



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Referenz/Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00012

VEREINBARUNG

über die Entwicklung des Angebotes im Schienenverkehr und das weitere Vorgehen auf der Achse Basel–Laufen–Delsberg–Biel (Richtung Lausanne/Genf)

.....
zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
(Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern), im Eidgenössischen
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), im Folgenden
bezeichnet als BAV

und

dem Kanton Basel-Landschaft

vertreten durch die Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, Postfach,
4410 Liestal

und

dem Kanton Jura

vertreten durch das Département de l'Environnement et Equipement, 2, rue des Moulins,
2800 Delsberg

und

der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG (SBB AG)

Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
.....

1. Ausgangslage

Ab Dezember 2015 wird auf der Jurafusslinie der 30-Minuten-Takt im Fernverkehr eingeführt. Damit wird das Fernverkehrs-Angebot für die Reisenden auf der Achse Yverdon–Neuchâtel–Bienne–(Aarau–Zürich) verbessert, da sie zwei im Halbstundentakt verkehrende Fernverkehrszüge nutzen können anstelle der heutigen stündlichen Bündelung der Züge im 3-Minuten-Abstand.

Parallel dazu kann die direkte ICN-Verbindung Basel–Biel–Genf/Lausanne aufgrund der Bauarbeiten im Raum Lausanne nicht mehr durchgehend geführt werden. Deshalb müssen ab Dezember 2015 die Reisenden von Basel, Laufen und Delsberg in Richtung Genf oder Lausanne in Biel (oder Olten) umsteigen (vgl. Anhang 1).

Mit dieser sogenannten Variante «Navette» wurde ein Kompromiss gefunden, welcher es erlaubt, die Anschlüsse an Bahn und Bus zwischen Laufen und Basel beizubehalten (keine Knotendrehung, Ankunft des ICN in Basel weiterhin um die Minute .00). Die Anpassungen des ICN auf der Jurasüdfusslinie führen zu veränderten Anschlüssen in Delsberg, was sich auf das Angebot zwischen Delsberg und Porrentruy auswirkt. Zur Sicherung des Anschlusses an den ICN Biel–Lausanne muss der RE Biel–Delsberg–Porrentruy–Delle angepasst werden. Dies bewirkt die Aufhebung der zweiten Verbindung Basel–Laufen–Delsberg–Biel (S3-RE) und damit eine Verschlechterung der Verbindung aus dem Jura in Richtung Basel und Biel. Das Problem ist anerkannt und die SBB beteiligt sich 2016/17 an der Finanzierung des RE Biel–Delsberg–Porrentruy–Delle (siehe auch Ziffer 7.2). Für die nachfolgenden Jahre muss eine Lösung gefunden werden.

Die Variante «Navette» wird von den Kantonen Basel-Landschaft und Jura als Übergangslösung akzeptiert.

2. Ziele

Grundsätzlich soll die aktuelle Qualität des Angebotes (Fahrplan 2015) zwischen Basel und Genf inkl. Direktverbindung Basel–Genf beibehalten werden. Im Rahmen der vorliegenden Vereinbarung sollen die angestrebten Entwicklungsschritte bezüglich Angebot und der dazu erforderlichen Infrastruktur (soweit bekannt) sowie die finanziellen Konsequenzen der Infrastrukturmassnahmen und des neuen Angebotes aufgezeigt werden. Im Weiteren soll der angestrebte Zustand 2025 definiert werden.

Insbesondere sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Möglichst rasche Wiederherstellung einer Direktverbindung Basel–Bassin Lémanique via Laufen und Delsberg
- Halbstündliches Angebot zwischen Basel und Biel via Laufen und Delsberg (stündlich eine Direktverbindung zwischen Basel und dem Genfersee und stündlich ein RE zwischen Basel und Biel mit Anschluss in Richtung Lausanne)

Die Parteien halten fest, welche weiteren Abklärungen und Schritte vorgenommen werden sollen, um die erwähnten Ziele zu erreichen. Ebenfalls werden in dieser Vereinbarung die Vorgaben für die Finanzierung der Infrastruktur und des Angebotes festgehalten.

