereits Ende 2014 die Projekte beim Bund angemeldet sein. Die beiden Kantone hatten sich zum Ziel gesetzt, eine Finanzierung über den BIF im nächstmöglichen Ausbauschritt und somit im Rahmen des Ausbauschritts 2030/35 zu erreichen. Das BAV beurteilte damals diese Möglichkeit als valabel, es wurden aber klare Signale beider Basel zugunsten des Herzstücks erwartet, auch was dessen Priorität gegenüber anderen Bahninfrastrukturprojekten in der Region betrifft. Entsprechend wurde es als zweckmässig und notwendig beurteilt, dass die beiden Kantone – im Sinne einer Vorleistung für das Projekt – die Ausarbeitung eines Vorprojekts alleine finanzieren. Um dem Projekt bei der Einreichung genügend Gewicht beizumessen, haben die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft deshalb im Jahr 2014 die Zustimmung zur Ausarbeitung des Vorprojekts für das Herzstück erteilt. Als erfolgreiche Beispiele galten die Vorfinanzierung der zweiten Durchmesserlinie in Zürich sowie die Freigabe eines 20 Millionen-Kredits für das Vorprojekt des Tiefbahnhofs Luzern.

2.2. Ziel der Vorlage

- Information des Landrates bzgl. Stand der Projektierung Herzstück und des weiteren Vorgehens.
- Abrechnung des Verpflichtungskredites (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) gemäss LRV Nr. [2014/ 174](#) per 31.05.2020.
- Antrag und Genehmigung einer neuen Ausgabenbewilligung zur Sicherstellung, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten für den Bahnknoten Basel und das Herzstück auch in den folgenden Jahren aktiv begleitet und eigene, in Zusammenhang mit dem Bahnknoten stehende Massnahmen bzw. entsprechende Planungs- und Projektierungsarbeiten eingeleitet werden können.

Das Vorhaben, das Vorprojekt des Herzstücks, ist noch nicht abgeschlossen; es haben sich aber wesentliche Punkte, unter welchen der Verpflichtungskredit 2014 genehmigt wurde, geändert: Der

Verpflichtungskredit wurde genehmigt in der Annahme, dass das Vorprojekt durch die 2 Kantone BS und BL finanziert und erarbeitet wird. Mit dem Bundesbeschluss zum STEP AS 2035 geht per 1. Januar 2020 die Zuständigkeit für die Umsetzung dieses Programms und damit auch fürs Herzstück an den Bund über. Das BAV hat per 1. Januar 2020 die Federführung inkl. Finanzierung für die Projektierung übernommen; die Kantone sind damit nur noch als Begleitung und mit der Anpassung der eigenen Infrastruktur involviert.

Da das Vorhaben nicht abgeschlossen ist – es liegt noch kein Vorprojekt vor – haben die Abrechnung des Verpflichtungskredites und die neue Ausgabenbewilligung einen grossen inhaltlichen Zusammenhang; die Darlegung dieses inhaltlichen Zusammenhanges wäre mit einer Aufteilung der Abrechnung (im Rahmen einer Sammelvorlage) und einer separaten Landratsvorlage für die neue Ausgabenbewilligung verloren gegangen bzw. wäre schwierig zu erklären gewesen und hätte zu Doppelspurigkeiten geführt; eine Koordination der 2 Vorlagen wäre zudem nicht möglich gewesen.

Aus diesem Grunde wurde entschieden, Abrechnung und neue Ausgabenbewilligung im Rahmen einer Vorlage dem Landrat vorzulegen; dieses Vorgehen ist bzgl. Transparenz, Einfachheit und Zweckmässigkeit das beste Vorgehen.

2.3. Erläuterungen zu den erfolgten Arbeiten

2.3.1. Phase 0, Projektstart

Gemäss Landratsvorlage 2014 war vorgesehen, für die Vorprojektphase eine eigene Projektorganisation zu bilden und diese durch Vertreterinnen und Vertreter der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zu besetzen. Die Gesamtprojektleitung sollte eine eigene Geschäftsstelle erhalten, welche organisatorisch der Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel angegliedert werden sollte.

Gestützt auf den Auftrag des Grossen Rates BS und des Landrates BL haben die Kantonsvertreterinnen und -vertreter die Kooperationsvereinbarung Vorprojekt Herzstück (Konsortium BS/BL) abgeschlossen und den Verein AggloBasel mit der Vorprojektierung des Herzstücks beauftragt.

Bei Aufnahme der Arbeiten zum Vorprojekt galt es, die bereits in der Vorstudienphase formulierten wichtigsten Fragestellungen und Pendenzen abzuklären. Dies betraf namentlich die Trassierungselemente mit minimalen Radien, die Neigungsverhältnisse der Neubaustrecke sowie deren konkrete bauliche Einbindung in die Bahnhöfe, speziell in den Bahnhof Basel SBB. Damit einhergehend stellten sich aber weitere zentrale Fragestellungen wie jene nach der Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer à-Niveau-Einführung in die Bahnhöfe mit Verzicht auf allfällige teure Tiefbahnhöfe sowie in Folge dessen die Möglichkeiten zur Verbesserung von Personenfluss und Perronerschiessung speziell im Bahnhof Basel SBB. Zudem zeigte sich mit den zwischenzeitlich neu bzw. weiter entwickelten Nationalstrassenprojekten Rheintunnel und Anschluss Basel City dringender Koordinations- und Anpassungsbedarf, um die sich abzeichnenden Kreuzungskonflikte bewältigen zu können.

Wesentliche Erkenntnisse aus dieser Startphase waren zudem, dass eine Beantwortung derart konzeptioneller Fragestellungen allein mit Fokus auf eine Neubaustrecke Herzstück nicht möglich war und ist, sondern im übergeordneten Kontext eines zugehörigen Gesamtprojektportfolios des Bahnknotens Basel beantwortet werden muss. Anlässlich des 2. trinationalen Bahnkongresses vom 26./27. April 2016 wurde dementsprechend herausgestrichen, dass die Weiterbearbeitung des Herzstücks und des Bahnknotens Basel auf die angestrebten Entwicklungen des internationalen und nationalen Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs abgestimmt werden muss.

2.3.2. Phase 1, Synthesebericht

Das Herzstück ist ein Kernelement im Projektportfolio des Bahnknotensystems Basel, wo Regionalzüge sowie nationale und internationale Fern- und Güterverkehrszüge aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland verkehren. Im Rahmen der Vorprojektierungsarbeiten zeigte sich rasch, dass das Herzstück mit der Entwicklung des Bahnknotens Basel derart eng verflochten ist, dass dessen Projektierung nur in enger Abstimmung mit den weiteren Projekten in und um den Bahnknoten Basel erfolgen kann.

Aufgrund dieser Verflechtungen, der Komplexität des Bahnknotens Basel, seiner internationalen Bedeutung sowie der bestehenden und künftig noch stärkeren Verkehrsbelastung haben das BAV sowie die Kantone BS und BL am 26. Januar / 1. Februar 2017 eine Vereinbarung für den Aufbau einer eigenen Organisation zur Steuerung und Koordination der Ausbaumassnahmen im Bahnknoten Basel unterzeichnet. In die Projektorganisation Bahnknoten Basel wurden auch die bei den vielen anderen Vorhaben innerhalb des Bahnknotens federführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB (SBB Infrastruktur und Personenverkehr) und die Deutsche Bahn (DB Netz AG) aufgenommen. Gestützt auf die Vereinbarung mit dem BAV übernahmen die Konsortiumspartner BS und BL die Leitung des Bahnknotens Basel. Mit der Aufgabe des Koordinators haben die zwei Kantone den ehemaligen Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra) betraut.

In Zusammenhang mit dem Aufbau der Organisation Bahnknoten Basel wurde die Zusammenarbeit der beiden Kantone auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt. Denn bei der für die Koordination des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel verantwortlichen Bestellerorganisation trireno hatte es sich gezeigt, dass sie ihre grenzüberschreitende angebotsbezogene Aufgabe unter der Voraussetzung einer organisatorischen Trennung von den Aufgaben der Infrastrukturprojektierung besser erfüllen kann. In der Folge wurde die ursprüngliche Kooperationsvereinbarung durch einen „Konsortialvertrag betreffend Koordination Bahnknoten Basel und Vorprojektierung Herzstück“ abgelöst und Mitte April 2017 der Geschäftssitz des Konsortiums räumlich in das BVD verlegt und das an AggloBasel erteilte Mandat in gegenseitiger Absprache per 30. September 2017 gekündigt.

Im September 2016 wurde unter Leitung des Geschäftsführers des Konsortiums BS/BL und gleichzeitigem Koordinator des Bahnknotens Basel die Klärung der wichtigsten offenen konzeptionellen Fragen in Angriff genommen. Diese Arbeiten standen unter einem erheblichen Zeitdruck, denn seitens des Bundes waren die vorbereitenden Arbeiten für die Vernehmlassungsvorlage STEP AS 2030/35 bereits in vollem Gange. Es galt, das Vorhaben bestmöglich zu konkretisieren, um die Chancen für eine Aufnahme in diese Ausbaubotschaft des Bundes zu verbessern.

Als Auftrag für die mit einem Synthesebericht zu dokumentierenden Arbeiten legten BAV, SBB, DB sowie die Kantone BS und BL folgende Kernfragen fest:

1. Trassierung Herzstück: Wie soll das Herzstück trassiert und wie soll es in die Zielbahnhöfe eingebunden werden?
2. Erschliessung Bahnhof Basel SBB: Wie sollen eine hinreichend leistungsfähige Fussgänger- verbindung / Perronerschliessung sowie die städtischen Erschliessungsanlagen des Bahnhofs Basel SBB ausgestaltet werden?

Die durchgeführten Arbeiten basierten auf der Variante „Mitte“ gemäss Vorstudienphase und dem Angebotskonzept von trireno, der Bestellorganisation für die trinationale S-Bahn Basel. Zwingende Vorgaben für die Planung waren eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof, die direkte Erschliessung des Stadtzentrums mit mindestens einer Haltestelle, die Gewährleistung der Interoperabilität und die Ermöglichung späterer Ausbauoptionen. Als Optionen einzubeziehen sind die Fernverkehrstauglichkeit, zusätzliche Haltestellen, eine vier- statt zweigleisige Anlage, ein Abzweiger zur direkten Anbindung des EuroAirports („Y-Ast“) sowie die Sanierung der Elsässerbahn, der Verbindungsstrecke nach Frankreich.

Trassierung Herzstück

Es wurden vier Herzstück-Varianten untersucht. Alle Varianten verbinden die Hauptbahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof und bedienen eine neue unterirdische Haltestelle Basel Mitte als Fixpunkt. Sie unterscheiden sich in Bezug auf die horizontale und vertikale Linienführung und hierbei namentlich durch die Art der Einbindung in die Zielbahnhöfe. Zusätzlich wurde eine Variante ohne Tunnelverbindung geprüft. Als Referenz diente der Zustand im Ausbauschnitt 2025.

Die untersuchten Varianten sind im Synthesebericht vom April 2017 ausführlich beschrieben.

Der Variantenvergleich bestätigte den hohen Kundennutzen des Herzstücks, indem es eine deutliche Reduktion der Umsteigevorgänge, eine Abnahme der Reisezeiten, eine direkte Erschliessung des Stadtzentrums und eine Entlastung der Tramlinien in der Innenstadt ermöglicht. Alle Varianten weisen ausserdem ein positives Verhältnis von volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten aus.

Aus dem Vergleich der untersuchten fünf Varianten ging die Variante HOCH Y als Bestvariante hervor.

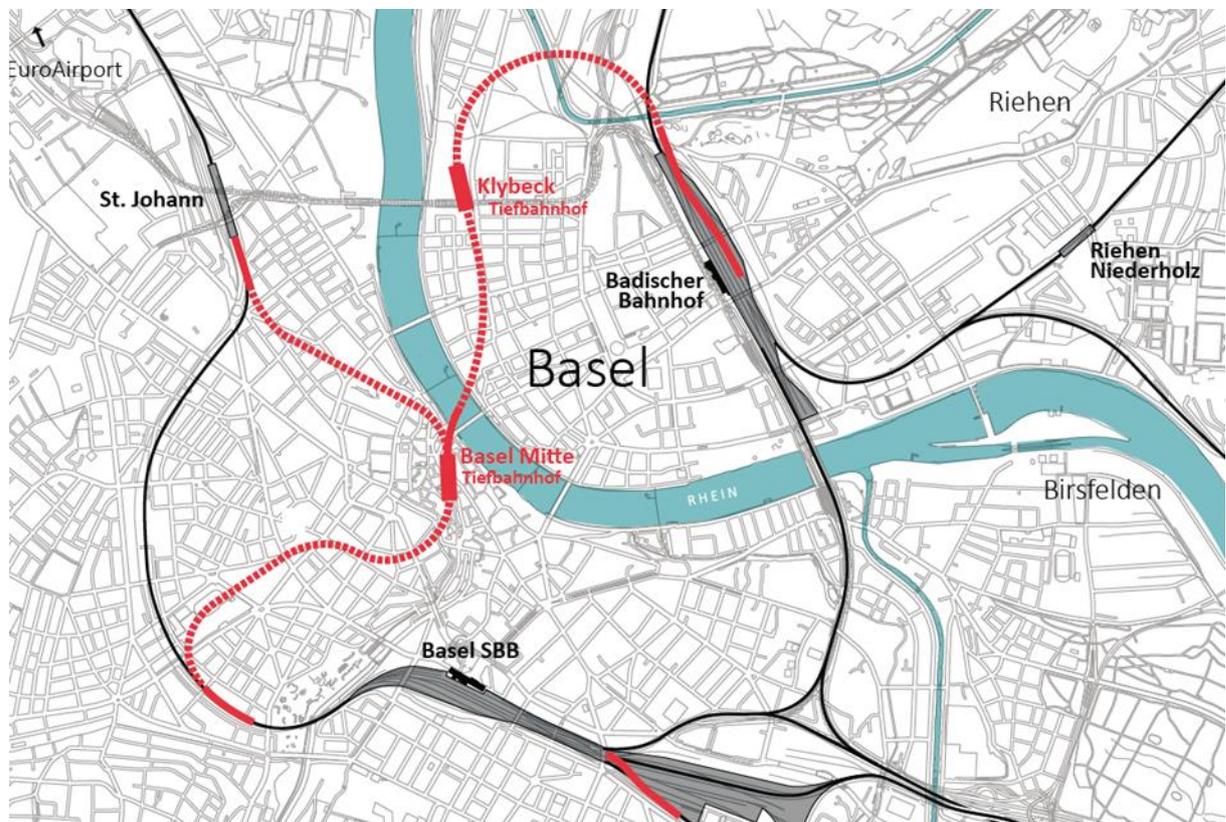


Abbildung: Variante HOCH Y: Linienführung Herzstück mit Tiefhaltestellen Basel Mitte und Klybeck

Diese präferierte Konfiguration weist in Bezug auf die Stadtentwicklung ein sehr grosses Potenzial auf, da mit den durchs Herzstück ermöglichten Durchmesserlinien der S-Bahn und den vorgesehenen neuen Tiefhaltestellen ‚Basel Mitte‘ und vor allem ‚Klybeck‘ die raumplanerisch angestrebte Verdichtung nach innen sowie eine Entlastung des Tramnetzes in der Kernstadt ermöglicht werden, insbesondere in den stark belasteten Abschnitten zwischen Centralbahnplatz – Aeschentplatz – Schifflande.

Die Haltestelle Klybeck stellt eine wesentliche Neuerung gegenüber dem Stand nach Abschluss der Vorstudien dar. Denn inzwischen haben sich die Entwicklungsmöglichkeiten in den Basler

Quartieren Klybeck und Kleinhüningen konkretisiert (Hafen- und Stadtentwicklung, Arealentwicklung klybeckplus). Hier liegen die grössten Potenziale Basels für zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze, die durch die Haltestelle Klybeck direkt mit der S-Bahn erschlossen werden können.

Das System der S-Bahn-Durchbindungen auf Basis des Herzstücks hat jedoch auch zur Folge, dass die Betriebskonzepte und damit auch die Gleiskonfigurationen der heute bestehenden Bahnhöfe überprüft, fallweise angepasst und im Zusammenspiel mit den schrittweise zu erfolgenden Angebotserweiterungen etappiert werden müssen. Die gewählte Linienführung „HOCH Y“ bringt nicht nur verkehrlichen Nutzen für den Regionalverkehr beziehungsweise die S-Bahn. Dank ihr können auch die heute vorwiegend als Sackbahnhöfe betriebenen Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof in erheblichem Umfang als effizientere Durchgangsbahnhöfe betrieben und zusätzlicher Nutzen für den internationalen und nationalen Fernverkehr sowie den Güterverkehr ermöglicht werden. Die für den Endausbau mit Herzstück (voraus. Inbetriebnahme frühestens 2035) notwendigen Zwischentappen müssen dabei die Aufwärtskompatibilität bis zu diesem angestrebten Endausbau gewährleisten. Die Komplexität der Planungsarbeiten im gesamten Projektportfolio Bahnknoten Basel ist dadurch stark angewachsen.

Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB

Die Arbeiten zeigen, dass unabhängig von der Variantenwahl die Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB zwingend verbessert werden muss. Bereits heute sind die Personenfrequenzen im Bahnhof Basel SBB in den Spitzenstunden sehr hoch. Sie werden bereits mit der im Ausbauschnitt 2025 genehmigten Taktverdichtung im Ergolzthal weiter ansteigen. Um den Komfort und die Sicherheit der Kundschaft gewährleisten zu können, werden kurzfristig betriebliche Massnahmen geprüft. Diese werden aber keinesfalls als langfristige Lösungen genügen.

Um die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten zu schaffen, wurden zwei Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet:

- eine unterirdische Personenunterführung unter dem heutigen Bahnhof SBB oder
- eine oberirdische Erschliessung mittels einer neuen Passerelle bzw. einer Erweiterung der Margarethenbrücke.

Diese beiden Lösungsmöglichkeiten sind abhängig von der Linienführung des Herzstücks im Bereich des Bahnhofs Basel SBB. Bei einer unterirdischen Anbindung des Bahnhofs SBB ist eine Personenunterführung zwingend, die sowohl die oberirdischen Perrons als auch die Tiefbahnhofperrons erschliesst. Die Arbeiten zeigen, dass eine derartige Nord-Süd-Unterquerung des Bahnhofs inklusive einer allfälligen Verteilebene über einem Tiefbahnhof grundsätzlich machbar ist. Sie würde im Süden an den Meret Oppenheim-Platz anschliessen und im Norden in einem Bereich zwischen Aufnahmegebäude West und Überbauung Elsässertor münden. Die in Richtung Stadt zur Verfügung stehenden Öffnungen sind allerdings relativ eng und erschweren eine grosszügige und zeitgerechte Lösung. Der Knoten Markthalle würde bei dieser Lösung zu einem den Centralbahnplatz ergänzenden Bahnhofseingangsportal umgestaltet.

Bei den Varianten ohne Tiefbahnhof in Basel SBB bietet sich eine oberirdische Perronerschiessung an, da diese kostengünstiger erstellt werden kann als eine Personenunterführung. Die Erschliessung könnte mittels einer neuen Passerelle erfolgen. Als attraktiver erweist sich jedoch die Lösung, die Margarethenbrücke in Richtung Osten aufzuweiten und möglichst alle Perrons von der Brücke her zugänglich zu machen. Beim Gleisfeld West und der Margarethenbrücke zeigt sich ohnehin Umgestaltungs- und Erneuerungsbedarf, so dass sich die Möglichkeit bietet, den westlichen Teil des Bahnhofs neu zu konzipieren. Dabei würden die Geleise bedarfsgerecht angeordnet, die Perrons verlängert und direkt von bzw. zur Margarethenbrücke erreichbar gemacht. Der Schwerpunkt des Bahnhofbetriebs würde damit insgesamt nach Westen verschoben und erhielte durch eine verbreiterte Margarethenbrücke einen neuen Zugang. Ausserdem könnte die Margarethenbrücke als Umsteigepunkt auf den Nahverkehr (u.a. Tramlinien 16 und 17) gestaltet werden und eröffnet via Steinenvorstadt einen zweiten fussläufigen Zugang zur Innenstadt. Die

Öffnung des Bahnhofs nach Westen würde zudem die bestehende Passerelle im Bahnhof SBB entlasten.

Entscheid der Projektsteuerung Bahnknoten Basel

Die im Synthesebericht präsentierten Schlussfolgerungen wurden im April 2017 von der Projektsteuerung Bahnknoten Basel gutgeheissen, in welcher der Departementsvorsteher BVD BS und die Direktionsvorsteherin BUD BL, die Abteilungsleiterin Infrastruktur des BAV und der Leiter Infrastruktur SBB sowie der Beauftragte der DB AG für die Strecken auf CH-Gebiet vertreten sind. Diese Schlussfolgerungen wurden auch von Medien und Öffentlichkeit positiv aufgenommen. Insbesondere die Linienführung des Herzstücks sowie die Lage der neuen Tiefhaltstellen sind damit geklärt. In Bezug auf eine verbesserte Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB wurden die präsentierten Lösungsansätze zur Kenntnis genommen. Diesbezügliche Planungsarbeiten müssen noch weiter vertieft werden, damit Bund, SBB und Kanton BS über die grundsätzliche Stossrichtung für ein künftiges Erschliessungssystem entscheiden können.

Angesichts der Wachstumsaussichten der Kantone BS und BL – gemäss kantonalen Richtplanungen wird sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Zahl der Arbeitsplätze weiterhin kontinuierlich wachsen – und der gesamten trinationalen Region Basel stellt das Herzstück Basel eine unverzichtbare Investition in die Verkehrsinfrastruktur dar, um die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und die zu erwartenden Verkehrsströme umwelt- und stadtverträglich abwickeln zu können.

2.3.3. Phase 2, Entscheide Bund und weiterführende konzeptionelle Arbeiten

Mit dem Synthesebericht vom April 2017 konnten grundsätzliche Fragen zur Linienführung des Herzstücks und zur Lage der neuen Haltestellen geklärt werden.

Gegenüber dem Bund konnte der Handlungs- und Entscheidungsbedarf in Bezug auf die in seiner Verantwortung liegenden Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr aufgezeigt werden. In der Folge hat das BAV das Projekt ‚Zielbild 2040‘ lanciert. Hierbei geht es darum, ein Zielbild für alle für den Bahnknoten Basel relevanten Schienenverkehre (Regionalverkehr, nationaler und internationaler Fernverkehr, Güterverkehr) zu entwickeln, um die planerischen Grundlagen für das Herzstück zu vervollständigen. Erst aus Gesamtverkehrssicht lassen sich die erforderlichen Funktionalitäten einer Neubaustrecke wie das Herzstück ableiten.

Ende 2018 konnte die Projektsteuerung Bahnknoten Basel bewirken, dass im „Zielbild 2040“ die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks bestätigt wird. Unter der Voraussetzung eines realisierten Herzstücks soll es künftig auch möglich sein, dass im internationalen Fernverkehr von/nach Deutschland einzelne (oder fallweise auch regelmässig verkehrende) Züge nur mit einmaligem Halt in Basel Badischer Bahnhof direkt in/aus der Schweiz und somit ohne zweiten Halt in Basel SBB verkehren. Ebenso soll es möglich sein, im internationalen Fernverkehr aus/nach Frankreich den TER200 oder einen ähnlichen Fernverkehrszug via das Herzstück und somit Basel Mitte nach Basel – gegebenenfalls mit neuer Durchbindung in die Schweiz – fahren zu lassen. Als wichtigstes Ergebnis des bisherigen Zielbild-Prozesses ist es gelungen, in Bezug auf den Zielzustand des Bahnknotens Basel zwischen einerseits BS und BL und andererseits Bund mit BAV, SBB sowie der DB AG noch rechtzeitig vor dem Parlamentsentscheid zu STEP AS 2035 einen Konsens herzustellen.

Die Region Basel ist auf Grundlage der im Synthesebericht vorgeschlagenen Lösungen in Bezug auf die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks sehr geschlossen aufgetreten und hat dadurch die berechnete Forderung nach Aufnahme des Herzstücks in STEP AS 2035 deutlich unterstrichen. Dank diesem Engagement hat das eidgenössische Parlament wie von den Regierungsräten BS und BL beantragt, das Herzstück Mitte 2019 in STEP AS 2035 aufgenommen und für die weiteren Arbeiten Projektierungsmittel im Umfang von 100 Millionen Franken zur Verfügung gestellt.

Unter Führung des Konsortiums BS/BL wurden parallel zum Prozess für das „Zielbild 2040“ die Linienführung und Konfiguration des Herzstücks weiter optimiert. Ebenso wurden die Themen Sicherheit, Störfall und Umwelt bearbeitet und hiermit eine solide Grundlage für die weiteren im Rahmen der Vorprojektierung zu leistenden Arbeiten verfügbar gemacht. Die Ergebnisse wurden der neu zuständigen Bundesbehörde in einem Projektdossier zugestellt.

Unter Federführung des BAV sind die Arbeiten zur weiteren Konkretisierung des ‚Zielbildes 2040‘ im Gang, namentlich zur Bestimmung der Gleiskonfigurationen des Herzstücks und der drei grossen Basler Bahnhöfe. Dabei geht es auch um die Optimierung der Relation Nutzen zu Kosten. Gestützt auf vorläufige Fahrplanstudien haben die Bundesvertreter aktuell nochmals die Frage aufgeworfen, ob in Basel SBB ein Tiefbahnhof sinnvoller wäre. Die Kantone BS und BL werden sich einem Entscheid pro Tiefbahnhof keinesfalls widersetzen, da auch mit dieser Lösung die funktionalen Ziele für die S-Bahn gut erreicht werden können. Wichtig hingegen ist, dass der diesbezügliche Entscheid zügig herbeigeführt wird, da die weitere Systemgestaltung sehr stark von diesem Grundsatzentscheid abhängt.

Die Realisierung des Herzstücks bedingt Anpassungen an der Bahnhofsinfrastruktur, den Zugängen und den Dienstleistungsangeboten. Die städtebauliche und verkehrliche Anbindung des Bahnhofs muss im Hinblick auf das Herzstück neu durchdacht werden. Die Verbesserung der Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB haben alle Bahnknoten-Partner als wichtig und dringend beurteilt. Das BAV und das Konsortium BS/BL haben deshalb gemeinsam die SBB mit der Ausarbeitung einer Entscheidungsgrundlage beauftragt. Diese liegt seit Anfang 2019 vor und zeigt auf, dass im Endzustand die höheren Personenfrequenzen nicht nur mit einer neuen Gleisquerung und Perronerschiessung bewältigt werden können. Gestützt auf diese Ergebnisse hat die Projektsteuerung Bahnknoten Basel entschieden, im Westen des Bahnhof SBB eine Lösung mit einer neuen Perronunterführung zwischen bestehender Passerelle und bestehender Margarethenbrücke und einer neuen Margarethenbrücke zu projektieren. Beide bestehenden Erschliessungselemente stehen stadseitig in einem engen Zusammenhang mit einem neuen Bahnhofszugang im Bereich der Markthalle, der mit der neuen Margarethenbrücke zu einem Markthallenplatz und somit zu einem eigentlichen zweiten Bahnhofsplatz mit gutem Anschluss an das Tramnetz ausgebaut werden soll. Im Osten soll der Bahnhofszugang in Zusammenhang mit der neuen Überbauung Nauentor verbessert werden. Zudem besteht die Option einer weiteren neuen Querung zwischen bestehender Passerelle und Nauentor.

