

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend Vorprojekt Herzstück Regio-S-Bahn Basel – Schlussabrechnung Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabebewilligung) und Ausgabebewilligung Bahnknoten Basel / Herzstück; Planung und Projektierung**

2020/315

vom 14. Oktober 2020

#### **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. Das Herzstück soll als Tunnelsystem die Bahnhöfe Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann verbinden.

Planung, Projektierung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen stehen in der Zuständigkeit des Bundes. Vorleistungen der Standortregion können aber nötig und sinnvoll sein, damit ein Projekt beim Bund spruchreif werden kann. Das Herzstück ist ein partnerschaftliches Geschäft der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die beiden Kantone erachteten es mit Blick auf den in Erarbeitung befindlichen Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), den sog. STEP AS 2030/35, als sinnvoll, im Sinne einer Vorleistung für das Herzstück das Vorprojekt alleine zu finanzieren. Die dafür notwendigen Kredite wurden in den beiden Kantonen parallel gesprochen. Der Landrat hat am 18. September 2014 einen Verpflichtungskredit (neues Finanzrecht: Ausgabebewilligung) von CHF 9,767 Mio. bewilligt (vgl. [LRV 2014/174](#)).

Trotz den Bemühungen des dafür eingesetzten Konsortiums BS/BL war das Herzstück in der Botschaft des Bundesrats zu STEP AS 2035 noch nicht enthalten. Allerdings berücksichtigte das eidgenössische Parlament das breit manifestierte Anliegen der Nordwestschweizer Kantone und sprach Projektierungsmittel von CHF 100 Mio. Damit kann der Bund das Vorhaben mindestens bis vor Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens weiter konkretisieren. Der Bundesbeschluss zu STEP AS 2035 ist am 1. Januar 2020 in Kraft getreten. Auf diesen Zeitpunkt ging die Zuständigkeit für die Umsetzung des Programms und damit auch fürs Herzstück an den Bund über.

Aus Sicht des Regierungsrats haben sich die Anstrengungen der beiden Kantone und ihre Bereitschaft, die Planung/Projektierung des Herzstücks auf eigene Rechnung voranzutreiben, gelohnt. Noch ist aber nicht gesichert, dass das Herzstück realisiert wird. Dies soll mit dem Beschluss zum nächsten Ausbauschritt im Jahr 2026 erreicht werden. Der von den kantonalen Parlamenten BL und BS ursprünglich erteilte Auftrag (Erarbeitung eines Vorprojekts Herzstück) muss aufgrund der veränderten Zuständigkeiten nicht mehr umgesetzt werden. Stattdessen beabsichtigen die Regierungsräte, die Arbeiten des Bundes zu unterstützen, die Interessen der Kantone einzubringen und die Bundesplanungen mit den im Verantwortungsbereich der Kantone liegenden Bahnknoten-Vorhaben zu koordinieren.

Da Federführung und Finanzierung der Projektierung des Herzstücks an den Bund übergegangen sind, wird dem Landrat mit dieser Vorlage die Schlussabrechnung des Verpflichtungskredits von 2014 vorgelegt: Von den CHF 9'767'000.– (100 %) der bewilligten Mittel wurden CHF 7'393'450.70 (75,5 %) nicht beansprucht. Gleichzeitig wird dem Landrat eine neue einmalige Ausgabe über CHF 2,8 Mio. für die zukünftigen Arbeiten betreffend Bahnknoten Basel / Herzstück beantragt. Die

Gesamtkosten (aufgelaufene Kosten des bisherigen Verpflichtungskredits und neue Ausgabenbewilligung) belaufen sich auf CHF 5'173'549.30, was 53 % der 2014 bewilligten Mittel entspricht. Beim Antrag für eine neue Ausgabenbewilligung handelt es sich aus formellen Gründen nicht um ein partnerschaftliches Geschäft, die Vorlagen sind inhaltlich aber aufeinander abgestimmt. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat der Vorlage am 9. September 2020 zugestimmt.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 3. und 17. September 2020. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrat Isaac Reber, Generalsekretärin Katja Jutzi, dem Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Urs Roth, der Leiterin Abteilung Öffentlicher Verkehr, Eva Juhasz, dem Verkehrsplaner Thomas Hohl sowie Rudolf Dieterle, externer Projektleiter.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

