

# **Kanton Basel-Landschaft**

## **Abstimmungsvorlagen**

**28. September 2008**

**1 Messezentrum Basel 2012**

**2 ÖV-Initiative**

## ■ Inhaltsverzeichnis

<b>Kurz und bündig</b>	4
<b>An die Stimmberechtigten</b>	5
<b>1 Messezentrum Basel 2012</b>	
Erläuterungen des Regierungsrates	6
Stellungnahme des Referendumkomitees	10
Landratsbeschluss	13
<b>2 ÖV-Initiative</b>	
Erläuterungen des Regierungsrates	15
Stellungnahme des Initiativkomitees	18
Initiativtext	21
Landratsbeschluss	23

## ■ Kurz und bündig

### *Messezentrum Basel 2012*

Um konkurrenzfähig zu bleiben und die grossen, wirtschaftlich bedeutenden Eigenmessen wie z.B. die BASELWORLD weiterhin am Standort Basel durchführen zu können, plant die Messe Schweiz eine Erneuerung grosser Teile ihrer Messe- und Kongressinfrastruktur. Da das Unternehmen die Investitionskosten von rund 350 Mio. Franken nicht allein zu tragen vermag, wollen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, aber auch Kanton und Stadt Zürich – der zweite Standort des Unternehmens – das Projekt «Messezentrum Basel 2012» angemessen mit öffentlichen Beiträgen sowie zinsvergünstigten und zinslosen rückzahlbaren Darlehen unterstützen. Angesichts der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Messe Schweiz für unsere Region (jährliche Steuereinnahmen in BL von ca. 30. Mio. Fr.) haben Regierungsrat und Landrat beschlossen, der Messe Schweiz einen à fonds perdu-Beitrag von 20 Mio. Franken und ein zinsloses, rückzahlbares Darlehen von 30 Mio. Franken zu gewähren. Die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt haben am 1. Juni 2008 dem Projekt «Messezentrum Basel 2012» und den baselstädtischen Finanzierungsbeiträgen bereits deutlich zugestimmt.

### *ÖV-Initiative*

Die Initiative "Für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV-Initiative)" wurde am 24. Januar 2007 eingereicht und mit Landratsbeschluss 2007/122 vom 21. Juni 2007 für gültig erklärt. Die Initiative verlangt einerseits die Schaffung eines Fonds für die Finanzierung der Investitionen im öffentlichen Verkehr und andererseits die rasche Realisierung von drei konkreten Bauvorhaben.

Der Regierungsrat hat in den letzten Jahren dem öffentlichen Verkehr stets die nötige Beachtung geschenkt und geht mit den Initianten einig, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel eine hohe Priorität haben muss. Einzelne Forderungen der Initiative wurden bereits erfüllt. Die Initiative als Ganzes ist aber nicht ausgewogen und berücksichtigt insbesondere die finanziellen Risiken für den kantonalen Haushalt zu wenig.

## ■ An die Stimmberechtigten

Sehr geehrte Damen und Herren

Der **Landratsbeschluss betreffend Finanzierungsbeiträge des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projektes "Messezentrum Basel 2012"** (Abstimmung Nr. 1) unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der Volksabstimmung (fakultatives Finanzreferendum), nachdem das entsprechende Begehren innert der gesetzlichen Frist zustandegekommen ist.

Die formulierte **Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr ("ÖV-Initiative")** (Abstimmung Nr. 2) muss den Stimmberechtigten gemäss § 29 Absatz 2 der Kantonsverfassung in Form und Inhalt unverändert zur Abstimmung vorgelegt werden.

Der Regierungsrat hat zu beiden Vorlagen **Erläuterungen** beschlossen.

Gemäss § 19 Absatz 1 des Gesetzes über die politischen Rechte ist bei Initiativen und Referenden den **Komitees** Gelegenheit zu geben, ihre Standpunkte in angemessenem Umfang und auf eigene Verantwortung selbst darzustellen. Von dieser Möglichkeit haben das Referendumskomitee zur Abstimmung Nr. 1 und das Initiativkomitee zur Abstimmung Nr. 2 Gebrauch gemacht.

Die Redaktion und Herausgabe der vorliegenden Broschüre besorgte die Landeskanzlei.

Landeskanzlei Basel-Landschaft

## ■ Erläuterungen des Regierungsrates zu den Finanzierungsbeiträgen des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projekts "Messezentrum Basel 2012"

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 1)

Wollen Sie den Landratsbeschluss vom 10. Januar 2008 betreffend Finanzierungsbeiträge des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projekts «Messezentrum Basel 2012» annehmen?

### Worum geht es?

Die Unternehmensgruppe Messe Schweiz, an der der Kanton Basel-Stadt mit 33,5 %, der Kanton Basel-Landschaft mit 7,8 % beteiligt sind, plant eine Erneuerung grosser Teile ihrer Messe- und Kongressinfrastruktur in Basel (Projekt «Messezentrum Basel 2012»). Zum einen steht die heutige Halle 6 auf dem Erlenmatt-Areal nur noch bis und mit der BASELWORLD 2011 zur Verfügung. Zudem besteht bei der heutigen Halle neben dem Parkhaus und beim «Kopfbau» vor der Halle 1 dringender Modernisierungsbedarf.