3. Angebot

Beim Angebot werden bis ins Jahr 2025 drei Horizonte unterschieden:

Horizont	Variante	Angebotsstruktur
2016 – 2021	1	Variante «Navette»: Fahrlage ICN in Knoten Basel .00, Umsteigen in Biel Richtung Bassin lémanique mit perrongleichem Anschluss ¹
2021 – 2025	2	Variante «Décalage plus RE»: Fahrlage ICN in Knoten Basel .30, Direktverbindung Basel in Richtung Genfersee, zusätzlicher RE in Knoten Basel .00 ²
2025	3	Fahrlage ICN in Knoten Basel .30, Direktverbindung Basel – Westschweiz inkl. angestrebter Verlängerung Richtung Genf in Abhängigkeit des Knotenumbaus Genf. Stündlicher RE Basel (in Knoten .00) – Biel mit Anschluss Richtung Westschweiz

Rückfallebenen und mögliche Angebotsanpassungen:

Mit den oben beschriebenen Angeboten kann die heute bekannte Nachfrage gedeckt werden.

Sollten sich bei der Realisierung der notwendigen Infrastrukturmassnahmen Verzögerungen ergeben, sichert die SBB zu, zwischen Basel und Biel die Fahrplanstruktur des Fahrplans 2016 so weit möglich beizubehalten (ICN mit Ankunft in Basel zur Minute .00).

Die SBB behält sich vor, Anpassungen am Angebot im Bereich Jura/Laufental im Rahmen der Fernverkehrskonzession zu beantragen, wenn diese aus heute nicht bekannten Gründen notwendig werden sollten (z.B. Bauarbeiten zur Umsetzung der STEP-Ausbau-schritte oder Anpassung von internationalen Anschlüssen im Knoten Basel, Markt-entwicklung).

¹ Sollte bereits vor 2021 genügend Rollmaterial vorhanden sein, ist alle 2 Stunden eine Direktverbindung aus dem Bassin Lémanique nach Basel vorzusehen.

² Sollten sich insbesondere bei der Realisierung der Infrastrukturmassnahmen Verzögerungen ergeben, sichert die SBB zu, die Fahrplanstruktur 2016/17 (Variante «Navette») beizubehalten (ICN mit Ankunft in Basel zur Minute .00).

4. Infrastruktur und Rollmaterial

Für die einzelnen Angebotsvarianten sind folgende Infrastrukturmassnahmen und der Einsatz des folgenden Rollmaterials erforderlich:

Horizont	Variante	Infrastruktur	Rollmaterial
2016 – 2021	1	Bestehende Infrastruktur Stand 2015	ICN
2021 – 2025	2	Doppelspur Grellingen Zugfolgezeitverkürzung Basel – Aesch ³	ICN für beide schnellen Produkte
2025	3	Doppelspur Grellingen Kapazitätssteigerung Knoten Basel gemäss AS 2025 (exkl. Publikums- anlagen)	RE: Domino oder Flirt oder vergleichbares Regionalverkehrsfahrzeug FV-Produkt Richtung Westschweiz: ICN

5. Finanzierung Infrastruktur

Die auf der Strecke Basel–Biel erforderlichen Infrastrukturmassnahmen sollen wie folgt finanziert werden:

Infrastruktur	Horizont	Finanzierung
Doppelspur Grellingen	2015 – 2018 2019 – 2021	Planung durch Kantone der Nordwestschweiz Bund via nächsten Ausbauschnitt STEP Bahninfrastruktur AS 2030, sofern der Ausbauschnitt durch das eidgenössische Parlament beschlossen und die Massnahme Bestandteil des Ausbauschnittes ist ⁴
Kapazitätssteigerung Knoten Basel (exkl. Publikumsanlagen)	2015 – 2025	Bund im Rahmen AS 2025 (exkl. Publikumsanlagen)

³ Alternativ ist eine Anpassung der S3 im Minutenbereich zwischen Basel und Laufen erforderlich.

⁴ vgl. Ziff. 5 Buchstabe c der Vereinbarung

Mögliche geprüfte Finanzierungsquellen:

- a) Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB, RV-Ausgleichsmassnahmen:
Gemäss Artikel 6 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG)⁵ können bauliche Massnahmen getroffen werden, wenn Massnahmen nach Artikel 4 ZEBG zu Nachteilen für den Regionalverkehr führen. Für solche Massnahmen ist ein Verpflichtungskredit von 250 Millionen Franken in vorgesehen. Die damit schweizweit zu realisierenden Massnahmen sind daher kleinere Investitionen, mit welchen das bereits vorhandene Angebot gesichert werden soll. Bei grösseren Anpassungen aufgrund von veränderten Angebotsstrukturen sind die erforderlichen Massnahmen im Rahmen von zukünftigen Ausbausritten zu planen. Die Teilfinanzierung einer Massnahme über ZEB ist nicht möglich.
- b) Ausbauschritt 2025, Einzelinvestitionen:
Die erforderliche Doppelspur Grellingen ist im AS 2025 nicht enthalten, da sie für die Einhaltung des verabschiedeten Referenzkonzeptes nicht erforderlich ist.
- c) STEP Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2030:
Die Doppelspur Grellingen respektive der Halbstundentakt Basel–Delsberg–Biel wurde im Rahmen der Planungsarbeiten zum Ausbauschritt 2030 durch die Kantone eingegeben. Um in den nächsten Ausbauschritt aufgenommen zu werden, ist die Bewertung der Massnahme massgeblich. Diese Bewertung erfolgt im Verlaufe des Jahres 2016 und entscheidet darüber, ob die für das Angebot erforderlichen Massnahmen in die Botschaft für den nächsten Ausbauschritt aufgenommen werden können.