#### *2.3.1 Materieller Erfüllungsgrad des Vorprojekts*

Die Kommission diskutierte über den materiellen Erfüllungsgrad des Vorprojekts. Dieser liegt bei 10 %, während 24 % der finanziellen Mittel ausgegeben wurden. Seitens Kommission wurde gefragt, wie die Diskrepanz zu erklären sei und weshalb das Ganze abgeschlossen werde, obwohl kein Vorprojekt vorliege. Dieses Ziel sei nicht erreicht worden. Die Verwaltung erklärte, es seien gewisse Grundlagenarbeiten erfolgt. Beispielsweise hätten die Arbeiten für die Tunnelstrecke, die die drei grossen Bahnhöfe Basel SBB, Basel-Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann verbindet, das Vorprojektniveau erreicht. Die Schwierigkeit sei nicht die erforderliche Tunnelstrecke, sondern die Anbindung dieser an die Bahnhöfe. Anstelle der bestehenden Sackbahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof brauche es Durchgangsbahnhöfe. Aufgrund dieser Erkenntnis müssten die bisherigen Bahnhofplanungen neu konzipiert werden. Wegen des massiven Eingriffs in die Bahnhöfe müsse die SBB im Lead sein. Mancherorts brauche es nicht nur die Mitwirkung der SBB, sondern auch der Deutschen Bundesbahn oder der SNCF. Damit das Projekt vom Bund übernommen werden konnte, seien zahlreiche andere, übergeordnete Arbeiten erforderlich gewesen, die eigentlich nicht Bestandteil des Kredits gewesen waren. Diese Arbeiten seien nicht in den Erfüllungsgrad von 10 % eingeflossen. Die Verwaltung betonte, mit dem Übergang der Verantwortung für die Aufgabe an den Bund sei dennoch ein wichtiges Ziel erreicht worden. Der Region wurde vorgeworfen, sie wisse nicht, was sie wolle. Nun habe diese dem Bund vermitteln können, dass es ein Projekt brauche. Im Bundesbeschluss aus dem Jahr 2019 ist das Herzstück enthalten. Dafür habe man sich eingesetzt. Der Bund hat Projektierungsmittel im Umfang von CHF 100 Mio. gesprochen.

Seitens Kommission wurde weiter die Frage gestellt, ob zum Zeitpunkt der ersten Landratsvorlage aus dem Jahr 2014 bereits bekannt gewesen sei, dass das eigentliche Ziel nicht die Erarbeitung eines Vorprojekts, sondern die Übernahme durch den Bund sei. Die Verwaltung erläuterte, die Projektierung wäre eigentlich bereits 2014 eine Bundesaufgabe gewesen, jedoch seien häufig Vorleistungen der Regionen notwendig, damit etwas geschehe. Als Beispiele wurden die Tiefbahnhöfe in Luzern und Zürich erwähnt. Aus heutiger Sicht sähe die damalige Landratsvorlage wohl anders aus, beispielsweise stünden die Bahnhöfe im Vordergrund und nicht mehr die Neubaustrecke.

Das Geld für das Vorprojekt sei gut investiert, hielt ein Teil der Kommission fest. Die Verwaltung wies darauf hin, dass der Bund wohl nicht alle, aber viele Vorarbeiten, die für das Herzstück erfolgten, übernehmen könne.

### 2.3.2 *Weiterführung der Projektarbeiten*

Die Verwaltung führte aus, die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt hätten weiterhin Arbeiten zu leisten, auch wenn die Verantwortung für die Aufgabe an den Bund übergegangen sei. Die kantonalen Infrastrukturen und die Erschliessung für den Langsam-, den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr müssten auf ein Bahnsystem abgestimmt werden, damit dieses funktioniere. Bei Basel-Stadt sei der Handlungsbedarf relativ gross, da es einen zweiten Bahnhofplatz, den Markthallenplatz, brauche. Weiter müssten die neuen Haltestellen Basel Mitte, Klybeck, Morgartenring und Solitude erschlossen werden. Es liege im Interesse des Kantons, seine Aufgaben voranzutreiben, ansonsten heisse es seitens Bund, der Kanton sei nicht bereit. Damit die Leistungen rechtzeitig bereitgestellt werden könnten, müssten die entsprechenden finanziellen Mittel gesprochen werden. Zudem müssten die Kantone auch weiterhin ihren Einfluss beim Bund geltend machen, damit die Interessen der Region bestmöglich erfüllt werden und damit die Arbeiten vorangetrieben werden. Die Kommission äusserte, es sei zu hoffen, dass die Planungen weitergeführt würden. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, es sei wichtig, die Kontakte nach Bern weiterhin zu nutzen.

### 2.3.3 *Einzelfragen*

Ein Kommissionsmitglied äusserte, es entstehe der Eindruck, dass eine Gesamtbetrachtung gefehlt und man sich mit kleinen Problemen befasst habe. Die Verwaltung hielt fest, der Einbezug des umliegenden Auslands sei nicht von Anfang an ausreichend sichergestellt gewesen. Mit der Schaffung des Konsortiums seien das Bundesamt für Verkehr (BAV), die SBB, die Deutsche Bahn und die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft vertreten gewesen. Später sei auch die SNCF einbezogen worden. Die Federführung liege nun beim Bund; bis Ende 2019 lag sie bei Basel-Stadt. Der von der SBB im Jahr 2013 vorgelegte Rahmenplan für den Ausbau des Bahnhof Basel SBB habe eine ungenügende Gesamtbetrachtung enthalten, jedoch müsse dieser ohnehin vollständig überarbeitet werden.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass die Lösung mit einem Tiefbahnhof für Basel SBB wieder aufs Tapet kommt und erneut untersucht wird, wegen des Güter- und Fernverkehrs. Soll letzterer ausgebaut werden, ist der Platz im Bahnhof Basel SBB nicht ausreichend.

Ein Kommissionsmitglied verwies auf den Perimeter, der nur bis Liestal reicht. Der Wiesenbergtunnel müsse ebenfalls in den Projektperimeter einbezogen werden, ansonsten ergebe sich ein neuer Engpass. Zudem bestehe eine Verpflichtung der Schweiz zu einem neuen Juradurchstich. Die BUD erläuterte, dieser liege ausserhalb der Vorlage, jedoch befasse sich der Bund damit.

Weiter wurde die Frage gestellt, ob der Fernverkehr nur noch am Badischen Bahnhof halten werde, um die Fahrzeit verkürzen zu können. Dies sei grundsätzlich sinnvoll, jedoch für die Baselbieter Bevölkerung aufgrund der grösseren Distanz zum Badischen Bahnhof nicht nur von Vorteil. Die Verwaltung bestätigte, dass ein einziger Halt durchaus sinnvoll wäre, dies jedoch nur für einzelne Fernverkehrszüge angedacht sei.

Die Frage nach den Terminen für Baubeginn und Inbetriebnahme wurde von der Verwaltung dahingehend beantwortet, dass wichtig sei, dass im nächsten Ausbauschnitt des Bahnsystems (etwa 2026) Gelder für die Realisierung bereitgestellt würden. Anschliessend müsse ein Bau- und Auflagenprojekt erarbeitet werden. Es sei mit einer Realisierungszeit von zehn Jahren zu rechnen. Eine Inbetriebnahme im Jahr 2040 sei möglich.

Eine weitere Frage betraf die Aufträge an die Planungsbüros für die Ausarbeitung des Vorprojekts. Die BUD führte aus, die Aufträge seien abgeschlossen und abgerechnet. Der Bund würde eigene Planungsbüros oder die SBB beauftragen, wenn nötig. Das Projektdossier sei der SBB übergeben worden.

#### 2.3.4 Landratsbeschluss

Die Kommission stimmte stillschweigend einer redaktionellen Korrektur im Titel des Landratsbeschlusses zu, den Ausdruck «Zwischenabrechnung» durch «Schlussabrechnung» zu ersetzen.

Schliesslich wurde seitens Kommission noch darauf hingewiesen, dass in der Vorlage sogenannte «Innenaufträge» erwähnt werden, welche für den Landrat und die Öffentlichkeit keine Bedeutung haben. Darauf sollte in Zukunft verzichtet werden. Wichtig für den Landrat ist die Auffindbarkeit der Ausgabenbewilligungen im Aufgaben- und Finanzplan sowie dem Jahresbericht.

### 3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen, dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

14.10.2020 / ps

### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

### **Beilage**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

**Landratsbeschluss****betreffend Schlussabrechnung Vorprojekt Herzstück, Mitfinanzierung Projektorganisation Bahnknoten Basel ab 2020 sowie Finanzierung der Planung von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen**

vom

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,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