### Bedeutung des Messeplatzes Basel ohne Neubau gefährdet

Das Projekt dient dazu, die Qualität der Messe- und Kongressinfrastruktur in Basel den Bedürfnissen der Aussteller und der Besucher anzupassen, um die grossen und wirtschaftlich bedeutenden Eigenmessen weiterhin in Basel durchführen zu können. Ohne Neubau wäre ab 2012 namentlich die Durchführung der BASELWORLD in der heutigen Form in Basel nicht mehr möglich. Eine Redimensionierung oder gar Aufgabe dieser Messe in Basel würde zu einem markanten Bedeutungsverlust des Standorts Basel im Messegeschäft führen und hätte spürbare wirtschaftliche Folgen für die ganze Region.

Deshalb haben sich die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, aber auch die Behörden des Kantons und der Stadt Zürich – dem zweiten Standort des Unternehmens – entschlossen, das Projekt angemessen mit öffentlichen Beiträgen zu unterstützen. Die Beiträge sind sowohl punkto Höhe wie Art nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Messe- und Kongressaktivitäten für die vier Gemeinwesen abgestuft. Basel-Landschaft und Basel-Stadt sollen je 20 Millionen à-fonds-perdu bezahlen, die übrigen Beträge sind Darlehen, die

entweder rückzahlbar oder grundpfandgesichert sind. Ferner wollen sich die beiden Kantone an der geplanten Kapitalerhöhung beteiligen sowie verzinsliche und rückzahlbare Darlehen aus dem Finanzvermögen gewähren.

Der zwischen den vier Partnern ausgehandelte, fein austarierte Finanzierungsschlüssel präsentiert sich wie folgt:

in Mio. Franken	BS	BL	Kt.ZH	St.ZH	MCH
<b>1. Investitionsbeiträge</b>					
Beitrag à-fonds-perdu	20	20			
Unverzinsliches, nicht rückzahlbares Darlehen mit Sicherstellungshypothek 20 Jahre	50				
<b>2. Unterstützung bei der Fremdkapitalbeschaffung</b>					
Zinslose, nachrangige rückzahlbare Darlehen	30*	30*			
Darlehen mit Zinsvergünstigung (2.25%, max. 20 Jahre)			20	20	
Darlehen zu Selbstkosten, 20 Jahre	85	35			
Rückzahlung durch Messe CH	-115	-65	-20	-20	220
<b>3. Eigenkapital</b>					
Eigenkapitalerhöhung					40**
<b>Total Investitionsbeiträge</b>	<b>70</b>	<b>20</b>	<b>***</b>	<b>***</b>	<b>260</b>

\* Kosten für die Kantone = Zinsverzicht

\*\* gemäss heutigen Anteilen der Aktionäre am Aktienkapital (BS: 13.4, BL: 3.12, Kanton ZH: 1.6, Stadt ZH: 1.48)

\*\*\* Zins-Differenz

Das oben dargestellte Finanzierungskonzept für das Projekt «Messezentrum Basel 2012» stützt sich auf geschätzte Gesamtinvestitionen von 350 Mio. Franken. Davon tragen die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt insgesamt 90 Mio. Franken. Im Weiteren unterstützen die beiden Basel sowie der Kanton und die Stadt Zürich die Messe Schweiz mit verschiedenen Darlehen bei der Fremdkapitalbeschaffung. Alle diese Darlehen in der Höhe von insgesamt 220 Mio. Franken müssen von der Messe Schweiz zurückbezahlt werden, 160 Mio. davon muss die Messe Schweiz zudem verzinsen.

### Messe Schweiz trägt über 75 % der Investitionen selber

Insgesamt – mit der Rückzahlung aller Darlehen – trägt die Messe Schweiz 260 der 350 Mio. Franken selber, was über 75 Prozent entspricht. Zudem muss sie das Risiko allfälliger Mehrkosten selber tragen. Das Projekt «Messezentrum Basel 2012» wird für die Messe Schweiz ab 2012 eine jährliche Belastung von rund 20 Mio. Franken bedeuten, welche sie für die Verzinsung und Rückzahlung der Darlehen aufwenden muss. Die Messe Schweiz trägt damit einen im Verhältnis zum Nutzen des Unternehmens überproportional hohen Investitionsanteil am Gesamtprojekt, was nur dank der erfolgreichen Geschäftsentwicklung möglich ist. Andere Messeunternehmen, mit denen die Messe Schweiz in direkter Konkurrenz steht, werden von der öffentlichen Hand wesentlich stärker unterstützt: In Genf und Bern zum Beispiel tragen die Betriebsgesellschaften nur etwa 50 bis 60 % der Infrastrukturkosten. In Deutschland sind die neuen Messegelände in München (Gesamtinvestitionen von 3 Milliarden Fr.) und Stuttgart (Gesamtinvestitionen von 1,5 Milliarden Fr.) praktisch zu 100 % durch die öffentliche Hand finanziert worden.

### Hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für die ganze Region

Die Messe Schweiz ist das mit Abstand bedeutendste Messe- und Kongressunternehmen unseres Landes und eines der führenden in Europa. Das Unternehmen hat mit seinem Messe- und Kongressbetrieb am Standort Basel für die gesamte Region und teilweise darüber hinaus eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Eine Studie der renommierten Wirtschaftsforschungsinstituts BAK Basel Economics zeigt auf, dass die Aktivitäten der Messe jedes Jahr eine Wertschöpfung von insgesamt 1,9 Milliarden Franken auslösen. Dies entspricht über 10'000 Arbeitsplätzen und jährlichen Steuereinnahmen von ca. 40 Mio. Franken in Basel-Stadt und rund 30 Mio. Franken im Kanton Basel-Landschaft. Der à-fonds-perdu-Beitrag unseres Kantons von 20 Mio. Franken ist also – unter diesem Aspekt betrachtet – innert eines Jahres schon längst wieder «zurückbezahlt».

### Baselbieter Kantonsparlament sagt deutlich ja

Mit 62 Ja- gegen 18 Nein-Stimmen hat der Landrat im Januar 2008 die Mitfinanzierung des Projekts «Messezentrum Basel 2012» durch den Kanton Basel-Landschaft deutlich gutgeheissen. In der Debatte wurde insbesondere hervorgehoben, dass das Angebot einer modernen Messe-Infrastruktur eine unverzichtbare Voraussetzung für die Durchführung von Messen am Standort Basel darstelle. Es liege deshalb im öffentlichen Interesse der gesamten Region und insbesondere auch unserer KMU, diese hohe Wertschöpfung und die damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern. Es bestehe folglich auch ein eminentes

öffentliches Interesse, die notwendigen Investitionen in die Messeinfrastruktur, die das Unternehmen nicht alleine tragen kann, auch weiterhin aus öffentlichen Mitteln angemessen mitzufinanzieren.

Am Abstimmungswochenende vom 1. Juni 2008 haben sich die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt mit 61,4 Prozent Ja-Stimmen deutlich für das Neubauprojekt der Messe Schweiz ausgesprochen und die baselstädtischen Finanzierungsbeiträge gutgeheissen. Auch Kanton und Stadt Zürich haben in der Zwischenzeit ihre zinsvergünstigten Darlehen von je 20 Mio. Franken beschlossen. Am 28. September 2008 haben nun die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Landschaft an der Urne «das letzte Wort».

#### **Empfehlung**

Regierungsrat und Landrat (mit 62 Ja gegen 18 Nein) empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, den Finanzierungsbeiträgen des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projekts «Messezentrum Basel 2012» zuzustimmen.

Liestal, 15. Juli 2008

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident: Ballmer  
der Landschreiber: Mundschin

## ■ **Stellungnahme des Referendumkomitees zu den Finanzierungsbeiträgen des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projekts "Messezentrum Basel 2012"**

### **NEIN zum Millionen-Geschenk aus unseren Steuergeldern an ein börsenkotiertes Privat-Unternehmen**

20 Millionen als "Geschenk" und 30 Millionen als zinsloses Darlehen: Diese happige Summe aus unseren Steuergeldern will der Kanton Baselland der Messe Schweiz für deren Neubau über dem Messeplatz in Basel zahlen. Stossend daran ist auch, dass die Baselbieter Zahlung an keine Gegenleistungen zulasten der Messe gebunden ist. Das Komitee "NEIN zu Millionen-Geschenken aus unseren Steuergeldern" lehnt diesen unhaltbaren Handel entschieden ab!

### **NEIN zum ordnungspolitischen "Sündenfall"**

Es ist unbestritten, dass die Messe unserer Region Wertschöpfung bringt. Das tun aber – in viel grösserem Umfang – auch andere regionale Unternehmen; z. B. Novartis und Roche. Wäre es nicht ebenso legitim, dass sich Novartis ihren Campus oder die Roche ihren neuen Verwaltungsturm auch von der öffentlichen Hand finanzieren liessen? Und könnten unsere KMU nicht auch auf staatliche Krücken pochen, denn auch sie generieren insgesamt eine hohe Wertschöpfung, Tausende von Arbeitsplätzen und Hunderte von Lehrstellen. Weshalb also soll Baselland der Messe 20 Millionen Franken "schenken" und 30 Millionen zinslos zur Verfügung stellen?

### **NEIN zur 50-Millionen-Zahlung ohne jede Gegenleistung**

Die Baselbieter Regierung hat der Messe vorschleunigend eine 50-Millionen-Zahlung zugestanden – jedoch ohne ausgehandelte Verpflichtungen zu Gegenleistungen, die dem Kanton Basel-Landschaft bzw. dessen Bevölkerung direkt wieder zugute kommen. Wir verlangen, dass die Messe nicht nur nimmt, sondern auch konkret etwas gibt - auch ins Baselbiet.

### **NEIN zu Steuergeldern an ein börsenkotiertes Privat-Unternehmen**

Die Messe Schweiz weist jährlich gegen 50 Millionen Franken Reingewinn aus (2007: 45,7 Mio.). Es ist nicht einsehbar, weshalb ein derart finanzstarkes, börsenkotiertes Privat-Unternehmen ein von der öffentlichen Hand zu Sonderkonditionen gewährtes Investitions-Darlehen nicht bequem verzinsen und amortisieren kann.

Zu diesem Punkt sollte die Messe Schweiz selbst auch einmal "Gewissenserforschung" betreiben: So hat Messeleiter Peter Holenstein im November 2002 im Brustton der Überzeugung in der "Basler Zeitung" festgestellt, die Messe Schweiz sei "kein staatliches Unternehmen". Und: "Ein Entgegenkommen der Messe Schweiz mittels Senkung des Hallenmietpreises (*Red.: für die Herbstmesse – notabene zugunsten der regionalen Bevölkerung*) unter den Selbstkostenpreis käme einer Subvention einer staatlichen Veranstaltung durch die Messe gleich". Frage: Ist die Messe nur dann ein "staatliches" Unternehmen, wenn sie von staatlichen Geldern profitieren kann? Und: Sind Subventionen für die Messe, die sie selbst nicht zu gewähren bereit ist, dann doch sehr willkommen, wenn sie den eigenen Interessen nützen?

**Weitere Details mit harten Zahlen und Fakten zum Millionen-Geschenk an die Messe Schweiz unter [www.nein-zu-millionengeschenken.ch](http://www.nein-zu-millionengeschenken.ch)**

### **Nein zur Messe-Zahlung – Zurück zur Neuverhandlung!**

Das Komitee "NEIN zu Millionen-Geschenken aus unseren Steuergeldern" kann sich vorstellen, dass Baselland an den Messeneubau 50 Millionen Franken aus Steuergeldern zur Verfügung stellt. Dies aber ganz sicher nicht zu den ausgehandelten unhaltbaren Konditionen. Die Forderungen des Nein-Komitees lauten deshalb ganz einfach, aber um so deutlicher:

**50 Millionen Franken: OK – aber insgesamt rückzahlbar und insgesamt zu verzinsen. Denn: Wer bezahlt eigentlich diese Millionen aus Steuern, Abgaben und Gebühren? Richtig: Wir Steuerzahlerinnen und Steuerzahler! Das Millionen-Geschenk ist ausserdem an klare Gegenleistungen der Messe zu knüpfen, die dem Kanton Baselland direkt zugute kommen.**

### **Deshalb:**

- **NEIN zur 50-Millionen-Zahlung an die Messe Schweiz!**
- **Zurück an die Baselbieter Regierung zur Neuverhandlung!**

*Komitee "NEIN zu Millionen-Geschenken aus unseren Steuergeldern"*

– *Christian Miesch, Nationalrat*

– *Hans Jürgen Ringgenberg, Landrat*

– *Karl Willmann, Landrat*

■ **Landratsbeschluss zu den  
Finanzierungsbeiträgen des Kantons Basel-  
Landschaft zu Gunsten des Projekts  
"Messezentrum Basel 2012"**

vom 10. Januar 2008

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Messe Schweiz (Basel) AG wird für das Projekt „Messezentrum Basel 2012“ ein Investitionsbeitrag a fonds perdu in Höhe von 20 Mio. Franken gewährt. Der Beitrag wird dem Fonds für regionale Infrastrukturvorhaben, Konto 8010, entnommen und auf die Jahre 2009 und 2010 verteilt.
2. Der Messe Schweiz (Basel) AG werden für das Projekt „Messezentrum Basel 2012“ zinslose, rückzahlbare und nachrangige Darlehen in Höhe von 30 Mio. Franken gewährt. Die Beiträge werden dem Fonds für regionale Infrastrukturvorhaben, Konto 8010, entnommen und auf die Jahre 2009 und 2010 verteilt.
3. Die Gewährung dieser Finanzierungsbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt, dass der Kanton Basel-Stadt der Messe Schweiz (Basel) AG zu Gunsten des Projekts „Messezentrum Basel 2012“ ebenfalls einen Investitionsbeitrag von mindestens 20 Mio. Franken leistet, ein nicht rückzahlbares, unverzinsliches und grundpfandgesichertes Darlehen in Höhe von mindestens 50 Mio. Franken zur Renovation/Erneuerung und zum weiteren Betrieb der Kongressfazilitäten in Basel sowie zinslose, rückzahlbare und nachrangige Darlehen in Höhe von mindestens 30 Mio. Franken gewährt.
4. Der Regierungsrat wird ermächtigt, sich an der Aufstockung des Aktienkapitals der Messe Schweiz (Holding) AG im Gegenwert von maximal 3,1 Mio. Franken zu Lasten des Fonds für regionale Infrastrukturvorhaben, Konto 8010, zu beteiligen, so dass der Kanton seine Beteiligung am Unternehmen halten kann. Die Beteiligung ist im Jahr des Erwerbs ins Verwaltungsvermögen zu überführen und auf 1 Fr. abzuschreiben.
5. Der Regierungsrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die Messe Schweiz (Basel) AG bei der Realisierung des Projekts „Messezentrum Basel 2012“ die grösstmögliche Energieeffizienz anstrebt und dabei insbesondere folgende Rahmenbedingungen erfüllt: Der Neubau soll hohen energetischen

Standards genügen sowohl in Bezug auf die Dämmung der Hülle als auch in Bezug auf eine ressourcenschonende Bereitstellung der benötigten Wärme- und Kälteenergie. Alle Heizungs-, Lüftungs- und Kälteanlagen sind bedarfsabhängig zu betreiben und die anfallende Abwärme ist optimal zu nutzen. Der Minergiestandard, der Ende 2007 neu publiziert wird, muss erreicht werden. Der Bau soll in Bezug auf die Wärmedämmung die Kriterien von Minergie oder vergleichbare Standards erfüllen. Zusätzlich sollen die Zielwerte der SIA-Norm 380/4 bezüglich Beleuchtung und Lüftung/Klimatisierung eingehalten werden. Auf dem Dach des Neubaus ist eine Photovoltaik-Anlage vorzusehen.

6. Ziffern 1, 2 und 4 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 10. Januar 2008

Im Namen des Landrates  
die Präsidentin: Maag  
der Landschreiber: Mundschin

## ■ Erläuterungen des Regierungsrates zur formulierten Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV-Initiative)

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 2)

Wollen Sie die formulierte Gesetzesinitiative vom 24. Januar 2007 für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV-Initiative) annehmen?

### Würdigung der Initiative

Die Initiative besteht aus zwei Teilen. Einerseits soll ein Fonds für Investitionsbeiträge des Kantons an den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, andererseits sollen konkrete Bauprojekte realisiert werden. Die Initiative kann nur als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden, unabhängig von der Beurteilung der einzelnen Bestandteile.

### Beurteilung der Idee eines Fonds

Derzeit werden die einzelnen Bauvorhaben im öffentlichen Verkehr durch den Landrat beschlossen. Die Finanzierung erfolgt dabei durch Verpflichtungskredite. Bei Investitionen in die Privatbahnen (BLT und Waldenburgerbahn) beteiligt sich zudem der Bund an der Finanzierung. Dieses System der objektbezogenen Verpflichtungskredite hat sich bewährt. In den letzten Jahren konnten namhafte Verbesserungen im Bereich der Regio-S-Bahn und beim Doppelspurausbau der BLT erreicht werden.

Die Einrichtung des Fonds im Sinne dieser Initiative weist gegenüber dem heutigen System gewichtige Nachteile auf:

Es wird eine zusätzliche Einrichtung geschaffen, obwohl das bestehende System bislang gut funktioniert hat.

Die jährliche Ausstattung des Fonds mit 15 Mio. Franken ist aufgrund der absehbaren Projekte eher schwach. Alleine der geforderte Ausbau der Regio-S-Bahn wird ca. 500 Mio. Franken kosten. Selbst wenn sich der Bund daran erheblich beteiligen sollte, verbleibt ein grosser kantonaler Anteil an der Finanzierung. Die Finanzierung der geforderten Projekte über einen solchen Fonds erweist sich somit als unrealistisch.

Aus dem Fonds kann mehr Geld entnommen werden, als an Einlagen vorhanden ist. Die Gefahr einer dauernden Verschuldung des Fonds ist angesichts der umfangreichen Liste möglicher Projekte und Wünsche nicht von der Hand zu weisen. Die Verschuldungsmöglichkeit kann zu Finanzierungsentscheidungen führen, welche die Staatskasse dauerhaft belasten und zukünftigen Generationen zusätzliche Schulden hinterlassen.

Der Fonds kann bei entsprechend schlechter Budgetlage rasch zum Spielball von einzelnen Interessen werden. Während gute Rechnungsabschlüsse zu zusätzlichen Einlagen verleiten können, lässt die vorliegende Formulierung auch die Kürzung der Einlage zu, wenn das Parlament den Zweck als erfüllt ansieht. Diese Entscheidungen unterliegen in erster Linie politischen und nicht sachlichen Beurteilungen.

Die jährlichen Fondseinlagen belasten den Haushalt auch dann, wenn im öffentlichen Verkehr zum Zeitpunkt der Einlage keine Ausgaben nötig sind. Dieses Geld steht für baureife Projekte in anderen Bereichen nicht mehr zur Verfügung.

### Beurteilung der Projektliste

Die geforderte Einrichtung eines Viertelstundentaktes zwischen Liestal, Basel und Laufen ist eine bekannte Forderung, welcher auch die Regierungen der Nordwestschweizer Kantone die nötige Beachtung schenken. Es ist aufgrund des aktuellen Wachstums der Passagierzahlen auf der S3 (Olten - Basel - Laufen - Delémont - Porrentruy) absehbar, dass die Kapazität in den nächsten Jahren nicht mehr ausreichen wird. Da grosse Infrastrukturausbauten sehr viel Planungszeit brauchen, wurden gemeinsam mit den Nachbarkantonen und der SBB die Planungsarbeiten bereits im Jahr 2006 aufgenommen. Als favorisierte mögliche Angebotserweiterungen gelten die Einführung eines zusätzlichen Schnellzuges zwischen Delémont und Basel sowie die Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Liestal und Basel. Einer dieser zusätzlichen Züge könnte über Liestal hinaus bis Gelterkinden verlängert werden. Dieses Ausbauprogramm würde Kosten von ca. 500 Mio. Franken verursachen. Da diese Projekte die Finanzierungsmöglichkeiten des Kantons bei weitem übersteigen, sind diese Projekte zur Aufnahme in die Gesamtschau des Bundes über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) angemeldet. Die Projekte sind ebenfalls Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel. Die von den Initianten geforderte Einleitung der Planungen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dem Abschnitt Liestal - Basel - Laufen ist also bereits erfolgt. Eine rasche Realisierung hängt aber von der Bereitschaft des Bundes ab, sich an den Kosten zu beteiligen.

Die Verbesserung der Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr ist schon seit über 20 Jahren eines der Ziele der Regierung des Kantons Basel-Landschaft. 2007 wurde der Entscheid für die Realisierung des Margarethenstichs getroffen. Der Kanton hat die geforderte Einleitung der nötigen Planungsschritte bereits vorgenommen und die Initiative damit teilweise erfüllt.

Die Erweiterung der Infrastruktur und des Angebotes auf der Verbindung Dornach-Arlesheim und Reinach wird in den nächsten Jahren geplant werden. Angesichts der rasch wachsenden Bedeutung der tangential zu Basel verlaufenden Verkehrsströme bestehen gute Chancen auf einen zügigen Projektverlauf.

Die Fixierung auf die Projektliste der Initianten ist aufgrund der bereits eingeleiteten Planungsschritte unnötig und weist zudem den erheblichen Nachteil auf, dass die gesetzlich festgeschriebene Projektliste kaum Spielraum lässt, um in der Zeit bis zur Umsetzung auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Insbesondere die Unsicherheiten bei der Mitfinanzierung durch den Bund verlangen ein hohes Mass an Flexibilität. Hier zeigt sich generell die Problematik der Verankerung von detaillierten Projektvorstellungen auf Gesetzesstufe.

### Gesamtbeurteilung

Gesamthaft gesehen weist die Initiative erhebliche Nachteile auf. Namentlich die unnötige Belastung des kantonalen Haushalts ist in finanziell schwierigen Zeiten sehr nachteilig. Weitere Nachteile der Initiative liegen vorwiegend in der nicht geregelten Verschuldungsmöglichkeit des Fonds und den zu engen, projektbezogenen Vorgaben bei der Verwendung. Die Initiative ist also einerseits unnötig und schränkt andererseits den Landrat in seiner Entscheidungsfindung zum öffentlichen Verkehr ein.

### Empfehlung

Der Landrat (mit 50 gegen 32) Stimmen sowie der Regierungsrat empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerin, sehr geehrter Stimmbürger, die formulierte Gesetzesinitiative zur Ablehnung.

Liestal, 15. Juli 2008

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident: Ballmer  
der Landschreiber: Mundschin

## ■ Stellungnahme des Initiativkomitees zur formulierten Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV-Initiative)

### Mehr Bahn, Bus und Tram fürs Baselbiet

Ja zur Initiative „Für einen leistungsstarken Öffentlichen Verkehr“

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist für die regionale Wirtschaft, für eine intakte Umwelt und für die Erhaltung eines attraktiven Lebensraumes von zentraler Bedeutung. Immer wieder werden Bekenntnisse für den Öffentlichen Verkehr abgegeben. Mit der Umsetzung von Ausbausritten hapert es aber seit Jahren. Lange Wartezeiten an den Bahnhöfen und Haltestellen, überfüllte Züge, Trams und Busse in den Stosszeiten sind die Folgen. Dem kann Abhilfe geschaffen werden. Deshalb verlangt die Initiative für einen „leistungsstarken Öffentlichen Verkehr“ die zügige Realisierung der drei wichtigsten Projekte:

- Der Ausbau der Regio-S-Bahn zum 15-Minuten-Takt auf der Strecke zwischen Liestal und Laufen.
- Eine Tram-Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof SBB Basel.
- Die bessere Erschliessung des Gebietes Kägen durch eine leistungsstarke ÖV-Verbindung zwischen Reinach und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim.