Angesichts dessen, dass der Halbstundentakt Basel–Delsberg–Biel eine der Schlüsselmassnahmen der Planungsregion Nordwestschweiz für den nächsten STEP-Ausbauschritt ist – und ohne das Ergebnis der Bewertung der Massnahme vorwegzunehmen und damit eine Präjudiz zu schaffen – verständigen sich die Vertragsparteien darauf, sich für die Aufnahme dieser Massnahme in den STEP Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2030 einzusetzen.

Vorgehen Vorfinanzierung:

Nach Artikel 58c des am 1. Januar 2016 in Kraft tretenden im Rahmen von FABI revidierten Eisenbahngesetzes⁶ können Eisenbahnunternehmungen mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

Die Doppelspur Grellingen ist in keinem Ausbauprogramm enthalten und erfüllt daher das Erfordernis der «von der Bundesversammlung beschlossenen Massnahme» nicht. Erst mit

⁵ SR 742.140.2

⁶ SR 742.101

einer Aufnahme in einen nächsten Ausbauschnitt und dem damit verbunden Beschluss der Bundesversammlung respektive des Inkrafttretens des entsprechenden Erlasses, wird eine Vorfinanzierung dieser Infrastrukturmassnahme möglich sein.

Sollte die Massnahme nicht in ein künftiges Ausbauprogramm aufgenommen werden, ist einzig eine Finanzierung nach Artikel 58b des Eisenbahngesetzes möglich.

6. Finanzierung Angebot

Die Finanzierung des Angebots wird im Rahmen der zu führenden Verhandlungen zur Fernverkehrskonzession definiert. Dabei wird zu klären sein, ob es sich auf diesem Streckenabschnitt sowie bei der Strecke Biel–Delsberg um Fern- oder Regionalverkehrsprodukt handelt⁷.

Sollte es sich um ein Regionalverkehrsprodukt handeln, ist die Regelung der Angebotsfinanzierung unter den Kantonen vorzunehmen. Die Finanzierung des Angebotes ist schriftlich zu vereinbaren, bevor mit dem Bau der Doppelspur begonnen wird.

7. Termine, weiteres Vorgehen

7.1 Infrastrukturmassnahmen

Massnahme	Phase	Horizont	Finanzierung
Doppelspur Grellingen	Vorprojekt	2015 – 2016	Kantone Nordwestschweiz
	Bau-/Auflageprojekt	2016 – 2018	Kantone Nordwestschweiz
	Realisierung	2019 – 2020	Bund, sofern Beschluss des eidgenössischen Parlaments vorliegt und Massnahme Bestandteil des nächsten STEP-Ausbauschrittes ist
Leistungssteigerung Knoten Basel (exkl. Publikumsanlagen)	Vorprojekt	2016 – 2018	AS 2025
	Bau-/Auflageprojekt	2018 – 2020	AS 2025
	Realisierung	2020 – 2025	AS 2025

⁷ Nach Ziff. 6.5 der «Langfristperspektive Bahn» des BAV vom 22. April 2012 ist auf der Strecke Biel–Delsberg–Basel unter Berücksichtigung der Planungsgrundsätze ein Halbstundentakt vorzusehen.

7.2 Finanzierung Angebot

Die Verhandlungen sind im Rahmen der Erneuerung der Fernverkehrskonzession durchzuführen.

Die Vertragsparteien setzen sich dafür ein, eine Finanzierungslösung zu finden, die für die ganze Periode gültig ist, für die der Fahrplan 2016 (Variante «Navette») angewendet wird.

8. Organisation

Die Umsetzung der Vereinbarung soll im Rahmen der bestehenden Gremien der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) in der Region Nordwestschweiz begleitet und überwacht werden.

9. Kommunikation

Die Parteien sprechen sich betreffend Kommunikation ab und kommunizieren in der Regel gemeinsam über die Ergebnisse der Untersuchungen und die gemeinsam gefassten Beschlüsse.

10. Schlussbestimmungen

- 10.1 Diese Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch sämtliche Vertragsparteien in Kraft. Sie ist höchstens bis zur Verabschiedung des nächsten STEP Ausbauschnittes Bahninfrastruktur gültig.
- 10.2 Diese Vereinbarung ist in vier Originalfassungen ausgefertigt, je eine für jede Partei.
- 10.3 Änderungen der Vereinbarung können nur schriftlich und im Einverständnis sämtlicher Parteien vorgenommen werden.

Ittigen, den 30.11.15

Bundesamt für Verkehr


Peter Füglistaler, Direktor

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur

Toni Eder, Vizedirektor
Abteilung Infrastruktur

Liestal, den 30.11.2015

Kanton Basel-Landschaft



Sabine Pegoraro, Regierungsrätin

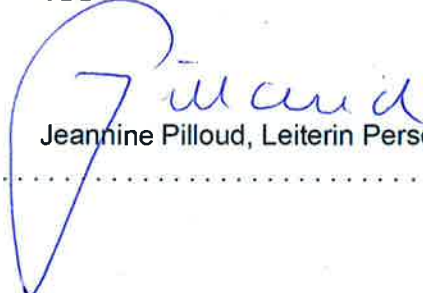
Delsberg, den 30.11.2015

Im Namen der Regierung der Republik und des Kantons Jura


Philippe Receveur, Ministre de l'Environnement et de l'Équipement

Bern, den

SBB AG

Andreas Meyer, CEO

SBB AG

Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr

Beilagen:

- Beschrieb Ausgangslage Kanton Jura

Kopie z.K.an:

Planungsregion Nordwestschweiz

Anhang 1: Beschrieb Ausgangslage Kanton Jura

Fahrplan 2016: Verschlechterungen auf der Achse Basel–Laufen–Delsberg–Biel und den angrenzenden Linien

Mit der Einführung des Fahrplans 2016 entfallen die schnell aufeinanderfolgenden ICN-Züge zwischen Biel und Yverdon-les-Bains wegen der Aufnahme der Arbeiten am Grossprojekt Léman 2030 (ZEB-Massnahme). Das Angebotskonzept nördlich von Biel in Richtung Jura und Basel erfährt deshalb Änderungen.

- Der ICN Biel–Delémont–Basel behält zwar den derzeitigen Fahrplan bei, wird jedoch als Pendelzug («Navette») mit systematischem Umsteigen in Biel Richtung Neuchâtel und Genf geführt. Vordem bestand eine stündliche ICN-Direktverbindung zwischen Basel, Laufen, Delsberg und Genf beziehungsweise Lausanne.
- Zur Sicherung der Anschlüsse in Biel an den ICN Biel–Lausanne muss der RE Biel–Delémont–Delle um 7 Minuten angepasst werden.

Für einen Teil der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnangebots zwischen Basel und dem Genfersee beziehungsweise dem Jura bedeutet der neue Fahrplan eine Verschlechterung des Angebots:

- Wegfall aller Direktverbindungen zwischen Basel und dem Genfersee;
- Linie Delémont–Bern: Verlängerte Wartezeiten im Bahnhof Biel von derzeit 4 und 11 Minuten auf zwei Mal 11 Minuten;
- Für die RE-Verbindungen zwischen Delsberg und Bern verlängert sich die Fahrzeit von heute 58 auf neu 66 Minuten. Für die Verbindungen Porrentruy–Bern verlängert sich die Fahrzeit von heute 85 auf neu 95 Minuten;
- Wegfall der Anschlüsse in Delsberg zwischen dem RE Biel–Delémont und der S3 Delémont–Laufen–Basel. Damit verlängert sich insbesondere die Fahrzeit zwischen Laufen und Lausanne um 20 Minuten;
- Bei der RE-ICN-Verbindung zwischen Porrentruy und Basel verschlechtert sich die Fahrzeit um 10 bis 11 Minuten (die Anschlusszeit im Bahnhof Delsberg steigt von heute 5 auf 11 Minuten);
- Wegfall der halbstündlichen Erschliessung der Bahnhöfe Courfaivre und Courtételle in den Jahren 2016 bis 2018 bis zur Fertigstellung des Ausbaus des Kreuzungsbahnhofs Bassecourt Ende 2018;
- Änderungen aller Anschlussknoten zwischen Delsberg und Delle und damit eine tiefgreifende Angebotserneuerung der Anschlussbusse ab und zu diesen Bahnhöfen.