

# **Regierungsratsbeschluss**

vom 9. November 2004

Nr. 2004/2239

## **Regio-S-Bahn Basel 2005; Langfristvereinbarung mit der SBB**

### **1. Ausgangslage**

Der Kanton Solothurn ist mit den Linien

- S3 Olten - Basel - Dornach-Arlesheim - Laufen - (Pruntrut ab 2005) und
- S9 Olten - Trimbach - Läufelfingen - Sissach

an der Regio-S-Bahn Basel beteiligt.

Die S3 verbindet im Halbstundentakt die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und - ab 2005 - Jura und verkehrt auf der hoch belasteten internationalen Transitachse Basel - Olten sowie auf der weitgehend eingleisigen Juralinie Basel - Laufen. Ab Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wird die S3 vom heutigen Endpunkt Laufen über Delsberg nach Pruntrut verlängert.

Die S3 stellt wichtige Verbindungen für Solothurner Gemeinden untereinander sowie mit den übrigen Regio-S-Bahn-Kantonen und mit dem nationalen und internationalem Fernverkehr her. Für den Kanton Solothurn erfüllt die S3 folgende Funktionen:

| <b>S3-Bahnhof</b>   | <b>Anschlüsse, Erschliessungsfunktion Solothurner Gemeinden</b>                                               |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Olten               | Stadt und Agglomeration Olten, Anschluss Fernverkehr, Regionalverkehr und S-Bahn Luzern                       |
| Gelterkinden        | Bus Kienberg                                                                                                  |
| Liestal             | Bus Nuglar - St. Pantaleon - Büren - Seewen                                                                   |
| Pratteln            | Anschluss S1 Rheinfelden - Frick/Laufenburg                                                                   |
| Basel SBB           | Agglomeration Basel<br>Anschluss nationaler und internationaler Fernverkehr                                   |
| Dornach - Arlesheim | Dornach<br>Ortsbus Dornach<br>Bus - Gempen - Hochwald - Seewen<br>Bus Reinach - Therwil (Anschluss Leimental) |

|            |                                                                                           |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grellingen | Bus Himmelried/Seewen – Nunningen                                                         |
| Zwingen    | Bus Breitenbach – Erschwil – Passwang                                                     |
| Laufen     | Bus Kleinlützel, Wahlen – Bärschwil, Breitenbach – Fehren – Nunningen/Erschwil – Passwang |

### 1.1 Gesetzliche Grundlagen

Bund und Kanton bestellen gemeinsam die Angebote des Regionalverkehrs. Gemäss dem Gesetz über den Öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, BGS 732.1) leistet der Kanton an die Transportunternehmen Abgeltungen im Ausmass der ungedeckten Kosten für das vom Kanton und dem Bund gemeinsam bestellte Verkehrsangebot.

Die Mittel für die Abgeltungen werden vom Kantonsrat im Rahmen des Globalbudgets für den Öffentlichen Verkehr gesprochen.

Das Angebot des Regionalverkehrs wird durch den Regierungsrat jährlich bei den Transportunternehmen bestellt.

Verbunden mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial ist auch der Ausbau der Infrastruktur. Der Bahnhof Olten dient als Knotenbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Nötige Ausbauten gehen daher zu Lasten der SBB AG. Die Kosten für den Ausbau der Haltepunkte Trimbach und die Hälfte der Kosten für den Bahnhofausbau Dornach-Arlesheim sind von der SBB AG und dem Kanton Solothurn gemeinsam zu übernehmen.

Die gesetzlichen Grundlagen erlauben dem Kanton Solothurn nicht, sich an Infrastrukturinvestitionen der SBB AG zu beteiligen. Es liegt ein Entwurf für die Änderung des ÖV-Gesetzes vor, der es zukünftig erlauben wird, auch der SBB AG im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel Beiträge an die Infrastruktur zu gewähren.

Während der Haltepunkt Trimbach voraussichtlich nur provisorisch an die neuen Fahrzeuge angepasst werden muss, ist der Ausbau des Bahnhofs Dornach-Arlesheim auf eine Perronhöhe von 55 cm eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials im Jahr 2007. Die SBB AG finanziert daher auf eigenes Risiko diese Investition vor.

## 2. Handlungsbedarf

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Jura und Aargau haben beschlossen, die Regio-S-Bahn Basel ab Ende 2004 weiter zu entwickeln und zu verbessern. Neue, attraktive und auch für den Einsatz in Deutschland taugliche Triebzüge NRF (Neues Regionalfahrzeug) sollen das heute eingesetzte und für den S-Bahn-Verkehr nur bedingt taugliche Rollmaterial ablösen. Mit neuen Haltepunkten in Basel Dreispitz (S3), Pratteln Längi und Rheinfelden Augarten (S1) soll die Erschliessungsqualität verbessert werden. Die bestehenden Haltepunkte sollen erneuert werden und ein einheitliches Erscheinungsbild erhalten. Dazu gehört auch die Erstellung stufenfreier und damit behindertengerechter Zugänge zu den Perrons sowie die Erhöhung der Perrons auf eine Höhe von 55 cm, was den niveaufreien Zugang in die neuen Triebzüge erlaubt. Mit diesen Massnahmen werden

die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Das Massnahmenpaket wird durch ein gemeinsames Marketing- und Kommunikationskonzept abgerundet.

### 3. Ausbau der Regio-S-Bahn Basel

Im Rahmen ihrer nationalen Flottenpolitik haben die SBB bei der Firma Stadler in Bussnang eine erste Serie von NRF beschafft, die auf der Zuger Stadtbahn, der von den SBB betriebenen Regio-S-Bahn im süddeutschen Wiesental und der S3 der Regio-S-Bahn Basel in Einsatz kommen sollen. Die ersten Fahrzeuge sind ausgeliefert und werden derzeit im fahrplanmässigen Betrieb auf der Zuger Stadtbahn getestet. Die SBB beabsichtigen, nach Auslieferung der ersten Serie für das Tessin und die Westschweiz eine zweite Serie von NRF zu beschaffen.

Zentrales Element der Regio-S-Bahn Basel ist die Inbetriebnahme von NRF als Ersatz für die bestehenden Triebzüge des Typs NPZ (Neue Pendelzüge). Die heute eingesetzten NPZ sind für den S-Bahn-Betrieb denkbar ungeeignet und nicht behindertengerecht, da sie nur über enge und hohe Einstiege verfügen, zu wenig Stehplätze aufweisen und schlechte Werte bei der Beschleunigung und beim Bremsen aufweisen. Dies führt zu einem langsamen Fahrgastwechsel und zu längerer Fahrzeit, wodurch die Trassenkapazität der hoch ausgelasteten Linien im Ergolzthal sinkt. Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn haben daher gemeinsam mit der SBB AG entschieden, auf der S3 und der S9 der Regio-S-Bahn Basel NRF einzusetzen. Auf der S9, die ein geringeres Potenzial als die S3 erschliesst, werden Triebzüge des Typs GTW 2/6 (Gelenktriebwagen ähnlicher Bauart wie auf der Strecke Solothurn – Moutier) eingesetzt.

#### Technische Angaben zum NRF (RABe 521)

|                      |                                                                                                                                |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Art:                 | 4-teiliger Triebzug mit Niederflureinstieg                                                                                     |
| Anzahl Sitzplätze:   | 181 (1. Klasse: 20 Pl.; 2. Klasse 161 Pl.)                                                                                     |
| Anzahl Türen:        | je 8 Türen auf beiden Seiten                                                                                                   |
| Gewicht:             | 124,6 Tonnen                                                                                                                   |
| Länge:               | 74,078 Meter                                                                                                                   |
| Breite:              | 2,880 Meter                                                                                                                    |
| Maximale Leistung:   | 2'600 kW                                                                                                                       |
| Max. Geschwindigkeit | 160 km/h                                                                                                                       |
| Komfortausrüstung    | Niederfluranteil > 90 %, Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Vakuumtoilette, behindertengerechte Gestaltung, Luftfederung |
| Hersteller           | Stadler, Bussnang (unter der Typenbezeichnung FLIRT)                                                                           |

Die NRF und die GTW werden von den SBB beschafft. Für die jährlichen Abgeltungen an den Regionalverkehr kommen die Besteller des Regionalverkehrs für Abschreibungen und Verzinsung des Rollmaterials auf.

#### 4. Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005 (Langfristvereinbarung)

Die Langfristvereinbarung hält in Ergänzung zur Abgeltungsverordnung des Bundes (ADFV) namentlich die Grundsätze der gegenseitigen Leistungserbringung für die Bestellung des Angebots der Regio-S-Bahn Basel fest. Die Vereinbarung enthält als integrierenden Bestandteil das Angebotskonzept für die Regio-S-Bahn Basel, welches auf der S3 einen durchgehenden Halbstundentakt und den Betrieb mit NRF vorsieht. Auf der S9, die weiterhin im Stundentakt bedient wird, kommt ein GTW 2/6 zum Einsatz.

Im Sinne der Planungssicherheit bei den SBB und der Angebotssicherheit bei den Kantonen (knappe Trassenkapazität im Ergolzthal für die S3) liegt es für die Parteien im gegenseitigen Interesse, eine mehrjährige Vereinbarung über den Betrieb abzuschliessen. Die Vereinbarung tritt nach Unterzeichnung in Kraft und ist gültig bis zum Ablauf der Konzession der SBB für die Linien im Regionalverkehr, zum Fahrplanwechsel 2009.

Für den Kanton Solothurn sind die folgenden Punkte der Vereinbarung von Bedeutung:

- Einsatz der NRF auf der S3 und des GTW auf der S9
- Übernahme der Beschaffungskosten in der Höhe von Fr. 8,1 Mio. pro NRF, bzw. von Fr. 4,65 Mio. pro GTW durch die SBB.
- Finanzierung der durch die erhöhte Abschreibung und die Finanzierungskosten des neuen Rollmaterials entstehenden höheren Abgeltungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit der SBB AG.
- Verpflichtung der Kantone, pro rata die finanziellen Vorleistungen der SBB abzugelten, wenn die SBB die Konzession und den Leistungsauftrag für den Betrieb der RegioS-Bahn Basel nicht mehr erhalten und das Rollmaterial abtreten müssen. Die aus dieser Verpflichtung entstehenden finanziellen Folgen fallen nicht bei den Kantonen an, sondern werden bei einer Ausschreibung auf den neuen Konzessionär überbunden.
- Verpflichtung der Kantone, bei einer Betriebsübernahme durch Dritte vor Ende der Rollmaterial-Nutzungsdauer oder bei Abtretung des Rollmaterials an Dritte den Restbuchwert der NRF sowie die Differenz zu übernehmen. Die aus dieser Verpflichtung entstehenden finanziellen Folgen fallen nicht bei den Kantonen an, sondern werden bei einer Ausschreibung auf den neuen Konzessionär überbunden.
- Die Kantone bekunden das Interesse an einer längerfristigen Zusammenarbeit mit den SBB und beabsichtigen, im Hinblick auf den Ablauf der Konzession im Jahr 2009 über eine neue Vereinbarung und die Konzessionserneuerung zu verhandeln.
- Festlegung der Parameter für die Offertkalkulation und die Anpassungsmechanismen. Im Wesentlichen beruhen diese auf Grundsätzen des BAV oder sind mit dem UVEK vereinbart.

- Die im Businessplan aufgezeigte Abgeltungsentwicklung stellt eine Richtgrösse dar, die nicht überschritten werden soll. Die Kantone haben die Möglichkeit, den Umfang der Leistungen im Rahmen des jährlichen Bestellverfahrens zu verändern.

## 5. Auswirkungen

### 5.1 Jährliche Abgeltungen

Die Abgeltungen für die S3 wird von den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn gemeinsam mit dem Bund getragen. Die ungedeckten Kosten der S9 finanzieren die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn gemeinsam mit dem Bund.

Die Verlängerung der S3 von Laufen nach Pruntrut finanziert der Kanton Jura gemeinsam mit dem Bund.

Gemäss dem interkantonalen Verteilschlüssel, der sich nach Streckenlänge und Anzahl Zugshalten bemisst, beträgt der Anteil des Kantons Solothurn:

|                                                                     | Anteil in % |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|
| S3 Olten – Basel                                                    | 9,4         |
| S3 Olten–Laufen, einschliesslich heutiges Angebot Laufen – Delsberg | 7,5         |
| S3 Laufen – Delsberg – Pruntrut, neues Angebot                      | 0,0         |
| S9 Olten – Sissach                                                  | 19,5        |

Durch den Einsatz von neuem Rollmaterial steigen die Kosten für Verzinsung, Betrieb und Unterhalt gegenüber dem heute eingesetzten alten Rollmaterial. Die Abgeltung entwickelt sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| Jahr                                                                                                |     | 2005 <sup>2)</sup> | 2007       | 2009       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------|------------|------------|
| Abgeltung alle Kantone <sup>1)</sup>                                                                | Fr. | 14'991'000         | 18'792'000 | 18'334'000 |
| Anteil Kanton Solothurn <sup>1)</sup>                                                               | Fr. | 1'492'000          | 1'800'000  | 1'761'000  |
| Mehrkosten gegenüber 2005 <sup>1)</sup>                                                             | Fr. | –                  | 308'000    | 269'000    |
| Mehrkosten gegenüber 2005 <sup>1)</sup>                                                             | %   |                    | 20.6       | 18.0       |
| 1) Einschliesslich Bundesanteil                                                                     |     |                    |            |            |
| 2) Werte der Langfristvereinbarung. Geringfügige Abweichung zur Leistungsvereinbarung 2005 möglich. |     |                    |            |            |

Der Bund beteiligt sich nicht an der Langfristvereinbarung zwischen den Kantonen und der SBB AG, sondern bestellt das Regionalverkehrsangebot weiterhin jährlich.

Die ausgewiesenen Mehrkosten von rund 0,31 Mio. Franken in 2007, bzw. 0,27 Mio. Franken in 2009 stellen die Bruttokosten für den Kanton Solothurn dar. Grundsätzlich hätte sich der Bund daran mit 62 % zu beteiligen. Dies setzt eine Aufstockung der Kantonsquote durch das Bundesamt für Verkehr voraus. Der federführende Kanton Baselland wird dringend ersucht, das Gesuch der KöV NWCH beim Bundesamt für Verkehr einzureichen. Eine Zusicherung des Bundes sollte vor den Kreditgenehmigungen der Kantone vorliegen.

## 5.2 Folgen beim Verzicht auf den Einsatz von NRF

Bei einem Verzicht auf die Bestellung von neuem Rollmaterial hätten sich folgende Konsequenzen ergeben:

- Schon bald müssten die über 40-jährigen NPZ-Zwischenwagen ersetzt werden. Diese wurden Anfang der 90-er Jahre letztmals umfassend revidiert und haben nun das Ende ihrer Nutzungszeit erreicht. Die finanziellen Auswirkungen für diesen Ersatz sind nicht bekannt, sie werden aber spürbar die Abgeltungen für die S3 erhöhen, da für die Zwischenwagen heute nur noch geringe Abschreibungen anfallen.
- Die Haltestellen Tecknau und Lausen der S3 könnten weiterhin nur von jeder 2. SBahn und damit nur im Stundentakt bedient werden.
- Der für einen langfristigen Erhalt des S-Bahn-Angebots notwendige Fahrzeitgewinn würde entfallen. Bei sich zuspitzenden Trassenkonflikten zwischen Personen- und Gütertransitverkehr wäre voraussichtlich der S-Bahnbetrieb im Ergolzthal gefährdet.
- Durch die hohe Auslastung der S3 bestehen schon heute in Spitzenzeiten Kapazitätsprobleme. Aufgrund des für den S-Bahn-Betrieb ungeeigneten Rollmaterials ist zudem die Fahrplanstabilität gefährdet.

## 6. Abhängigkeiten

In den an der Regio-S-Bahn beteiligten Kantonen sind Vorlagen an die Regierungen und Parlamente in Vorbereitung. Im Kanton Basel-Landschaft wird das Kantonsparlament über den Infrastrukturausbau und das Angebot für die Regio-S-Bahn beschliessen. Der Entscheid wird wegweisend sein, da der Kanton Basel-Landschaft Hauptträger der Kosten der Regio-S-Bahn ist. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat der Langfristvereinbarung zugestimmt und das Baudepartement mit der Unterzeichnung beauftragt.

## 7. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss aller beteiligten Kantonsregierungen zur Langfristvereinbarung wird diese unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Kantonsparlamente sowie der ausdrücklichen Übernahme des Risikos durch die SBB bzw. den Lieferanten bei einem Negativentscheid unterzeichnet.

Die Mittel für die zusätzlichen Abgeltungen werden dem Solothurner Kantonsrat gemeinsam mit dem an das Übergangsprogramm 2005 anschliessenden Mehrjahresprogramm beantragt.

## 8. Beschluss

8.1 Vom Ausbau der Regio-S-Bahn Basel wird Kenntnis genommen.

- 8.2 Den jährlich wiederkehrenden Mehrkosten wird unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Mehrjahresprogrammes und der entsprechenden Kredite im Rahmen des Globalbudgets AVT für den öffentlichen Verkehr durch den Kantonsrat zugestimmt.

- 8.3 Das Bau- und Justizdepartement wird ermächtigt, unter den gleichen Vorbehalten die Langfristvereinbarung mit der SBB AG zu unterzeichnen.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Amt für Verkehr und Tiefbau, Dü/mr  
Amt für Finanzen  
Kantonale Finanzkontrolle