Die Finanzierung der Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs muss langfristig und stetig gesichert sein. Deshalb schlägt die Initiative die Errichtung eines kantonalen Verkehrsfonds vor, der jährlich mit mindestens 15 Millionen Franken gespeist werden soll.

### 15-Minuten-Takt für das Ergolzthal und das Birstal

Die Regio-S-Bahn ist die wichtigste Lebensader des Öffentlichen Verkehrs in unserer Region. Das Angebot mit dem Halbstundentakt auf der Linie S3 genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Mit wenigen, gezielten Massnahmen kann auf dem Teilstück zwischen Liestal und Laufen der 15-Minuten-Takt realisiert werden. Dafür braucht es ein neues Wendegleis in Liestal oder in Gelterkinden sowie Doppelspurinseln im Laufental, zwischen Zwingen und Grellingen.

Diese Forderungen sind nichts Neues. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des Öffentlichen Verkehrs hat bereits 2006 einen entsprechenden Planungsauf-

trag gegeben. Mit der Zustimmung zur Initiative kann endlich grünes Licht für die Realisierung des Viertelstundentakts im Ergolzthal und im Birstal gegeben werden.

### **Tram-Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB**

Eine direkte Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB könnte durch eine Verlängerung der Tramlinie 2 von Binningen bis nach Bottmingen erfolgen oder durch eine Realisierung des „Margarethenstichs“, mit dem die Linie 17 an den Hauptbahnhof geführt werden kann.

Seit 20 Jahren ist die bessere Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB ein Ziel der Baselbieter Regierung. Geschehen ist aber nichts. Hier will die Initiative den Worten endlich Taten folgen lassen.

### **ÖV-Erschliessung des Gewerbegebiets Kägen**

Das wichtige Gewerbegebiet Kägen in Reinach soll durch eine neue Tramverbindung oder durch eine leistungsfähige Buserschliessung an die ÖV-Hauptachse der S3 beim Bahnhof Dornach-Arlesheim angeschlossen werden. Gleichzeitig wird die Anbindung von Reinach, der bevölkerungsreichsten Gemeinde des Kantons, an die S-Bahn verbessert.

### **Projekte, Zeitplan und Berichterstattung**

Die Dringlichkeit der in der Initiative verlangten Ausbauschritte ist weder im Landrat noch von der Regierung bestritten worden. Sie werden gestützt von den kantonalen Planungsinstrumenten und vom Agglomerationsprogramm sowie von verschiedenen Planungsschritten, die bereits eingeleitet worden sind. Gegen die Initiative ist aber eingewandt worden, dass die Ausarbeitung der Projekte mehr Zeit beanspruche, als die Initiative verlange. Dies ist ein Scheinargument, denn die Initiative legt gar keinen Zeitpunkt der Fertigstellung fest. Sie verlangt lediglich, dass ab dem Jahr 2010 die Ausbauschritte eingeleitet werden. Mit dem Ja zur Initiative sind konkrete Massnahmen fällig. Weiter ist gegen die Initiative vorgebracht worden, dass sie das Parlament in seiner Entscheidungsfindung zum Öffentlichen Verkehr zu sehr einenge. Wer das behauptet, wird sich fragen lassen müssen: Ist es denn nicht an der Zeit, dass das Volk endlich die Prioritäten mit einer Initiative setzt, wenn von Regierung und Parlament jahrelang nicht vorwärts gemacht worden ist? Es ist Zeit zu handeln, gerade im Öffentlichen Verkehr. Hier sind – anders als beim Individualverkehr – in den letzten Jahren nicht Hunderte von Millionen investiert worden. Der Nachholbedarf ist gross. Die Initiative verlangt nicht, dass die Regierung die Angebotsverbesserungen herbei zaubert. Sie will lediglich, dass sie die nötigen Schritte zügig einleitet und über den Stand der Realisierung jährlich Bericht erstattet.

### **Schaffung eines Verkehrsfonds**

Die Äufnung des Verkehrsfonds mit jährlich mindestens 15 Millionen Franken entspricht dem finanzpolitischen Ziel einer Verstetigung der Investitionen und bringt Planungssicherheit. Die Behauptung, mit dem zu schaffenden Fonds würden neue Gefahren für den kantonalen Haushalt geschaffen, ist haltlos. Das Gegenteil ist der Fall. Die Finanzierung der einzelnen Projekte durch objektbezogene Verpflichtungskredite wird damit nicht in Frage gestellt. Sie wird durch den Fonds vielmehr auf eine gesicherte, solide Grundlage gestellt. Von einer Einschränkung der Flexibilität durch die Bildung eines Fonds kann keine Rede sein.

In den Jahren zwischen 2001 bis 2008 sind im Baselbiet pro Jahr durchschnittlich nur 11,5 Mio. Franken für Investitionsbeiträge im ÖV-Bereich aufgewendet worden. Der Nachholbedarf ist entsprechend gross. Mit 15 Mio. Franken jährlich wird das Minimum angegeben, das vom Kanton für die gedeihliche Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden muss. Selbstverständlich kann die Einlage in den Fonds, den langfristigen Bedürfnissen und der Nahverkehrsplanung unserer Region entsprechend, angepasst werden. So wurde das auch im Kanton Zürich gehandhabt, wo die Investitionen für den Öffentlichen Verkehr seit vielen Jahren mit grossem Erfolg durch einen analogen Verkehrsfonds finanziert werden. Entscheidend für die Höhe des investierten Betrags bleibt der politisch gefällte Entscheid über die zu realisierenden Projekte.

### **Ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität, zur Lebensqualität und zum Wirtschaftsstandort**

Die zunehmende Mobilität ist ein Faktum. Sie lässt sich nicht mit vagen Absichtserklärungen bewältigen, sondern nur mit klaren Entscheiden und mit konkreten Taten. Die Initiative für einen leistungsstarken Öffentlichen Verkehr verlangt deshalb, dass die notwendigen Schritte zum Ausbau der Angebotsverbesserungen schon mit dem neuen generellen Leistungsauftrag ab 2010 eingeleitet werden.

Der Öffentliche Verkehr bietet die schnellste, bequemste und sauberste Mobilität und er entlastet immer auch die Strassen. Um die gestiegenen Ansprüche zu befriedigen, muss der Öffentliche Verkehr aber noch leistungsfähiger werden. Deshalb müssen wir ihn stärken – nicht nur mit Worten, sondern auch mit Taten. Ein leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr erhöht die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandorts, er trägt bei zum Abbau von Lärmproblemen und Luftbelastungen, er mindert den CO2-Ausstoss und verbessert die Lebensqualität für alle.

**Deshalb: Stimmen Sie am 28. September 2008 JA zur „ÖV-Initiative!“**

## ■ **Formulierte Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV-Initiative)**

Die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der kantonalen Verfassung, das folgende formulierte Begehren:

Das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öVG) ist wie folgt zu ergänzen:

### **§ 6a Kantonaler Verkehrsfonds**

<sup>1</sup>Die Investitionsbeiträge gemäss § 6 dieses Gesetzes werden durch einen Fonds finanziert.

<sup>2</sup>Der Landrat weist dem Fonds mit dem Voranschlag jährliche Einlagen von mindestens 15 Mio. Franken zu. Der Regierungsrat erstattet jährlich mit dem Voranschlag Bericht über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung.

<sup>3</sup> Der Landrat beschliesst über den Verzicht auf weitere jährliche Einlagen in den Fonds, falls solche zur Erreichung seines Zwecks nicht mehr nötig sind.

<sup>4</sup> Kredite können im Zeitpunkt der Bewilligung den Bestand des Fonds übersteigen.

### **§ 14a Angebotsverbesserungen ab 2010**

<sup>1</sup> Zur Angebotsverbesserung ab dem Jahre 2010 leiten die kantonalen Behörden unter der Federführung des Regierungsrates unverzüglich alle rechtlichen und sachlich notwendigen Schritte zur Bewilligung und unverzüglichen Umsetzung folgender Massnahmen ein:

- a. Bauliche Infrastrukturanpassungen im Bahnhof Liestal (Wendegleis) und im Birstal (Doppelspurinseln) zur Einführung des 15-Minuten-Takts auf der S-Bahn-Linie Liestal-Basel-Laufen, verbunden mit der Gewährung eines kantonalen Investitionsbeitrages an die Ausbaurkosten.
- b. Bauliche Infrastrukturerweiterung zur Verlängerung der Tramlinie 2 von Binningen nach Bottmingen, oder alternativ Bauprojektierung des "Margarethenstichs" (Direktverbindung Leimental-Bahnhof SBB Basel), verbunden mit der Gewährung eines kantonalen Investitionsbeitrages an die Ausbaurkosten.

c. Bauliche Infrastrukturerweiterung zur Schaffung einer leistungsfähigen Tramverbindung zwischen Dornach-Arlesheim und Reinach via das Gebiet Kägen, oder alternativ eine leistungsfähige Buserschliessung.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand jährlich Bericht.

■ **Landratsbeschluss zur formulierten Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (ÖV- Initiative)**

vom 10. April 2008

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative wird abgelehnt.
2. Die Initiative wird den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.

Liestal, 10. April 2008

Im Namen des Landrates  
die Präsidentin: Maag  
der Landschreiber: Mundschin

■ **Empfehlung an die Stimmberechtigten**

**Der Regierungsrat und der Landrat empfehlen den Stimmberechtigten, am 28. September 2008 wie folgt zu stimmen:**

- Ja** zu den Finanzierungsbeiträgen des Kantons Basel-Landschaft zu Gunsten des Projekts "**Messezentrum Basel 2012**"
- Nein** zur formulierten Gesetzesinitiative für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr (**ÖV- Initiative**)