Prioritär sind die bahnseitigen neuen Erschliessungselemente westlich der bestehenden Passerelle sowie die notwendigen Anpassungen der kantonalen Infrastrukturen vor allem im Stadtraum Markthalle / Centralbahnplatz. Bevor mit deren Projektierung begonnen werden kann, müssen die planerischen Arbeiten zur Festlegung der jeweiligen Randbedingungen weiter konkretisiert werden. Bahnseitig gilt dies vor allem in Bezug auf die Frage der Bahnhofserweiterung mit/ohne Tiefbahnhof sowie in Bezug auf die künftige Ausgestaltung des Gleisfeldes und der Perronanlagen. Seitens des Kantons sind die stadseitigen Anforderungen an das Tram-/Busnetz, an die Anlagen für den Fuss-/Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr sowie an die Ausgestaltung des Stadtraumes zu definieren. Die geplanten Investitionen in das Herzstück bieten die grosse Chance, die Umgebung des Bahnhofs erheblich aufzuwerten und die Zugänglichkeit aus der Innenstadt attraktiver zu gestalten. Für den Bahnhof SBB und seine Umgebung wird zurzeit ein integratives Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ erarbeitet, das einerseits die anstehenden Fragen von Seiten Bahnknoten Basel beantwortet und andererseits künftige Entwicklungspotenziale des Raums aufzeigt, die über die neuen Bahninfrastrukturen hinausgehen und auch die städtebauliche Situation rund um den Bahnhof SBB verbessern: Die Anforderungen des Kantons werden mit den Anforderungen seitens Bundesamt für Verkehr, SBB und weiterer Stakeholder rund um den Bahnhof in Einklang gebracht. Die Ergebnisse dieser konzeptionellen Arbeit werden Mitte 2020 vorliegen. Danach sollen unverzüglich die notwendigen Vorstudien zur weiteren Konkretisierung der Anforderungen lanciert werden, vorerst mit Schwergewicht auf den Raum Markthalle / Margarethenbrücke und Centralbahnstrasse/-platz.

3. Krediterteilung

3.1. Bewilligung des Kredites durch den Landrat und den Grossen Rat

Mit Beschluss Nr. 2137 vom 18. September 2014 ([LRV 2014/174](#)) hat der Landrat den Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) für die Projektierung des Vorprojektes des Herzstücks in der Höhe von CHF 9'767'000.- (Preisbasis Juni 2012) inkl. MwSt. (damals 8 %) mit 77 Ja, 1 Nein - Stimmen (keine Enthaltungen) bewilligt.

Die Bewilligung stand unter dem Vorbehalt, dass der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt der inhaltlich gleichlautenden Kreditvorlage ebenfalls zustimmt. Der Grosse Rat bewilligte am 17. September 2014 einen Betrag von CHF 19'533'000.- inkl. MwSt.

Die Gesamtkosten für die Projektierung des Herzstücks wurden mit CHF 29'300'000.- veranschlagt; per 18. September 2014 war die Kostentragung von CHF 19'533'000.- (66.67 %) durch den Kanton Basel-Stadt und von CHF 9'767'000.- (33,33 %) durch den Kanton Basel-Landschaft durch die 2 Parlamente bewilligt.

Der Landratsbeschluss vom 18. September 2014 lautete (nur für Schlussabrechnung relevante Beschlusspunkte):

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Projektierung des Vorprojekts des Herzstücks wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 9'767'000 inkl. MwSt. (z.Zt. 8%) bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis Juni 2012 werden bewilligt.

2. Die Gesamtkosten für die Projektierung des Vorprojekts des Herzstücks von CHF 29'300'000 inkl. MwSt. und der Beitrag des Kantons Basel-Stadt in der Höhe von CHF 19'533'000 inkl. MwSt. werden zur Kenntnis genommen.

3. Ziffer 1 dieses Beschlusses steht unter dem Vorbehalt, dass der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt der inhaltlich gleichlautenden Kreditvorlage zustimmt.

3.2. Fakultatives Referendum

Der Landeskanzlei sind innert der verfassungsmässigen Frist keine Abstimmungsbegehren eingereicht worden.

Im Kanton Basel-Stadt wurden Unterschriften für ein Referendum gesammelt; per Ablauf der Referendumsfrist am 8. November 2014 fehlten aber 13 Stimmen (von notwendigen 2000) und das Referendum kam nicht zustande.

3.3. Schlussabrechnung des Verpflichtungskredites per 31.05.2020

Per Ende Mai 2020 beliefen sich die bisher zu Lasten der von BS und BL gesprochenen Verpflichtungskredite (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligungen) von total 29'300'000 Franken (100 %) getätigten Ausgaben auf 7'160'535 Franken (24 %). Von den 7'160'535 Franken (100 %) entfallen 4'786'986 Franken (67 %) auf BS, 2'373'549 Franken (33 %) auf BL.

Der Anteil BL teilt sich wie folgt auf:

Pos.	Leistung	Betrag BL [CHF]
1.	Aufwand Dritter Stufe Bahnknoten/Programmkoordination	662'883
1.1	Synthesebericht (Phase 1)	463'667
1.2	Fachexperten, Spezialisten	51'667
1.3	Diverses	147'549
2	Auswand Dritter für Projektierung Herzstück	883'333
2.1	Fachexperten (Phase 0)	532'000
2.2	Projektdossier (Phase 2)	351'333
3	Aufwand AggloBasel/Konsortium	827'333
3.1	Aufwand AggloBasel (bis 30.09.2017)	463'000
3.2	Personalaufwand Konsortium (ab 1.10.2017 – 31.12.2019)	278'667
3.3	Diverses	85'667
	TOTAL Aufwand BL per 31.05.2020	2'373'549

Der Aufwand BL per 31.05.2020 beträgt **2'373'549.30** Franken. Darin ist auch der Abgrenzungsbetrag von 46'678.10 Franken enthalten (= Leistungen 2019 erbracht, aber nicht im 2019 verrechnet).

Erläuterung zu den einzelnen Positionen:

1.1: Honorare für Planerleistungen zu Gunsten Synthesebericht: Bearbeitung Trassierungsvarianten Herzstück, Bearbeitung Einbindung Herzstück in grosse Bahnhöfe, Untersuchung Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB, Ermittlung verkehrliche Auswirkungen für alle untersuchten Varianten, Ermittlung Nutzen/Kosten für alle untersuchten Varianten; Redaktion Synthesebericht.

1.2: Honorare für Expertisen zur Bahntechnik

1.3: Information/Kommunikation/Partizipation: Honorare Dritter für Lobbying, Information und Public Relations (Informationsmaterial/-anlässe, Webseite, etc.) Stufe Bahnknoten. Das BAV hat sich mit einem einmaligen Betrag von CHF 70'000 (= Anteil BL 23'333.30) an den Kosten für den Aufbau der Organisation Bahnknoten Basel beteiligt; dieser Betrag ist unter dieser Position berücksichtigt.

2.1: Honorare für Vorabklärungen/-studien als Grundlage für Folgearbeiten (Vorbereitung geologische Abklärungen, Konzept und Aufbau Projektorganisation, Aufbereiten Geodaten, Herzstück-bezogene Kommunikation, etc.)

2.2: Honorare für Vertiefung der im Rahmen des Syntheseberichts erarbeiteten Bestvariante zwecks Sicherstellung einer werthaltigen Grundlage und gut vorbereiteten Projektdokumentation für die Folgearbeiten von BAV und SBB (Optimierung Trassierung und Gleiskonfiguration, Konzept Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, Lüftungskonzept, Risikoanalyse, Abklärung relevante Umweltthemen, Abstimmung Bahnsystem/Tramnetz, etc.).

3.0: Aufwand Agglo Basel / Konsortium:

3.1: Aufwand AggloBasel (Vertrag vom 11. Mai 2015, aufgelöst per 30. September 2017) zu Gunsten BS/BL: Lohnkosten inkl. Personalnebenkosten, Gemeinkosten bis 30. September 2017

3.2 Aufwand BS zu Gunsten Konsortium BS/BL (Konsortialvertrag vom 28. Februar 2018): Lohn- und Lohnnebenkosten, Infrastrukturkosten vom 1. Oktober 2017 bis 31. Dezember 2019)

3.3: Honorare/Spesen für Finanzbuchhaltung, Unterstützung Beschaffungswesen/Controlling, Personalbeschaffung

3.4. Kostenabrechnung

3.4.1. Kostenermittlung

Die Gegenüberstellung von bewilligtem Projektierungskredit (Kostenvoranschlag) und angefallenen Kosten ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Kostenarten	Bewilligter Kredit				Kosten		
	Kredit lt. LRB LRV 2014/174 vom 20.05.2014 LRB 2014/2137 vom 18.09.2014	Indexveränderung ab gemäss LRB	Ausgewiesene Teuerung während der Bauzeit	Kredit inkl. Index- veränderung und der ausgewiesenen Teuerung	Angefallene Kosten inkl. Teuerung (Baubrechnung)	Mehr- Minder- kosten gegenüber bewilligtem Kredit	Mehr- Minder- kosten gegenüber bewilligtem Kredit inkl. Index- veränderung
1	2	3	4	5 (2+3+4)	6	7 (6-2)	8 (6-5)
0 Übergeordnete Leistungen	2'945'520		0.00	2'945'520.00	2'373'549.30	-571'970.70	-571'970.70
1 Teilprojekt 1: Anschlüsse S	1'416'600		0.00	1'416'600.00	0.00	-1'416'600.00	-1'416'600.00
2 Teilprojekt 2: Tunnel, Halte	3'298'680		0.00	3'298'680.00	0.00	-3'298'680.00	-3'298'680.00
3 Anschluss DB	1'218'240		0.00	1'218'240.00	0.00	-1'218'240.00	-1'218'240.00
4 Reserve 10%	887'960		0.00	887'960.00	0.00	-887'960.00	-887'960.00
Total Planungskosten VP	9'767'000	0.00	0.00	9'767'000.00	2'373'549.30	-7'393'450.70	-7'393'450.70

Die Kosten wurden im PC 2301 (Strasse, Schiene, Wasserbau); Kostenart 50100030 (Schienenwege); IA 701134 abgerechnet.

3.4.2. Teuerung

Vom Juni 2012 (= Preisbasis Verpflichtungskredit) bis zur Abrechnung per 31.12.2019 fand keine relevante bzw. nur eine minimale Teuerung bei den Ingenieurarbeiten statt. Lediglich die MwSt. wurde per 1.1.2018 von 8 % auf 7,7 % gesenkt. Auf Grund dieser minimalen Veränderungen wird auf eine Teuerungsrechnung verzichtet und keine Teuerung ausgewiesen.

3.4.3. Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer brutto

Gesamtkosten inkl. MWST, inkl. Teuerung	CHF	2'373'549.30
(vor Abzug allfälliger Beiträge)		

3.4.4. Erfüllungsgrade

Finanzieller Erfüllungsgrad (CHF 2,374 Mio. / 7,967 Mio.)	24.5%
(100 % = Kredit lt. LRB + Indexveränderung inkl. Teuerung)	
Materieller Erfüllungsgrad des Projektes	10%
(<100 % = gewisse Arbeiten nicht ausgeführt; >100 % = zusätzliche Arbeiten die nicht in der LRV vorgesehen waren)	

Gegenüber dem bewilligten Kredit schliesst die Abrechnung mit Minderkosten von CHF 7'393'450.70 bzw. – 75,5 % ab. Die Abschätzung des materiellen Erfüllungsgrades ist schwierig und wurde deshalb sehr zurückhaltend geschätzt; mit 10 % wird er eher zu tief geschätzt.

Für das eigentliche Vorprojekt Herzstück wurden wichtige Grundlagen erarbeitet. Im Rahmen der Arbeiten zeichnete sich aber rasch ab, dass für die Projektierung dieser Neubaustrecke die Kenntnisse über die künftige Ausgestaltung und Betriebskonzepte der grossen Anschlussbahnhöfe – namentlich Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof – nötig sind und dass aus politischer Sicht vor allem Arbeiten zu erledigen sind, um zu erreichen, dass das Projekt Herzstück in den STEP AS 2035 aufgenommen; im Minimum die Projektierung. Deshalb wurde ein Synthesebericht erarbeitet, der die bisherigen, früheren Ergebnisse vertiefte und konsolidierte; zudem wurde der Kommunikation – auch in Bundesbern - hohes Gewicht beigemessen und die notwendigen Arbeiten dazu ausgelöst und über diesen Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) finanziert.

Mit diesem Vorgehen konnte erreicht werden, dass die Projektierungskosten für das Herzstück in den Ausbauschnitt STEP AS 2035 aufgenommen wurden und die Finanzierung des Vor- und Bauprojektes (bis zur Plangenehmigung) durch den Bund gesichert ist. Die Erarbeitung des Vorprojektes muss durch die zwei Kantone begleitet werden und es fallen noch Kosten an (siehe nachfolgende Kapitel); die Aufwendungen für den Kanton Basel-Landschaft werden gesamthaft aber deutlich unter den ursprünglich beantragten finanziellen Mitteln von 9'767 Mio. liegen, wenn das Vorprojekt vorliegt und der materielle Erfüllungsgrad dann 100 % beträgt.

Das heisst, mit dem gewählten Vorgehen kann ein Erfüllungsgrad von 100 % mit Kosten << 100 % erreicht werden.

3.4.5. Administrative Schlussarbeiten

Im Zusammenhang mit dieser Schlussabrechnung sind folgende finanztechnischen / administrative Punkte zu beachten:

- IA 701134 im Verzeichnis der Verpflichtungskredite (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) darf erst gelöscht werden, wenn die vorliegende Schlussabrechnung genehmigt ist.

4. Zukünftige Arbeiten

4.1. Koordination Bahnknoten Basel / Vorprojekt Herzstück

Mit Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 2019 und nach erfolgter Differenzbereinigung mit dem Ständerat liegt nun ein rechtskräftiger Parlamentsbeschluss zu STEP AS 2035 vor. Die Anliegen der Region Basel sind darin wie gewünscht berücksichtigt. Finanziert sind hiermit unter anderem:

- Doppelspurausbau Laufentallinie (Duggingen – Grellingen) und Wendegleis Aesch inkl. Haltestelle Dornach Apfelsee
- Anschluss EAP 1. Etappe
- Ausbau Perronerschliessungsanlagen Bahnhof Basel SBB
- **Projektierung Herzstück**

Mit Genehmigung des Ausbauprogramms STEP AS 2035 hat das Bundesparlament seine Verwaltung mit der Umsetzung des Programms beauftragt.

Der Bundesbeschluss zu STEP AS 2035 ist am 1. Januar 2020 in Kraft getreten. Auf diesen Zeitpunkt ging die Zuständigkeit für die Umsetzung dieses Programms und damit auch fürs Herzstück an den Bund über. Das BAV hat per 1. Januar 2020 die Federführung beim Bahnknoten Basel übernommen und zugesichert, die weiteren Arbeiten ohne Verzug weiter voranzutreiben. Mit den gesprochenen Projektierungsmitteln von 100 Millionen Franken kann der Bund das Herzstück nun mindestens bis zur Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens weiter konkretisieren.

Im Rahmen der in der Verantwortung von Bund (BAV) und SBB für den Bahnknoten Basel weitergeführten Arbeiten ‚Zielbild 2040‘ und des dazu aufgestellten Fünfpunkteplans (1. Zielbild internationaler Personenverkehr/Güterverkehr/Regionalverkehr, 2. Konfiguration Herzstück, 3. Anschlussbauwerke Bahnhof Basel SBB, 4. Anschlussbauwerke Basel Badischer Bahnhof, 5. Gesamtplanung und Etappierung) wird die Frage nach der Zweckmässigkeit eines Tiefbahnhofs in Basel SBB nochmals aufgeworfen. Diese Frage soll bis Mitte 2021 beantwortet werden können.

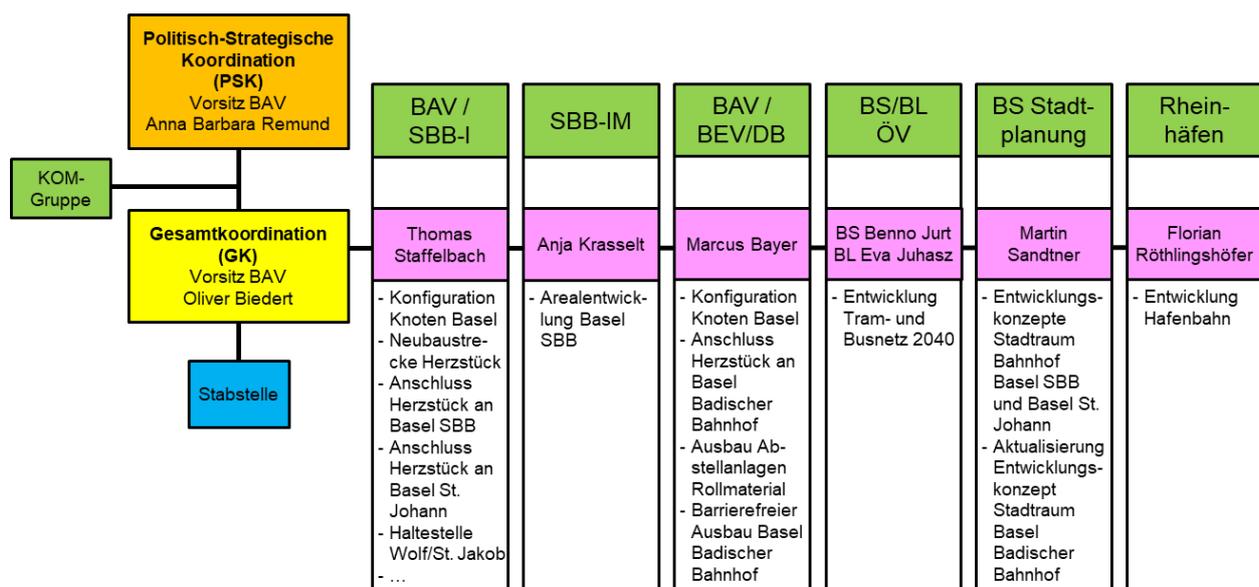
Für die Kantone BS und BL ist prioritär, dass das Herzstück inklusive Y-Ast als Verbindung der drei grossen Bahnhöfe (Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof, St. Johann) mit den beiden neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck gebaut und hiermit die für die trinationale S-Bahn benötigten Durchmesserverbindungen ermöglicht werden. Ein eventuelles Zurückkommen auf einen Entscheid pro Tiefbahnhof Basel SBB könnte deshalb gut akzeptiert werden. Wichtig ist, dass das BAV einen solchen Entscheid zeitnah fällt, so dass die Projektierung des Herzstücks unabhängig von der gewählten Variante zügig weitergeführt werden kann.

4.2. Neuorganisation des Bahnknotens Basel

Das BAV hat ab 1. Januar 2020 beim Bahnknoten Basel und damit auch beim Herzstück die Federführung übernommen. Das Konzept für eine angepasste Projektorganisation liegt vor.

Das BAV hat seine Grundidee für die Projektorganisation wie folgt umschrieben:

- Die jeweiligen Projektorganisationen führen ihre Projekte eigenständig. Die Knotenorganisation koordiniert sämtliche Projekte hinsichtlich Qualität, Kosten und Termineinhaltung.
- Die Knotenorganisation behandelt die Schnittstellen zwischen den Projekten und stimmt die Projekte aufeinander ab.
- Diese Abstimmungsergebnisse werden in den jeweiligen Projektorganisationen berücksichtigt. Dies führt zu einem iterativen Prozess in der weiteren Projektentwicklung (Konsensprinzip).
- Das BAV führt die Knotenorganisation. Die Gesamtprojektleiter der Projekte im Kernperimeter (+/- Kantonsgebiet BS) haben dort Einsitz. Die Projekte im erweiterten Perimeter (Perimeter trinationale S-Bahn Basel) werden über die bestehenden Gremien abgestimmt.
- Die Finanzverantwortung und Entscheidkompetenz bleibt bei den Projekten und ihren Bestellern in den jeweiligen Gremien.



Organisation Bahnknoten Basel ab 1. Januar 2020 (Grafik BAV)

Es liegt im Interesse von BS und BL, dass alle genehmigten Vorhaben zügig weiterbearbeitet und einer möglichst raschen Realisierung zugeführt werden. Es muss darauf hingewirkt werden, dass die bereits geleisteten Vorarbeiten und die erarbeiteten Erkenntnisse und Planungsergebnisse bestmöglich genutzt und die Folgeaktivitäten auch beim Bund zielstrebig und mit den kantonalen Vorhaben abgestimmt weitergeführt werden. Diese Ziele sollen durch Einsitznahme und Mitwirkung von kompetenten Kantonsvertreterinnen und -vertretern in den Organen der Bahnknotenorganisation erreicht werden.

4.3. Künftige Aufgaben BL und BS

Der von den kantonalen Parlamenten BL und BS erteilte Auftrag zur Erarbeitung eines Vorprojektes Herzstück Basel kann auf Grund der veränderten Zuständigkeiten so nicht mehr umgesetzt werden. Vielmehr geht es künftig darum, die Arbeiten des Bundes für die Projektierung des Herzstücks zu unterstützen, die Interessen der Kantone dabei einzubringen und Bundesplanungen mit den in ihrem Verantwortungsbereich liegenden Vorhaben, welche für einen ausgebauten und funktionierenden Bahnknoten notwendig sind, zeitlich und inhaltlich zu koordinieren. Dabei sollen diese Vorhaben abgestimmt auf die Ausbauten der Bahnanlagen bereitstehen. Dies gilt in besonderem Masse für den Kanton BS als Standortkanton der Neubaustrecke ‚Herzstück‘ sowie der für einen funktionierenden Bahnknoten eminent wichtigen Bahnhöfe Basel SBB, Basel Bad. und Bahnhof St. Johann.

Aus den vorstehenden Ausführungen ist ersichtlich, dass namentlich für den Kanton BS, in etwas geringerem Umfang auch für den Kanton BL weitere wichtige und meist auch dringliche Aufgaben zu bearbeiten sein werden. Seit 1. Januar 2020 sind dies für den Kanton BL:

- Mitwirkung bei der unter Federführung des BAV erfolgenden Koordination Bahnknoten Basel
- Federführende Bearbeitung der Bahn- bzw. Herzstück-bezogenen Infrastrukturen Schnittstelle auf kantonalem Gebiet:
 - BL: Siedlungsräume rund um die neuen bzw. umgestalteten Bahnhöfe bzw. Haltestellen
 - BS: Stadträume rund um Bahnhof Basel SBB, Haltestelle Basel Mitte, Haltestelle Klybeck, Badischer Bahnhof, Bahnhof St. Johann, Haltestelle Solitude und Haltestelle Morgartenring.

Gemäss bisheriger Aufgabenstellung hat das Konsortium BS/BL sowohl die Planung/Projektierung des Herzstücks als auch die Koordination Bahnknoten Basel dank der von den beiden Kantonen gesprochenen Mitteln sichergestellt. Per Ende 2019 und mit Übernahme dieser Aufgaben durch den Bund hat sich die Basis für die Aufgabenstellung des Konsortiums verändert. Die Wahrnehmung der unter 1. und 2. aufgeführten kantonalen Aufgaben kann auch direkt durch die Kantone ohne Vertretung durch das Konsortium BS/BL erfolgen. Aus dieser Erkenntnis resultiert das folgende weitere Vorgehen:

- Auflösung des Konsortialvertrages per Stichtag 31. Dezember 2019.
- Schlussabrechnung des Konsortiums per Stichtag 31. Dezember 2019.
- Schlussabrechnung der von BL und BS gesprochenen Kredite bzw. Ausgabenbewilligungen und Abschätzung der seitens der beiden Kantone ab 1. Januar 2020 für die Arbeiten Stufe Bahnknoten in den kommenden Jahren noch mitzufinanzierenden Aufgaben bzw. Kosten.
- Herbeiführen von Entscheiden über die Finanzierung der zukünftigen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel / Herzstück jeweils durch BS und BL
- Eigenständige Wahrnehmung der oben unter 1. und 2. aufgeführten Aufgaben durch Vertretungen von BL und BS ab 1. Januar 2020 mit individueller Finanzierung BL bzw. BS.

5. Neue Ausgabenbewilligung: Bahnknoten Basel/ Herzstück; Planung und Projektierung

5.1. Notwendige Mittel BS und BL für die Weiterbearbeitung

BL und BS können ihren Bahnknoten- und Herzstück-bezogenen Aufgaben nur nachkommen, wenn sie über finanzielle und personelle Ressourcen sowohl auf Ebene Bahnknoten (Beiträge an die neue Organisation Bahnknoten Basel unter Leitung BAV) als auch auf Ebene Kanton verfügen.

Dazu wird seitens BL eine neue Ausgabenbewilligung beim Landrat beantragt.

Die Verwendung von Mitteln zu Lasten der bereits genehmigten Herzstück-Ausgabenbewilligungen zur Deckung der Kostenanteile der Kantone an den Aufwendungen Stufe Bahnknoten entspricht im Grundsatz dem ursprünglichen Verwendungszweck. Um den bestehenden Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) aber definitiv abrechnen zu können und eine klare, neue Ausgangslage auf Basis des neuen FHG's zu schaffen, wird für die zukünftigen Arbeiten aber eine neue Ausgabenbewilligung beantragt.

5.1.1. Mittelbedarf BS/BL Ebene Bahnknoten

Anlässlich der Sitzung der Projektsteuerung Bahnknoten Basel vom 5. Dezember 2019 haben die Bahnknoten-Partner (BAV, SBB, Bundeseisenbahnvermögen (BEV), BS, BL) die neue Zusammenarbeitsvereinbarung ‚Projekt Herzstück im Bahnknoten Basel‘ unterzeichnet. An den Kosten, die aus den geplanten Bahnknoten-Mandaten Dritter entstehen, haben sich diese Partner mit einem jeweils mandatspezifisch zu vereinbarenden Anteil zu beteiligen. Seitens BAV ist geplant, einen Dritten mit den operativen Arbeiten zur Koordination auf Stufe Bahnknoten (vom BAV mit ‚Stabstelle‘ bezeichnet) zu beauftragen. Die Ausschreibung dieser Arbeiten ist im Gang; es liegen zurzeit seitens BAV noch keine verbindlichen Kostenangaben vor. Es ist davon auszugehen, dass die Koordination Stufe Bahnknoten noch während vieler Jahre notwendig sein wird.

Die für BS und BL entstehenden Kostenanteile sind angesichts der noch vielen Unklarheiten nachstehend vorerst konservativ abgeschätzt. Für diese Stabstelle wird mit jährlichen Kosten von 300'000 Franken gerechnet. Als Kostenteiler wird ein kantonaler Anteil (BS und BL zusammen) von 40 % angesetzt. Die Aufteilung des kantonalen Anteils auf BS und BL soll wie bisher im Verhältnis 2/3 zu 1/3 erfolgen, d.h. 26,67 % BS und 13,33 % für BL. Die Mandatsdauer wird mit 8 Jahren angesetzt, womit sich für BL anteilige Kosten von 320'000 Franken ergeben.

Es ist damit zu rechnen, dass auf Stufe Bahnknoten mit grösserer Wahrscheinlichkeit auch Leistungen nötig sein werden, die von weiteren Auftragnehmenden ausserhalb des Stabsstellenmandates erbracht werden müssen (z.B. Verkehrsanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Unterstützungsleistungen für Kommunikation etc.). Hierfür sind für BL anteilige Kosten von 280'000 Franken vorgesehen. Für die Mitwirkung und Interessensvertretung BL wird projektbezogen eine externe Unterstützung benötigt. Für die kommenden 8 Jahre sind dafür 800'000 Franken eingerechnet, womit sich für BL auf Stufe Bahnknoten Kosten von insgesamt 1'400'000 Franken ergeben. Die anteilmässigen Kosten BS betragen 3'106'000 Franken, wobei BS noch eine Reserve von ca. CHF 300'000 eingerechnet hat (Betrag BL ohne Reserve).

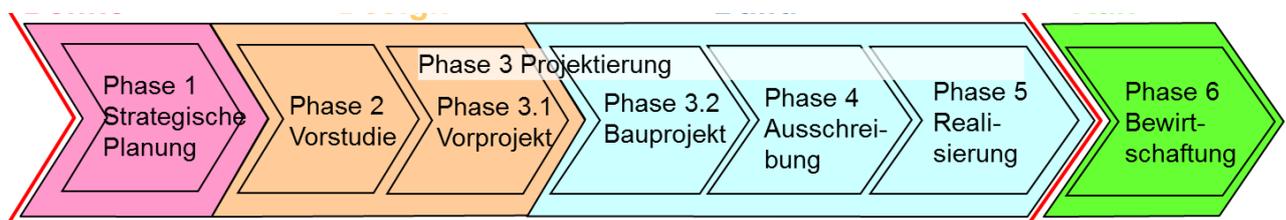
5.1.2. Mittelbedarf Ebene Kanton BL

Das Herzstück mit dem damit möglichen S-Bahn-Angebot wird die regionale Erreichbarkeit der Stadt Basel von Baselland her deutlich erhöhen; insbesondere mit den neuen Haltestellen Mitte und Klybeck, aber auch Solitude und Morgartenring. Damit verbunden sind Chancen für die Entwicklung der Stadt sowie des Umfelds der SBB-Haltestellen in Baselland, die es durch sorgfältige Integration und Anpassungen bei den Bahnhöfen und im Umfeld optimal zu nutzen gilt. So können beispielsweise Fragen der optimalen Lage einzelner Bahnhöfe im Siedlungsraum, deren Einbindung in den öffentlichen Raum und die Anbindung an das Tram- und Busnetz geklärt werden.

Für die Räume um die Bahnhöfe und Haltestellen, die durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots höhere Frequenzen erhalten (oder allenfalls erst neu erstellt werden), stehen derartige Untersuchungen auf konzeptioneller Ebene noch aus. Auf regionaler Ebene sind die Erkenntnisse zusammenzuführen und zu plausibilisieren, um die Planungsinstrumente (Kantonaler Richtplan) an die veränderte Situation, die sich mit der Inbetriebnahme des Herzstücks einstellen wird, anzupassen und damit Bevölkerung, Wirtschaft und Politik Planungssicherheit zu verschaffen.

Die Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen, welche in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel umgestaltet werden müssen, sind noch nicht so weit definiert, dass entsprechende Vorprojekte ausgelöst werden können. Es gilt, die hierfür notwendigen Planungsarbeiten auf die Planung / Projektierung des Herzstücks (bzw. Bahnknoten Basel) zeitlich und inhaltlich abgestimmt voranzutreiben.

Der generelle Ablauf bei Planung, Projektierung und Realisierung in Anlehnung an das in einschlägigen SIA-Normen definierte Phasenkonzept sieht wie folgt aus:



Es wird vorgeschlagen, dass für Planungs- und Projektierungsarbeiten (Phase 1 - Phase 3.2), welche in einem engen Zusammenhang mit dem Bahnknoten und vor allem dem Herzstück stehen, mittels einer neuen Ausgabenbewilligung finanziert werden.

Im Rahmen der strategischen Planungsarbeiten sowie der Vorstudien geht es darum, die Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen soweit zu definieren und die Machbarkeiten von Lösungsansätzen zu überprüfen, so dass anschliessend entsprechende Vorprojekte ausgelöst werden können. Hier kommt der Abstimmung mit den konzeptionellen Planungs-/ Projektierungsarbeiten des Bahnsystems besondere Bedeutung zu.

Aus heutiger Sicht stehen die folgenden Planungsarbeiten im Vordergrund:

- Konzeptionelle Untersuchungen der Stadträume im Umfeld der zukünftigen Bahnhöfe und Haltestellen der S-Bahn gemäss Angebotskonzept 2035
- Abstimmung Tram-/Busnetz auf Bahnangebot-/Infrastruktur für Zwischen- und Zielzustand
- Klärung der Anforderungen an kantonale Infrastrukturen für alle Verkehrsmittel, Erstellung von Machbarkeitsstudien sowie Formulierung der Pflichtenhefte für die Ausarbeitung von Vorprojekten für die SBB-Bahnhöfe mit massgeblichen Veränderungen im Passagieraufkommen bzw. in der umliegenden Siedlung.
 - Bahnhof Münchenstein
 - Bahnhof Pratteln
 -

Die Liste ist als Entwurf zu verstehen; die entsprechenden Untersuchungen sind noch zu starten.

Für die vorstehenden Aufgaben wird mit Kosten von 1'250'000 Franken gerechnet. Diese Kosten werden von den 2 Kantonen auf dem eigenen Gebiet jeweils zu 100 % selber finanziert. Der Kanton BS rechnet für diese Arbeiten mit einem Aufwand von 11'010'000 Franken.

5.1.3. Mittelbedarf für von BS und BL gemeinsam zu finanzierende Aufgaben

Zurzeit stehen hier vor allem die Arbeiten zur optimalen Abstimmung von Tram- und Bussystem auf das Bahnsystem im Vordergrund. Diese Aufgabe betrifft beide Kantone und sollen wie bisher auch gemeinsam finanziert werden. Der Umfang der Arbeiten wird unter anderem auch durch die auf Stufe Bahnknoten festzulegenden Realisierungsetappen bestimmt, auf welche dann auch die Entwicklung des Tram-/Busnetzes abzustimmen ist. Die Frage der Etappierung ist auf Stufe Bahnknoten in den kommenden 1 bis 2 Jahren noch zu klären; der notwendige Aufwand kann deshalb heute erst grob mit anteiligen Kosten von 150'000 Franken abgeschätzt werden. Der Anteil BS beträgt 300'000 Franken.

5.2. Quantitative Abschätzung des Mittelbedarfs

In der nachfolgenden Tabelle ist der mutmassliche Mittelbedarf abgeschätzt:

Beteiligung an Aufwand Stufe Bahnknoten Basel (gemäss Kap. 5.1.1.)	Aufwand BL
Anteil BS und BL an Aufwand externe Stabstelle Bahnknoten Basel 40 % bzw. BS=26,67 %/BL=13,33 % von 300'000.--/a über 8 Jahre bzw. Anteil am Gesamtaufwand Stabstelle von 2'400'000.--	320'000
Anteil BS und BL an Leistungen Dritter für Arbeiten Stufe Bahnknoten. (Annahme: Gesamtaufwand 2'000'000.- ; Anteil=40 % = 800'000.-, davon Anteil BS = 2/3; BL = 1/3) (u.a. Verkehrsanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Kommunikation, externe Projektleitungen etc.)	280'000
Externe Unterstützung BL: Annahme im Schnitt ca. 35 % über 8 Jahre = ca. 8 Jahre à 100'000.- (Annahme BS für eigene Kosten: total 1.6 Mio.)	800'000
TOTAL Aufwand BL Stufe Bahnknoten ab 1.1.2020 (Total Aufwand BS: 3'106'000; inkl. Reserven)	1'400'000
Aufwand Weiterbearbeitung kantonale Infrastrukturen BL (gemäss Kap. 5.1.2/ 5.1.3)	
Phase 1 / 2: Phase strategische Planung, Vorstudie / Machbarkeitsstudien	
Abstimmung Tram-/Busnetz auf Bahnangebot/-infrastruktur für Zielzustand und einzelne Realisierungsetappen, Annahme: Gesamtaufwand 450'000.-; Kostenteilung BS=2/3, BL=1/3	150'000
Spezifischer Aufwand BL	50'000
Phase 3: (Phase 3.1 Vorprojekt / Phase 3.2 Bauprojekt)	
Ausarbeitung von Machbarkeitsstudien / Vorprojekten zur Anpassung kantonaler Infrastrukturen (Bushöfe, Ausbau Strassen-, Tram-, Radroutennetz); Annahme: 150'000 / Jahr; Dauer 8 Jahre	1'200'000
TOTAL kantonale Infrastrukturen BL ab 1.1.2020 (Total Aufwand BS: 11'310'000)	1'400'000
Total	2'800'000

Dem Landrat wird eine einmalige neue Ausgabe von 2'800'000 Franken beantragt. Davon beträgt der Anteil der gemeinsamen Kosten mit BS 1'550'000 Franken (1,4 Mio. Franken Aufwand BL Stufe Bahnknoten + 0,15 Mio. Franken für die Abstimmung Tram-/ Busnetz). Der Anteil BL beträgt 1/3 bzw. 33 % der gemeinsamen Kosten BS / BL von total 4'650'000 Franken.

Mit dem Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit in Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel vom 29. April 2020 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Betrag von total 14'416'000 Franken. Da der Bau des Herzstücks sowie die Um- und Neubauten der Bahnhöfe vor allem in Baselstadt stattfinden, sind auch die Aufwendungen für Planung und Projektierung im Umfeld dieser Bauten wesentlich höher als im Kanton Basellandschaft.

5.3. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Die Einbindung in übergeordnete Planungen wurde in der Kreditvorlage zum Herzstück LRV [2014/174](#) ausführlich beschrieben; ergänzende Ausführungen finden sich im Kap. 2.1 und 2.3 dieser Vorlage.

5.4. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101, EBG)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([GS 33.0289](#), [SGS 400](#))
- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([GS 29.252](#), [SGS 430](#))
- Landratsvorlage 2014/174 vom 20. Mai 2014: Vorprojekt Herzstück Regio-S-Bahn-Basel; Kreditvorlage, beschlossen mit LRB 2137 vom 18. September 2014.

5.5. Finanzielle Auswirkungen

Die Projektierungskosten in Zusammenhang mit der Projektierung des Bahnknoten Basel und des Herzstücks, die für den Kanton Basellandschaft anfallen, werden auf 2'800'000 Franken inkl. MwSt. (Preisbasis 10/2019; $\pm 10\%$) geschätzt.

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) vom Oktober 2019, Indexstand: 133.60 werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Folgearbeiten Bahnknoten Basel / Herzstück; Planungs- und Projektierungsarbeiten

Für die Planungs- und Projektierungsarbeiten z. L. des Kantons BL in Zusammenhang mit den Planungs- und Projektierungsarbeiten Bahnknoten Basel / Herzstück beträgt die Ausgabenbewilligung **CHF 2'800'000.- inkl. MwSt.**

Die Ausgabenbewilligung wird als einmaliger Beitrag über den bereits bewilligten Restkredit für das Vorprojekt Herzstück zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 2'800'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 2'520'000 (90 %) und CHF 3'080'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Projektierungsarbeiten ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 2'800'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 280'000 (10 % von CHF 2'800'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 3'080'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

Rechtsgrundlage: siehe Kap. 5.4 dieser Vorlage (§ 33 Abs. 2 FHG)					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	56400000	Kontierungsobj.:	701713
Verbuchung	Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			2'800'000.00		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	Total
A	Investitionsausgaben		5	350'000	300'000	300'000	300'000	2'800'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe			350'000	300'000	300'000	300'000	2'800'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im aktuellen Investitionsprogramm 2020-29 enthalten; allerdings noch unter der Innenauftragsnummer 701134; Vorprojekt Herzstück. Im Investitionsprogramm 2021 – 2030 (1. Lesung vom 26.5.20) sind die Ausgaben ab 2021 korrekt unter der Innenauftragsnummer 701713 erfasst; im 2020 sind sie noch unter der IA 701134 budgetiert.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Die neue einmalige Ausgabenbewilligung ist deutlich kleiner wie der nicht beanspruchte Betrag des Verpflichtungskredites Herzstück aus dem Jahr 2014, der mit dieser Vorlage abgerechnet wird. Es ergeben sich deshalb keine neuen bzw. zusätzliche Folgekosten zu den Folgekosten, die mit der Kreditvorlage [2014/ 174](#) (Seite 22) ausgewiesen wurden. Der Vollständigkeit halber werden die Folgekosten der neuen Ausgabenbewilligung aber aufgezeigt.

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	6/2029	2030	2031	2032	2033
A	1	Nettoinvestitionen			2'800'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30	0	0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31	0	0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33					
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34	28'000	56'000	56'000	56'000	56'000
A		Folgekosten brutto			28'000	56'000	56'000	56'000	56'000
E	3	Folgeertrag brutto	23xx	42/43	0	0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto			28'000	56'000	56'000	56'000	56'000
A	4	Rückbaukosten ca. [Jahr] <small>(soweit voraussehbar)</small>		-					
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Die Arbeiten am Bahnknoten Basel bzw. Herzstück werden wie bisher mit dem bestehenden Personal begleitet bzw. betreut mit einem geschätzten Aufwand je nach Phase von ca. 10 - 30 Stellenprozente.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

Geschätzter Aufwand je nach Phase ca. 10- 30 Stellenprozente über 8-12 Jahre.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

MO-LZ 1	Die Regierung investiert gezielt und wirksam in Schlüsselerkehrsinfrastrukturen und setzt dazu Schwerpunkte für Werterhalt und Ausbau auch im Hinblick auf altersgerechte Infrastrukturen.
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, Verknüpfung von Verkehrsträgern).

In der ersten Zelle wird hier das Kürzel des Bereichs aus der Langfristplanung im AFP angegeben. Nebenstehend sollten der Bereich und das Ziel angegeben und kurz kommentiert werden, wie das Vorhaben zur Umsetzung der Regierungsstrategie beiträgt.

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Mit aktiver Begleitung der Planungs- / Projektierungsarbeiten Bahnknoten Basel / Herzstück können die Interessen BL direkt und wirksam eingebracht werden.	Es wird ein Projekt ausgearbeitet, das die Interessen BL nur unzureichend berücksichtigt.

Der Fortschritt der Projektierungsarbeiten kann direkt mitverfolgt werden und darauf geachtet werden, dass die vereinbarten Termine auch eingehalten werden.	Die Projektierungsarbeiten werden durch das BAV nicht mit hinreichendem Druck vorangetrieben und die Inbetriebnahme verzögert sich auf unbestimmte Zeit.
Mit der aktiven Begleitung sind die Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen bekannt und die notwendigen Projekte / Massnahmen können zeitgerecht ausgelöst werden.	Die Auswirkungen und Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen werden zu spät erkannt; die notwendigen Massnahmen werden zu spät ergriffen.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Herzstücks ist offen; aus heutiger Sicht nach 2035.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Siehe [LRV 2014 / 174](#); Kap. 3.2; Volkswirtschaftlicher Nutzen des Herzstücks.

Der Synthesebericht vom April 2017 lieferte unter anderem folgende Erkenntnisse:

Der Vergleich der unterschiedlichen Herzstückvarianten bestätigte den hohen Kundennutzen des Herzstücks, indem es eine deutliche Reduktion der Umsteigevorgänge, eine Abnahme der Reisezeiten, eine direkte Erschliessung des Stadtzentrums und eine Entlastung der Tramlinien in der Innenstadt ermöglicht. Alle Varianten weisen ausserdem ein positives Verhältnis von volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten aus.

Angesichts der Wachstumsaussichten der Kantone BS und BL – gemäss kantonalen Richtplanungen wird sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Zahl der Arbeitsplätze weiterhin kontinuierlich wachsen – und der gesamten trinationalen Region Basel stellt das Herzstück Basel eine unverzichtbare Investition in die Verkehrsinfrastruktur dar, um die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und die zu erwartenden Verkehrsströme umwelt- und stadtverträglich abwickeln zu können.

5.6. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

5.7. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen

5.8. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Die Vorlage ist mit dem entsprechenden Ratschlag im Kanton Baselstadt abgestimmt; es erfolgte aber kein weiteres Vernehmlassungsverfahren.

6. Anträge

6.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der Schlussabrechnung Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) für die Projektierung des Vorprojekts des Herzstücks (Beschluss Nr. 2137 vom 18. September 2014; [LRV 2014/174](#)) zu Lasten der Investitionsrechnung wird zugestimmt:

Kredit inkl. Index / Teuerung:	CHF 9'767'000.00
Gesamtkosten:	CHF: 2'373'549.30
Beiträge Dritter:	CHF: 0.00
Minderkosten:	CHF: 7'393'450.70

Materieller Erfüllungsgrad in %: 10 %
2. Nach Genehmigung dieser Schlussabrechnung durch den Landrat werden alle genannten Innenaufträge in SAP geschlossen und im Jahresbericht 2020 zum letzten Mal im Verzeichnis der Ausgabenbewilligungen Investitionsrechnung publiziert.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich die Gesamtkosten der (bisherigen) Projektierung (Vorprojekt) des Herzstücks von BS und BL auf CHF 7'160'535 belaufen; davon übernimmt der Kanton Basel-Stadt einen Kostenanteil von CHF 4'786'986.
4. Für die Planungs- und Projektierungsarbeiten Bahnknoten Basel / Herzstück wird eine neue einmalige Ausgabe von 2'800'000.00 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
5. Ziffer 4 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 23. Juni 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

7. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über Zwischenabrechnung Vorprojekt Herzstück, Mitfinanzierung Projektorganisation Bahnknoten Basel ab 2020 sowie Finanzierung der Planung von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Schlussabrechnung Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabenbewilligung) für die Projektierung des Vorprojekts des Herzstücks (Beschluss Nr. 2137 vom 18. September 2014; [LRV 2014/174](#)) zu Lasten der Investitionsrechnung wird zugestimmt:

Kredit inkl. Index / Teuerung:	CHF	9'767'000.00
Gesamtkosten:	CHF:	2'373'549.30
Beiträge Dritter:	CHF:	0.00
Minderkosten:	CHF:	7'393'450.70

Materieller Erfüllungsgrad in %: 10 %

2. Nach Genehmigung dieser Schlussabrechnung durch den Landrat werden alle genannten Innenaufträge in SAP geschlossen und im Jahresbericht 2020 zum letzten Mal im Verzeichnis der Ausgabenbewilligungen Investitionsrechnung publiziert.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich die Gesamtkosten der (bisherigen) Projektierung (Vorprojekt) des Herzstücks von BS und BL auf CHF 7'160'535 belaufen; davon übernimmt der Kanton Basel-Stadt einen Kostenanteil von CHF 4'786'986.
4. Für die Planungs- und Projektierungsarbeiten Bahnknoten Basel / Herzstück wird eine neue einmalige Ausgabe von 2'800'000.00 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
5. Ziffer 4 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiber: