



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation - UVEK  
Herr Albert Rösti  
Bundesrat  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

*Elektronische Zustellung  
finanzierung@bav.admin.ch*

Basel, 26. September 2023

### **Regierungsratsbeschluss vom 26. September 2023**

#### **Vernehmlassungsverfahren betreffend Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028; Stellungnahme Kanton Basel-Stadt**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich sowie für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 zukommen lassen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Er lässt Ihnen nachstehend seine grundsätzlichen Bemerkungen und Antworten auf die gestellten Fragen und Anträge zukommen.

## **1. Grundsätzliche Einschätzung**

Grundsätzlich schliesst sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023 an. Ergänzend dazu macht er speziell auf nachfolgende Punkte aufmerksam.

Der Regierungsrat teilt die Meinung der KöV, dass eine intakte Bahninfrastruktur und ein einwandfrei funktionierender Bahnbetrieb absolut notwendig sind. Ohne sie lassen sich Angebotsverbesserungen und ein darauf abgestimmter Ausbau kaum weiterentwickeln. Substanzerhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur sind deshalb unbedingt auf dem heutigen Qualitätsniveau zu halten und wenn möglich zu verbessern.

Welche Folgen eine Vernachlässigung des Substanzerhalts haben kann, zeigen Beispiele aus dem Ausland nur allzu deutlich. So ist in Deutschland etwa vorgesehen, in den kommenden Jahren das DB-Kernnetz für eine Totalsanierung korridorweise und über mehrere Monate hinweg vollständig zu sperren, mit grossen Folgen für den gesamten Schienenverkehr. Auch der Kanton Basel-Stadt hat Ende Juni 2023 im Fall der Margarethenbrücke einschneidende Erfahrungen

machen müssen. Der aufgrund von Sicherheitsmängeln getroffene Entscheid der SBB, die Brücke sofort für den Tram- und Schwerverkehr zu sperren, wird voraussichtlich noch für längere Zeit schwerwiegende Auswirkungen auf das Verkehrssystem und vor allem die Wohnbevölkerung des Gundeldinger-Quartiers haben.

Dies spricht dafür, dass künftig der Substanzerhalt vorausschauender geplant werden muss. Elemente und Massnahmen, welche entweder die Resilienz des Bahnnetzes, die Stabilität des Bahnbetriebs und die Freiheitsgrade für künftige Entwicklungen schaffen, oder bereits absehbare Massnahmen sollen koordiniert als Grossprojekte statt als Einzelmassnahmen über mehrere Vierjahres-Perioden hinweg umgesetzt werden. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten eingespart werden. Letztlich wirkt sich eine vorausschauende, gesamtheitliche Planung auf den Reise- und Güterverkehr positiv aus, indem die Zahl der Baustellen reduziert werden kann.

Der sich abzeichnende Investitionsstau bereitet uns Sorge. Die Gründe dürften auch darin zu finden sein, dass die von den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zu erreichenden Ziele in den vergangenen Jahren ständig erweitert und auf neue Bereiche ausgedehnt wurden. Gleichzeitig wurden die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV) laufend verschärft. Hinzu kommt das Verkehrswachstum, das kostentreibende Anpassungen der Anlagen an die Erfordernisse des Verkehrs wie Perronverlängerungen oder leistungsfähigere Perronzugänge auslöst. In der Summe führt dies zu zusätzlichen Kosten und insgesamt zu einem steigenden Investitionsvolumen.

## 2. Beantwortung der Fragen

### A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. *Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*

Ja.

2. *Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?*

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt teilt die Meinung der KöV. Ob die Höhe des vorgesehenen Zahlungsrahmens 2025-2028 mit insgesamt 15,1 Milliarden Franken ausreichend ist, kann er nicht abschliessend beurteilen. Unter anderem auch deshalb, weil die Angaben provisorisch sind und betreffend die definitive Zuteilung der Mittel noch Verhandlungen zwischen dem federführenden Bundesamt für Verkehr BAV und den ISB geführt werden. Ob auch die vom Bundesrat geplanten Sparmassnahmen einfließen werden, ist noch offen.

Gemäss den Ausführungen im Kap. 1.6.4 des Erläuternden Berichts besteht bei nahezu allen ISB immer noch grosser Nachholbedarf beim Substanzerhalt der Bahninfrastruktur. Insbesondere die SBB weist (auf Seite 39) darauf hin, dass der Rückstand sogar mit den nun vorgesehenen Mitteln und insbesondere aufgrund des bestehenden Bauvolumens nicht aufgeholt werden kann. Entsprechend muss nicht nur mit einem weiteren Anstieg des Rückstands, sondern sogar mit einer Verschlechterung der Zustandsnote bei der Bahninfrastruktur gerechnet werden. Dadurch würden sich aus Sicht der SBB die latenten Sicherheitsrisiken auf ein kaum mehr akzeptables Niveau erhöhen. Dieser Aussage ist unserer Meinung nach besondere Beachtung zu schenken. Zum einen könnte sich in den nächsten Jahren ein grösserer Rückstau beim Substanzerhalt bilden, der womöglich in die Hochphase bei der Umsetzung des Ausbaus 2035 (und teilweise auch noch des Ausbaus 2025) fallen würde. Dies könnte noch mehr Baustellen und längere Streckensperrungen zur Folge haben, was sich negativ auf den Bahnbetrieb auswirken würde. Gerade um dies zu vermeiden, soll gemäss Botschaft vom 16. August 2023 zum Stand der Ausbauschritte

die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen im Ausbauschnitt 2035 zeitlich erstreckt werden. Zum andern können Sicherheitsmängel weitreichende Folgen haben, sei es in Form einer kurzfristigen Sperrung, einer Ausserbetriebnahme oder gar des Versagens eines Bauwerks in noch weit grösserem Schadensausmass.

Des Weiteren erscheint uns die für die vierjährige Leistungsvereinbarung (LV) und für die Optionen veranschlagte Reserve von insgesamt 185 Millionen Franken – das entspricht rund 1% des Zahlungsrahmens – als sehr knapp bemessen. Dies wird auch im Erläuternden Bericht (Kap. 1.6.7 auf S. 37) eingeräumt. Ein unvorhergesehenes Ereignis wie jüngst im Gotthard-Basistunnel löst erfahrungsgemäss sehr hohe Kosten aus. Ob für solche Fälle die Reserve ausreichen wird, ist zu hinterfragen. Erfahrungsgemäss müssen zur Behebung solcher Schäden zusätzliche Mittel aus der LV entnommen werden, was wiederum zu Lasten anderer dringlicher Substanzerhaltungs-Projekte geht.

**Antrag:**

Die Höhe des Zahlungsrahmens und insbesondere auch der Reserven ist nach den Verhandlungen zwischen dem BAV und den ISB dem effektiven Bedarf entsprechend zu erhöhen.

3. *Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass von ihm definierte Ziele erreicht werden. Sind Ihrer Ansicht nach die Ziele in den folgenden Punkten richtig definiert:*
- *Sicherheit?*
  - *Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?*
  - *optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?*
  - *langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?*
  - *Effizienz und Nachhaltigkeit?*

Ja.

4. *Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?*

Nein.

5. *Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?*

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus den bisherigen Berichten geht der Regierungsrat davon aus, dass sich der Netzzustand in den vergangenen Jahren merklich gebessert hat. Allerdings sind Überraschungen nie ausgeschlossen, wie dies in Basel die Margarethenbrücke zeigt. Nachdem deren Zustand jahrelang für akzeptabel befunden wurde, wurden Ende Juni 2023 plötzlich gravierende Mängel festgestellt, so dass sie über Nacht auch für den Tramverkehr auf unbestimmte Zeit gesperrt werden musste. Für den Schwerverkehr war dies bereits einen Monat früher der Fall.

**B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen**

6. *Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*

Ja. Besonders begrüsst der Kanton Basel-Stadt, dass im Verpflichtungskredit ein Bundesbeitrag zur Vervollständigung des Gateway Basel Nord (GBN) – 2. Etappe und für den damit verbundenen Bau des Hafenbeckens 3 Basel Kleinhüningen vorgesehen ist.

7. *Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Beitrag in seiner Höhe angemessen?*

Speziell die Bundesbeiträge ans GBN 2. Etappe und ans Hafenbecken 3 in Basel Kleinhüningen erachtet der Regierungsrat als angemessen. Sie sind das Ergebnis aus den Verhandlungen zwischen Bund, Schweizerischen Rheinhäfen und Kanton Basel-Stadt.

**C) Weitere Bemerkungen**

8. *Gibt es Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?*

Nein.

9. *Haben Sie sonstige Bemerkungen?*

Nein.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Wolfgang Fleischer, wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin