



An den Grossen Rat

16.5553.02

BVD/P165553

Basel, 5. April 2017

Regierungsratsbeschluss vom 4. April 2017

## **Motion der RegioKo und der UVEK betreffend „Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück)“ – Stellungnahme**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Januar 2017 die nachstehende Motion der Regio-Ko und der UVEK dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Eine nachhaltige und gut funktionierende Mobilität in der Region setzt voraus, dass die Siedlungen an gut erschlossenen Standorten, insbesondere entlang der Bahnkorridore, verdichtet werden. Auf diesem Grundsatz baut das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel auf. Aufgrund der wachsenden Mobilitätsnachfrage wird die Bedeutung der Bahn als leistungsfähiges Rückgrat des Verkehrssystems immer grösser. Bisher kann die Bahn in der Region Basel dieser Rolle nur bedingt gerecht werden, weil die Taktabstände heute zu gross und die einzelnen Linienäste nicht zu Durchmesserlinien verbunden sind (Linienende oder aufwändiger Richtungswechsel an einem der beiden grossen Basler Bahnhöfe). Das ist ineffizient, teuer und für die Fahrgäste unattraktiv. Abhilfeschaffen kann nur eine neue unterirdische Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem

Badischen Bahnhof, das so genannte Herzstück, zusammen mit Ausbaumassnahmen auf den Zulaufstrecken. Der Bau des Herzstücks schliesst die Lücke im Netz und ermöglicht die Schaffung von Durchmesserlinien, wie sie in erfolgreichen Bahnnetzen in Agglomerationen üblich sind. Zudem ermöglicht das Herzstück, je nach Ausgestaltung des Projekts, Fernverkehr effizienter durch die Stadt zu bringen und die Güterverkehrsachsen zu entlasten sowie die Kapazität des Bahnhofs SBB auszubauen. Das Projekt ist also auch national für die Bahninfrastruktur von grosser Bedeutung.

Der Regierungsrat hat sich am 26. April 2016 dafür ausgesprochen, mit dem Bund Verhandlungen über eine Vorfinanzierung des Herzstücks der Durchmesserlinie Basel aufzunehmen. Mit diesem richtungsweisenden Entscheid soll der Weg geebnet werden, dass der Bund das Projekt in den Ausbauschnitt 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur aufnimmt, obwohl die Mittel derzeit knapp sind. Die Rückzahlung der vom Kanton vorfinanzierten Mittel könnte dann aus den Geldern des Ausbauschnitts 2035 erfolgen.

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt unterstützt mit grosser Überzeugung das Projekt Herzstück. Es ist für die Agglomeration Basel, die ganze trinationale Region Basel, für die Entwicklung des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorts sowie des Siedlungsraums und für den nationalen und internationalen Zugverkehr in der Region das absolut wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der vergangenen und kommenden Jahrzehnte sowie national von grosser Bedeutung. Die Agglomeration und ganze Region Basel braucht das Herzstück, das trinationale Bahnnetz und die Entflechtung für den Güterverkehr dringend. Die Ankündigung des Regierungsrats, eine Vorfinanzierung von Investitionskosten des Herzstücks mit dem Bund zu verhandeln, war aus Sicht des Grossen Rats, mit Blick auf die überragende Bedeutung des Projekts für die Region, ein richtiger und politisch sehr begrüenswerter Schritt. Der Regierungsrat wird beauftragt, die entsprechenden Verhandlungen mit dem Bund umgehend aufzunehmen und dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung der Investitionskosten vorzulegen.

Für die Regiokommission: David Wüest-Rudin, Präsident

Für die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission: Michael Wüthrich, Präsident“

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

## 1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

In der am 9. September 2015 geänderten und am 24. April 2016 wirksam gewordenen Fassung bestimmt § 42 GO über die Motion:

**§ 42.** In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

<sup>1bis</sup> In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

<sup>2</sup> Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

<sup>3</sup> Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, die Verhandlungen für eine Vorfinanzierung der Investition in die Durchmesselinie des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück) umgehende aufzunehmen und dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung der Investitionskosten vorzulegen.

Der Ausbau der trinationalen S-Bahn ist ein für die Agglomeration sowie für die gesamte Region wichtiges Projekt, das wegen der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Bedeutung grosse Unterstützung findet, namentlich in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Der wichtigste Teil des Projekts beinhaltet eine unterirdische Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof sowie neue, leistungsfähige Verbindungen zwischen diesen Bahnhöfen und dem Bahnhof St. Johann. Dieser Teil wird als «Herzstück» bezeichnet. Das Pro-

jekt befindet sich aktuell in der Vorprojektierungsphase, in der die genaue Linienführung, der Anschluss an die drei Bahnhöfe, die Anzahl und Lage der Haltestellen sowie die Wahl des Tunnel-systems bearbeitet werden. Ebenfalls werden die Kosten und Nutzen berechnet und die Finanzierung geklärt. Die Vorprojektphase dauert voraussichtlich bis ca. 2020 (vgl. <http://www.herzstueck-basel.ch/index.php/faq-antworten-auf-ihre-fragen.html>, aufgerufen am 6. März 2017). Der Regierungsrat hat sich im Rahmen dieses Bauprojekts am 26. April 2016 dafür ausgesprochen, mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Verhandlungen über eine Vorfinanzierung der Investitionskosten des Herzstücks aufzunehmen. Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, die entsprechenden Verhandlungen mit den Bundesbehörden umgehend an die Hand zu nehmen und dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung der Investitionskosten vorzulegen.

Gemäss § 22 Abs. 1 lit. a GO beschliesst der Grosse Rat über Anträge und Entwürfe zu Gesetzen und Beschlüssen aufgrund eines Ratschlags oder Berichts des Regierungsrates. Da die Realisierung bzw. Vorfinanzierung des Herzstücks je nach Variante mindestens zwischen einer und zwei Milliarden Franken kosten wird, und für Ausgaben über 300'000 Franken der Grosse Rat zuständig ist (§ 26 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt, Finanzhaushaltgesetz, SG 610.100), fällt das Anliegen der Motion, soweit es sich auf die Ausarbeitung eines Ratschlags bezieht, in den Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates und steht damit im Einklang mit § 42 Abs. 1 GO.

Die Motion fordert den Regierungsrat sodann auf, die Verhandlungen betreffend die Vorfinanzierung des Herzstücks mit den Bundesbehörden umgehend aufzunehmen. Es ist dabei nicht zu verkennen, dass der geforderte Ratschlag grundsätzlich nur dann einen Sinn hat, wenn die Verhandlungen mit den Bundesbehörden zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden können.

Nach § 42 Abs. 1bis GO kann in der Form einer Motion der Regierungsrat verpflichtet werden, eine Massnahme zu ergreifen. Gemäss § 106 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV, SG 111.100) ist der Regierungsrat unter Vorbehalt des Genehmigungsrechts des Grossen Rates für den Abschluss von Verträgen zuständig. Nach der Praxis des Regierungsrates gehört auch die Aushandlung von Verträgen zum ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich der Exekutive (vgl. Bericht des Ratsbüros vom 18. Mai 2015 betreffend Anpassung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 und zur Änderung des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (GO) sowie der Ausführungsbestimmungen zur Geschäftsordnung (AB) und Bericht zu zwei Anzügen, Ziffer 3.3, S. 5). Indessen stehen diese Vertragsverhandlungen – wie vorstehend angedeutet – in einem engen Zusammenhang mit dem geforderten Ratschlag, der sich im Wesentlichen mit den finanziellen Rahmenbedingungen für die Vorfinanzierung des Herzstücks befassen soll. Die Motion zielt somit darauf ab, die Vorfinanzierung eines Bauprojekts sicherzustellen. Dazu ist nach dem Dargelegten die Mitwirkung des Regierungsrates einerseits, wegen der finanziellen Tragweite des Geschäfts aber vor allem die des Grossen Rates andererseits notwendig. Aufgrund dieser Konnexität kann nicht gesagt werden, dass das Motionsanliegen insgesamt in den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates fällt. Zudem verlangt die Motion nicht etwas, das sich auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Es spricht auch kein Bundesrecht gegen den Motionsinhalt. Auch wenn der Bau des Eisenbahnnetzes Bundessache ist, entscheidet der Kanton eigenständig über den Aufwand für die Erfüllung seiner Ausgaben (§ 62 Abs. 1 KV sowie Felix Uhlmann in: Neues Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, S. 525). Zu den Aufgaben des Kantons gehört gemäss § 30 KV, «sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrswege auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen» einzusetzen. Dazu sollen die Behörden nach § 2 Abs. 3 KV darauf hinwirken, für Vorhaben von regionalem, kantons- und länderübergreifendem Interesse in der Agglomeration Basel die Unterstützung des Bundes zu erreichen.

Sollte sich schliesslich erweisen, dass der Bund – aus welchen Gründen auch immer – nicht bereit ist, zu der geplanten Vorfinanzierung Hand zu bieten, dann dürfte auch die Ausarbeitung des geforderten Ratschlags bzw. die Bereitstellung der finanziellen Mittel für das Herzstück hinfällig werden. Dies ändert indes nichts an der rechtlichen Beurteilung der vorliegenden Motion.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen. Der Motionstext sieht für die Erfüllung eine Frist bis Ende 2017 vor, um die Vertragsverhandlungen abzuschliessen und dem Grossen Rat einen Ratschlag für die Vorfinanzierung der Investitionskosten vorzulegen. Auch wenn diese Frist eher knapp bemessen sein dürfte, kann sie nicht von vornherein als unmöglich bezeichnet werden.

**Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.**

## **2. Fachliche Beurteilung**

### **2.1 Ausgangslage**

Der Regierungsrat sieht es als dringend an, dass die S-Bahn im Raum Basel endlich zum Rückgrat der regionalen Mobilität wird. Die trinationale S-Bahn wird nur dann attraktiv und leistungsfähig, wenn die Infrastruktur genügend Kapazität aufweist und wenn Durchmesserlinien die regionalen Achsen untereinander verbinden. Dafür braucht es das Herzstück als zentrales Bindeglied im Bahnnetz der Region Basel.

Der Regierungsrat begrüsst deshalb die Motion der RegioKo und der UVEK. Der Grosse Rat unterstützt damit den Regierungsrat in seinen Bestrebungen, den Bund zu einer rascheren Realisierung des Herzstücks zu bewegen. Das Herzstück schafft die Voraussetzung, um attraktive Durchmesserlinien auf dem Netz der trinationalen S-Bahn anbieten zu können. Die Motion bringt deutlich zum Ausdruck, dass das Parlament genauso wie die Regierung den Ausbau der Bahninfrastruktur mit Herzstück als dringend und eine zeitgemässe S-Bahn mit Durchmesserlinien als unverzichtbar betrachtet. Das Herzstück ist das zwingend erforderliche Bauwerk (Lückenschluss), ohne das ein effizientes trinationales S-Bahn-Angebot nicht realisiert werden kann, da die Kapazitäten nicht ausreichen und die Struktur des Netzes ein attraktives Angebot nicht ermöglicht. Die Kantone der Nordwestschweiz haben sich 2014 zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Region Grand Est auf ein trinationales Angebotskonzept geeignet. Ziel ist es, dieses Konzept umzusetzen.

Nach aktuellen Erkenntnissen und Entwicklungen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) mitgeteilt hat, werden die dafür erforderlichen Ausbauten auf den Zulaufstrecken und das Herzstück möglicherweise nicht vollumfänglich im nächsten Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) für Bahninfrastrukturen finanzierbar sein. Schweizweit existieren auch andernorts umfangreiche Anforderungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur, die ebenfalls den Finanzrahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 beanspruchen. Die Bereitschaft des Kantons, Ausbauten in Basel vorzufinanzieren, stellt unter diesen Umständen ein starkes Signal an den Bund dar. Sie erhöht die Chancen, dass der Bund das Herzstück in die Botschaft zum Ausbauschnitt 2030/35 aufnimmt.

### **2.2 Stand der Abklärungen mit dem Bund zur Vorfinanzierung**

Eine Vorfinanzierung ist gemäss Art. 58c des (neuen) Eisenbahngesetzes möglich. Es können allerdings nur Projekte vorfinanziert werden, denen das eidgenössische Parlament grundsätzlich zugestimmt hat. Bezüglich Herzstück bedeutet das: Nur wenn das Herzstück in der Botschaft zum Ausbauschnitt 2030/35 als sinnvoll und finanzierungswürdig beurteilt und von der Bundesversammlung genehmigt wird, kann der Kanton Basel-Stadt mit Aussicht auf spätere Refinanzierung durch den Bund eine Vorfinanzierung leisten. Werden nur Teile des Projekts in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen, können nur diese Teile vorfinanziert werden. Über eine Vorfinanzierung verhandelt das Bau- und Verkehrsdepartement im Auftrag des Regierungsrates

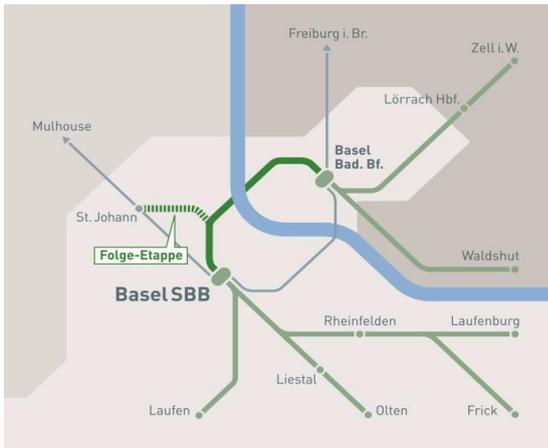
bewusst schon jetzt mit dem Bund, um die Modalitäten möglichst frühzeitig zu klären und die Verbindlichkeit der Planung und der Finanzierung mit dem Bund schrittweise weiter zu erhöhen.

Der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartementes hat das BAV, die SBB und die DB bereits im April 2016 über die Bereitschaft der Regierung informiert, Verhandlungen über eine Vorfinanzierung des Herzstücks aufzunehmen. Im Januar 2017 hat er dann auch dieselben Partner über die Unterstützung des Grossen Rats mit der vorliegenden Motion in Kenntnis gesetzt. Der Regierungsrat setzt alles daran, dass das Herzstück und die für ein effizientes und zeitgemässes S-Bahn-System benötigten Ausbauten auf den Zulaufstrecken Aufnahme in den STEP-Ausbauschritt 2030/35 finden. Falls diese Anstrengungen erfolgreich sind und das Herzstück wunschgemäss mit seinen Gesamtkosten in den Ausbausschritt 2030/35 aufgenommen wird, erübrigt sich die Frage der Vorfinanzierung weitestgehend. In diesem günstigsten Fall stünden hierzu nur noch der von den Parlamenten BS und BL 2014 gesprochenen Beitrag von rund über 30 Mio. Franken für das Vorprojekt zur Diskussion.

### 2.3 Stand der Arbeiten Herzstück und Bahnknoten Basel

Derzeit wird gemäss Auftrag des Grossen Rats und des Landrats mit Hochdruck an der Optimierung der Variante Mitte (Tunnelverbindung unter der Innenstadt zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof) mit der Option der Folge-Etappe Y-Ast (Tunnelverbindung Basel Mitte bis Bahnhof St. Johann) gearbeitet.

Dabei wird in enger Abstimmung mit BAV, SBB und DB die Linienführung so ausgestaltet, dass das Herzstück die Anforderungen an Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität bestmöglich erfüllt. Zusätzlich sind Ausbauten auf den Zulaufstrecken notwendig, insbesondere der Doppelspurausbau im Laufental und im Wiesental, der Schienenanschluss EuroAirport, das dritte Gleis Pratteln–Rheinfelden sowie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke.



Aufgrund der Komplexität des Schienennetzes im Raum Basel und des dringenden Handlungsbedarfs insbesondere im Umfeld des Bahnhofs SBB hat das BAV ausserhalb des Prüfprozesses von FABI-STEP Ende 2015 initiiert, dass für den gesamten Bahnknoten Basel eine eigene Projektorganisation unter der Leitung des Kantons Basel-Stadt aufgebaut wird. Ziel dieser Organisation soll sein, für den Bahnknoten mit den unmittelbar angrenzenden Zulaufstrecken ein gemeinsames Zielbild zu erstellen, das den Zielzustand der Infrastruktur umfasst und mit einem langfristigen Stufenplan aufzeigt, wie die einzelnen Projekte integral aufeinander abgestimmt werden können. Das Herzstück ist hierin ein zentrales Teilprojekt, neben anderen Projekten auf den Zulaufstrecken. Die im Ratschlag zur Ausarbeitung eines Vorprojekts für das Herzstück genannte Grössenordnung der Baukosten von rund 1.5–2 Mrd. Franken konnte bestätigt werden. Wenn neulich in der Öffentlichkeit von höheren Kosten die Rede war, dann sind darin auch Kosten für Kapazitätssteigerungen auf den Zulaufstrecken enthalten. Der Ausbau des trinationalen S-Bahn-Systems beansprucht insgesamt Investitionen zwischen 3 und 5 Mrd. Franken, wobei auch ausländische Investitionen im deutschen und französischen Grenzraum enthalten sind.

In diesem Frühjahr werden die beiden Basel einen Synthesebericht mit den Ergebnissen der laufenden Untersuchungen sowie mit Empfehlungen für das weitere Vorgehen dem BAV überreichen. Die laufenden Arbeiten sind zeitlich auf den FABI/STEP-Prozess des Bundes abgestimmt. Das BAV hat zugesichert, die Ergebnisse bei der Erarbeitung der Vorlage ans Bundesparlament zu berücksichtigen.

## 2.4 Weiteres Vorgehen

Vorab gilt es, den Bund mit dem Synthesebericht über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren. Danach liegt der Ball zur Ausgestaltung des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 bzw. der entsprechenden Vernehmlassungsvorlage beim Bund. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erwarten, dass die im Synthesebericht aufgeführten Bahninfrastrukturen in einem solchen Umfang Berücksichtigung finden, dass die wichtigsten Elemente des geplanten S-Bahn-Systems zügig realisiert werden können. Das Herzstück bildet dabei das zentrale Bindeglied.

In einem nächsten Schritt gilt es, bereits im Hinblick auf die Vernehmlassungsvorlage möglichst sicherzustellen, dass das Herzstück im Rahmen der Botschaft zum Ausbauschritt 2030/35 grundsätzlich genehmigt werden kann und damit der Bund das Projekt als vorfinanzierungs- und refinanzierungsfähig beurteilt.

Aufgrund des geschilderten Vorgehens erachtet es der Regierungsrat als verfrüht, dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung mit den genauen Investitionskosten vorzulegen. Der Vernehmlassungsentwurf zum STEP-Ausbauschritt 2030/35 wird erst im Herbst 2017 vom Bund veröffentlicht. Das Bundesparlament wird die Botschaft dann voraussichtlich 2019 oder 2020 verabschieden. Bis dahin ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine allfällige Vorfinanzierung noch nicht gegeben. Eine Finanzierungsvorlage für Investitionen weist zudem in der Regel eine Kostengenauigkeit von 10 bis 20% aus. Es ist nun Aufgabe des Vorprojekts, die vorliegenden Kostenschätzungen zu verfeinern und eine Kostenprognose mit einer Genauigkeit von  $\pm 20\%$  zu erreichen. Wie im Ratschlag vom 28. Mai 2014 (14.0648.01) vorgesehen, wird das Vorprojekt ca. 2019/2020 vorliegen. Bis dahin sind die Kosten noch nicht in der geforderten Genauigkeit zu beziffern.

Für den Fall, dass eine Vorfinanzierung dannzumal überhaupt noch notwendig ist, wird der Regierungsrat voraussichtlich etwa 2020 eine definitive Vereinbarung mit dem Bund zur Vorfinanzierung des Herzstücks abschliessen können und so stabile Voraussetzungen schaffen, damit die Bauprojektierung unmittelbar nach Abschluss des Vorprojekts in Angriff genommen werden kann. Die Finanzierung der laufenden Arbeiten am Vorprojekt ist aufgrund der vom Grossen Rat und dem Landrat im Herbst 2014 gesprochenen Mittel von rund 30 Mio. Franken gesichert. Diese sind als eine erste Vorfinanzierungsleistung für dieses Generationenprojekt anzusehen.

Die Bereitschaft des Kantons über eine Vorfinanzierung der weiteren Projektierungs- und der Baukosten für das Herzstück zu verhandeln, ist – unabhängig ob dies überhaupt notwendig sein wird – ein starkes Signal aus Basel. Dieses Signal soll in Bern so deutlich gehört werden, dass das Herzstück im Ausbauschritt 2030/35 nicht nur grundsätzlich genehmigt sondern auch gleich finanziert wird. Parlament und Regierung des Kantons Basel-Stadt zeigen mit aller Deutlichkeit: Basel und die ganze Region wollen und brauchen das Herzstück dringend. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass dieses deutliche Signal aus der dynamischen trinationalen Wirtschaftsregion Basel in Bern gehört wird.

## 3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion der RegioKo und der UVEK betreffend „Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück)“ dem Regierungsrat zur Erfüllung innert vier Jahren bis 2020 zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin