



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Herrn  
Pierre-André Meyrat  
Vizedirektor  
Leiter Abteilung Finanzierung  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Basel, 23. Dezember 2015

### **Regierungsratsbeschluss vom 22. Dezember 2015**

#### **Anhörung: Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020**

Sehr geehrter Herr Meyrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2015 hat uns der Direktor des Bundesamts für Verkehr die Unterlagen zur Anhörung bezüglich der Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020 unterbreitet und uns eingeladen, zur Vorlage Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Sehr gerne nutzen wir die Gelegenheit, uns zum Botschaftsentwurf wie folgt zu äussern:

Vorweg möchten wir daran erinnern, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt sich in seiner Vernehmlassung vom 4. Juli 2011 klar für die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ausgesprochen hat. Auch vor der Abstimmung vom 9. Februar 2014 hat er sich über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), die Regionalkonferenz der KöV Nordwestschweiz und die LITRA für FABI engagiert.

Mit dem vorliegenden Botschaftsentwurf hat sich auch der Vorstand der KöV befasst. Er hat sich bereits mit Schreiben vom 1. Dezember 2015 dazu geäussert. Den Ausführungen der KöV schliessen wir uns an.

Mit dem Botschaftsentwurf sind wir grundsätzlich einverstanden. Einzig die Tabelle 14 auf Seite 44 ist für uns diskutabel. Gemäss dieser beträgt der jährliche Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds im Finanzplan 2017–2019 konstant 500 Mio. Franken, in der Planrechnung 2020 dagegen 565 Mio. Franken. Eine solch sprunghafte Erhöhung um 65 Mio. Franken (13%) innerhalb nur eines Jahres erstaunt uns nicht nur, sondern ist unserer Meinung nach nicht statthaft. In der parlamentarischen Debatte und Beschlussfassung zu FABI vom Juni 2013 wurde es unterlassen, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach der Kantonsbeitrag analog demjenigen des Bundes der Teuerung unterliegt und jährlich indexiert wird.

Wie die KöV sind auch wir offen für eine Lösung. Eine Indexierung des Kantonsbeitrags lehnen wir nicht a priori ab. Nur fehlt für eine Erhöhung des Kantonsbeitrages zum heutigen Zeitpunkt die gesetzliche Grundlage. Dass eine Gesetzesanpassung in absehbarer Zeit vorgesehen ist, nehmen wir vorerst zur Kenntnis. Keinesfalls können die Kantone für ein Versehen, das auf Stufe

Gesetzgebung passiert ist, verantwortlich gemacht und bereits zum heutigen Zeitpunkt mit einem höheren Beitrag für das Jahr 2020 belastet werden.

**Antrag:**

In der Tabelle 14 auf S. 44 ist in der Planrechnung 2020 der Kantonsbeitrag entweder mit 500 Mio. Franken zu belassen oder es ist zu den 565 Mio. Franken der Vermerk „vorbehältlich einer vorgängigen Gesetzesanpassung und abhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Teuerung 2016–2020“ anzubringen.

Kostenbasis für die Berechnung der Teuerung ist in jedem Fall das Jahr 2016, in dem der Kantonsbeitrag erstmals geschuldet ist.

Im selben Zusammenhang sind wir erstaunt, wenn auf Seite 45 in Kap. 3.2 erwähnt ist, dass der Zahlungsrahmen 2017–2020 keine direkten finanziellen Auswirkungen auf die Kantone (und Gemeinden) haben soll. Deshalb bitten wir Sie, an dieser Stelle zumindest den Kantonsbeitrag zu erwähnen.

Ausserdem erlauben wir uns, auf folgende materielle Ungereimtheiten hinzuweisen:

- Die von den Infrastrukturbetreiberinnen zu unterhaltenden Kilometer sind auf den Seiten 21–23 des Botschaftsentwurfs mit anderen Werten als in Kap. 2.4.1 des Berichts „Zustand und Auslastung der Eisenbahninfrastruktur“ (Anhang 3) angegeben. Während im Botschaftsentwurf von „Strecken“ die Rede ist (z.B. SBB: 3'075 km, Rhätische Bahn: 384 km), sind es im Zustandsbericht „Gleise“ (SBB: 7'500 km, RhB: 581 km). Solche Unterschiede wären nachvollziehbar, würde konsequent zwischen Strecken- und Gleislänge (z.B. inklusive Abstellanlagen usw.) unterschieden. Demgegenüber stimmen bei der BLS Netz AG, der Südost- und Zentralbahn die Strecken- und Gleislänge sogar genau überein. Wir empfehlen, die Angaben auf ihre Richtigkeit zu überprüfen.
- In Tabelle 4, S. 24, werden Däniken–Killwangen und Däniken–Wöschnau als Strecken mit der stärksten Belastung dargestellt. Die letztgenannte Strecke ist unseres Wissens aber ein Abschnitt der ersten, so dass die Zahlenangaben nahezu übereinstimmen müssten. Demgegenüber ist bei der Anzahl Achsen eine eklatante Abweichung festzustellen. Wir empfehlen, die Streckenabschnitte und Zahlenangaben auf ihre Übereinstimmung zu prüfen.
- In Tabelle 11 kann die Summe der Investitionsbeiträge in der LV 03–06 mit der SBB nicht 1'846 Mio. Franken sein, sondern muss 3'894 Mio. Franken betragen. Wir empfehlen Ihnen, diese Angabe zu überprüfen.

Wir bitten Sie, unseren Antrag und unsere Anmerkungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin