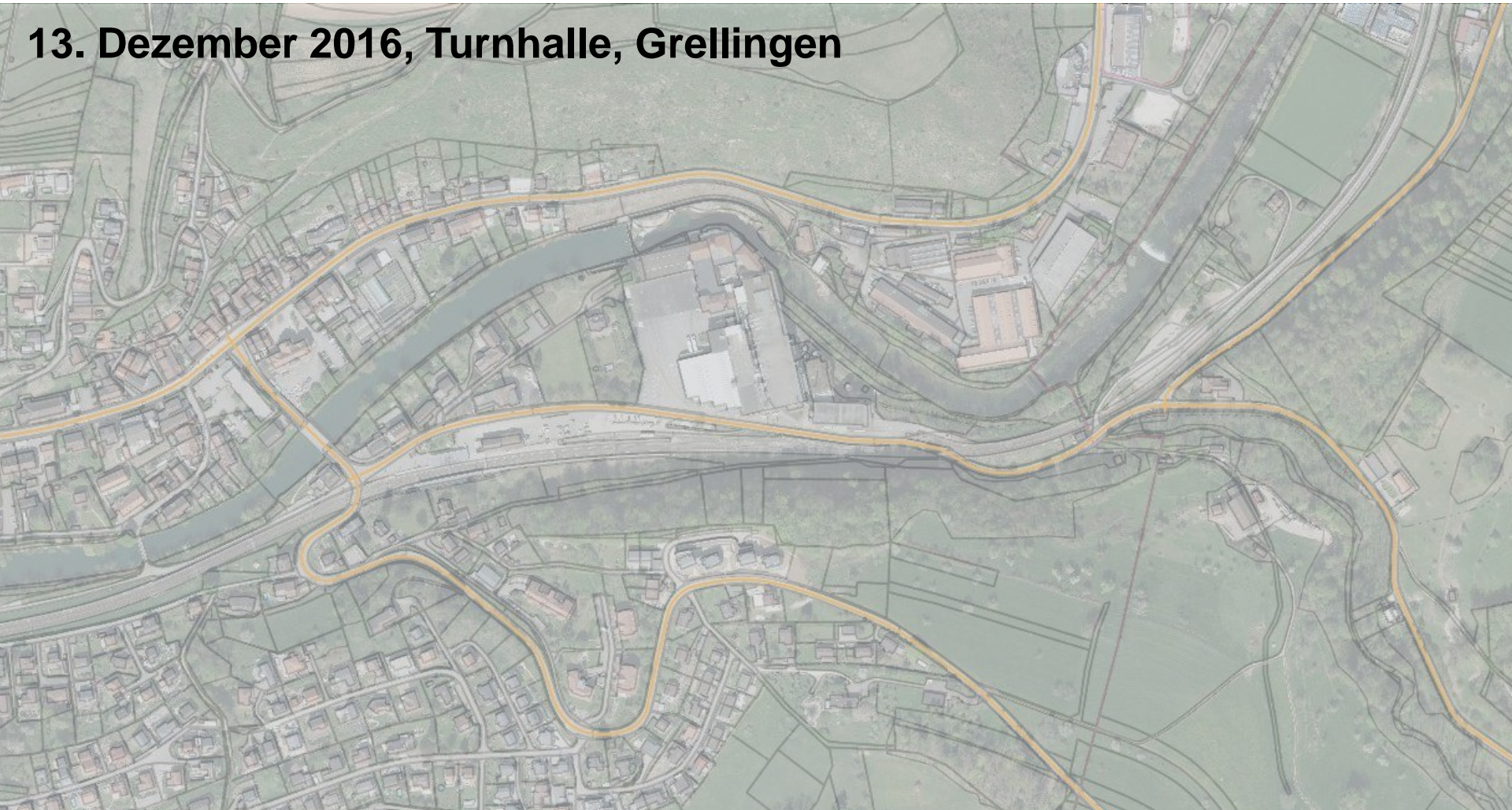


Doppelspur Grellingen – Duggingen

Bevölkerungsinformation

13. Dezember 2016, Turnhalle, Grellingen



Begrüßung durch die Gemeinde

Hanspeter Hänni

Gemeindepräsident von Grellingen



Begrüssung und Einführung

Regierungsrätin Sabine Pegoraro

Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion



Ablauf des Anlasses

Eva Juhasz

ÖV-Delegierte des Kantons Basel-Landschaft



Ablauf des Anlasses

Programm des heutigen Abends

Begrüssung / Einführung

Vorstellen des Projekts Doppelspur Grellingen - Duggingen

- Teilprojekt Bahn
- Teilprojekt Aufhebung Bahnübergänge Grellingen

Einordnung von Projekt

Weiteres Vorgehen

Kleine «Ausstellung» mit Modell (inkl. leichter Apéro)

Ablauf des Anlasses

Ziele und Vorgehen

- Die Bevölkerung von Grellingen und Duggingen kann sich aus erster Hand über das Projekt informieren
- Besuchende erhalten Übersicht zu Projekt
- Stand des Projektes und weiteres Vorgehen ist klar
- Diverse Kontaktpersonen nehmen Anliegen entgegen
- Rückmeldungen auch im Nachgang möglich



SBB CFF FFS

Doppelspur Grellingen–Duggingen: Blick in die Werkstatt.

Urs-Martin Koch
Key Account Manager Nordwestschweiz

Grellingen, 13.12.2016



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Auslöser.

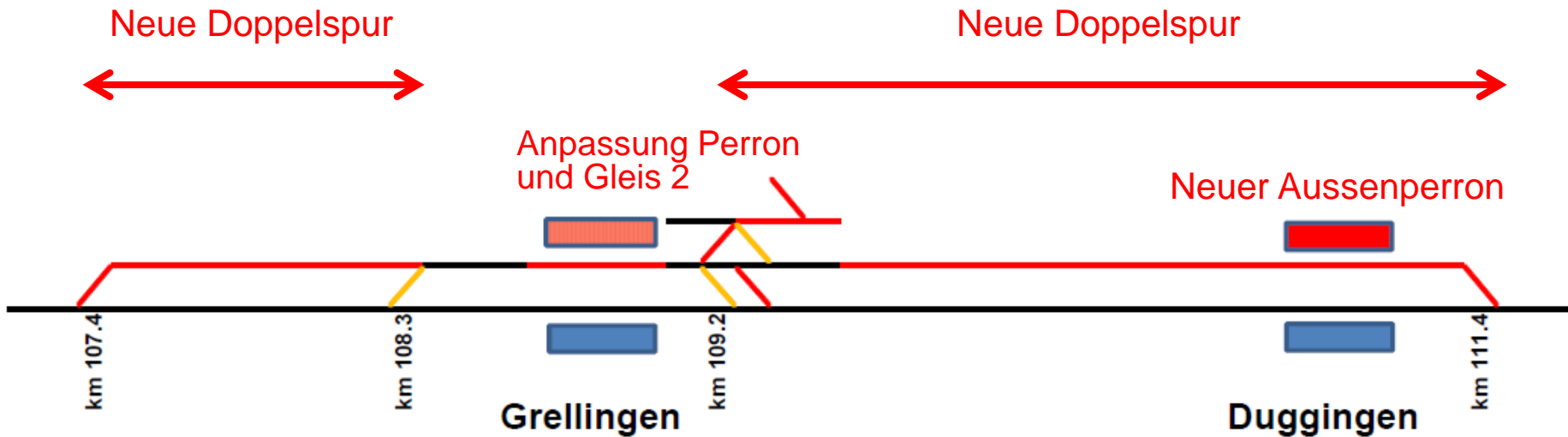
- **Ausgangslage:** Fernverkehrszüge Biel–Delémont–Laufen–Basel sollen ab Dezember 2021 neu wieder bis Westschweiz verkehren. Nur möglich, wenn Züge zur halben und nicht mehr zur vollen Stunde in Basel ankommen.
- **Folge:** Mehr Reisezeit für Anschlussreisende nach Deutschland und nach Luzern (–Tessin) => ab Laufen mit S3 über 10 Minuten, ab Delémont mit ICN über eine halbe Stunde.
- **Kompensation:** zusätzlicher Schnellzug Biel–Delémont–Laufen–Basel mit Ankunft in Basel zur vollen Stunde.
- **Nötige Kapazitätserweiterung:** Doppelspur Grellingen–Duggingen.



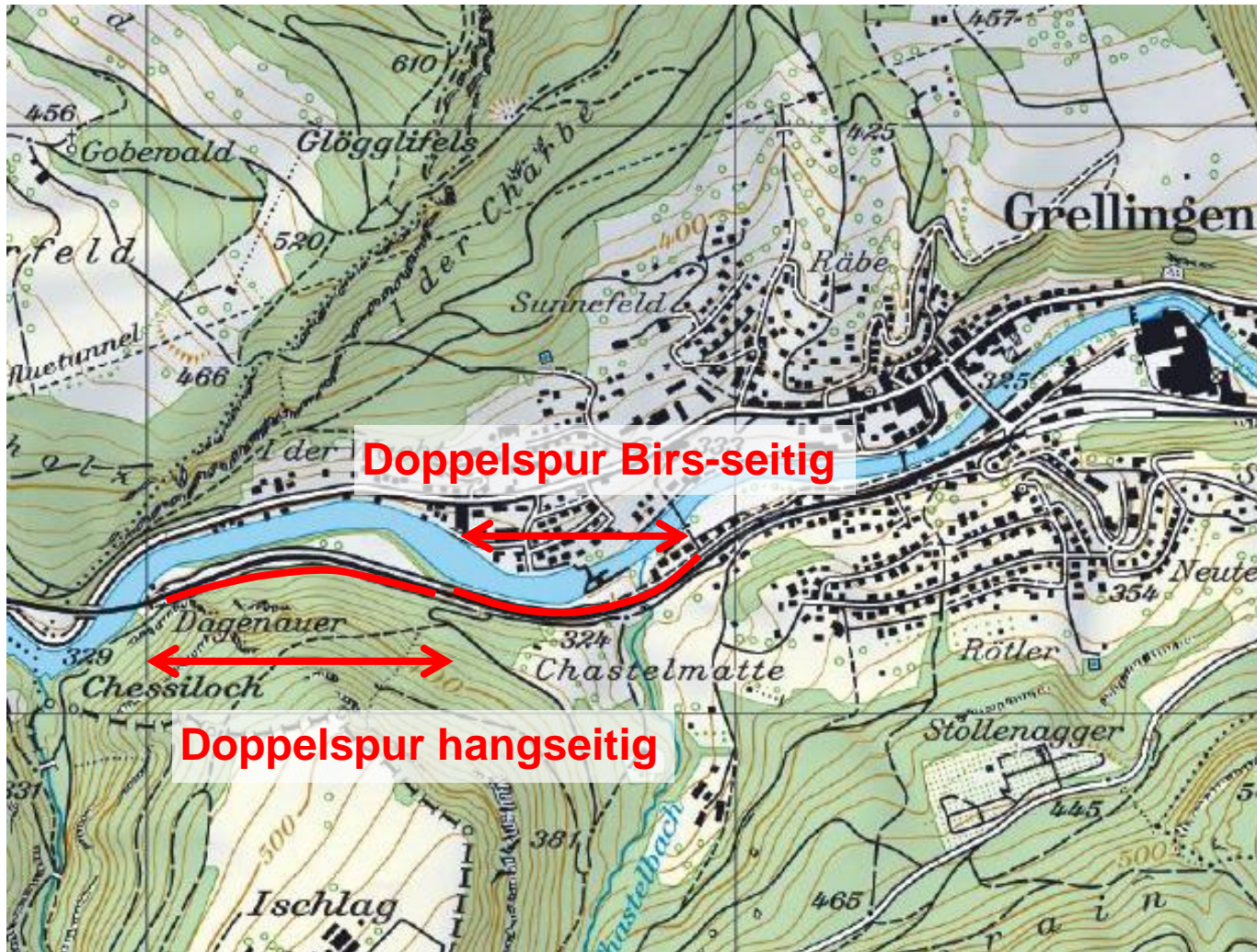
Doppelspur Grellingen–Duggingen: Überblick.



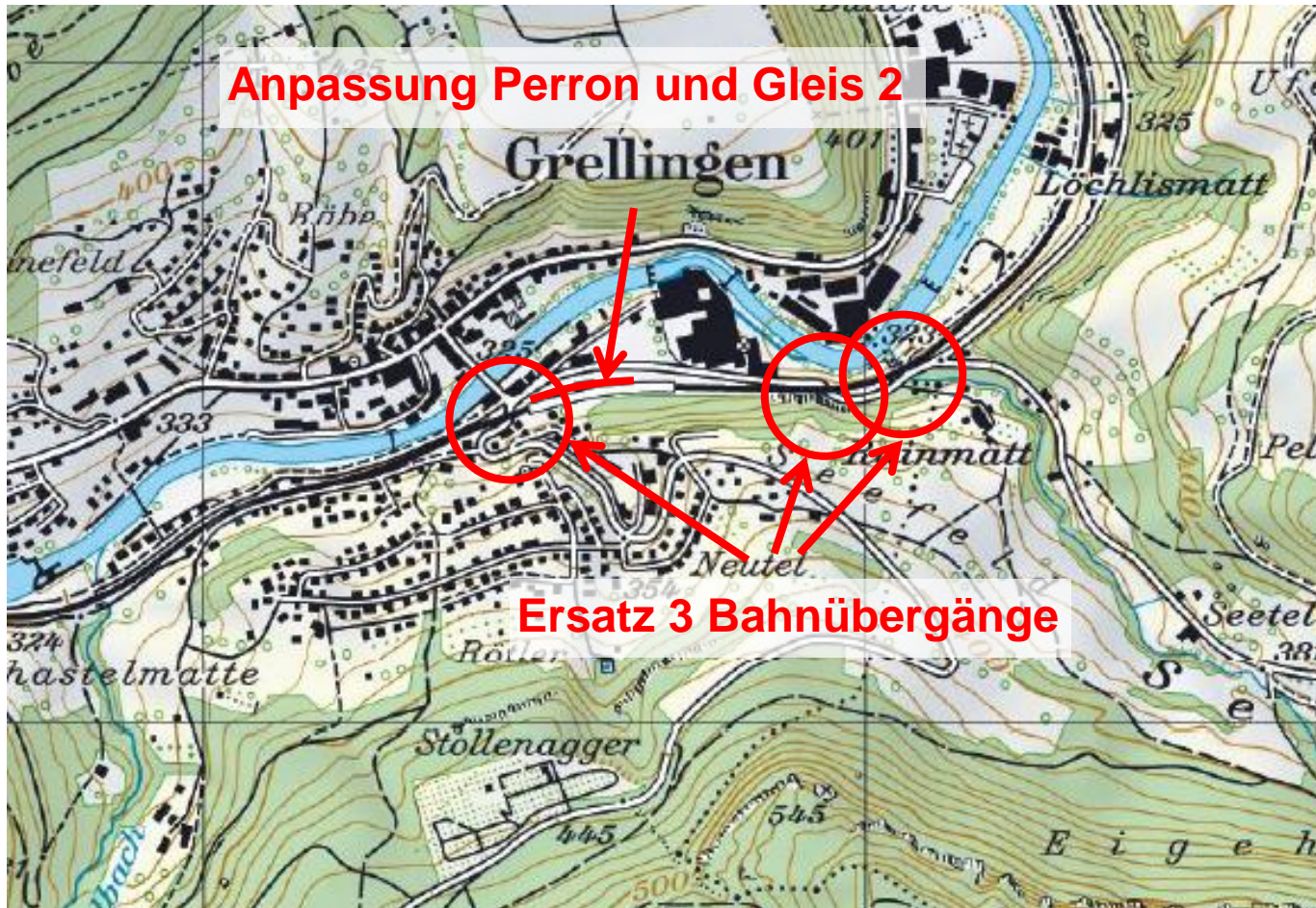
Doppelspur Grellingen–Duggingen: Topologie.



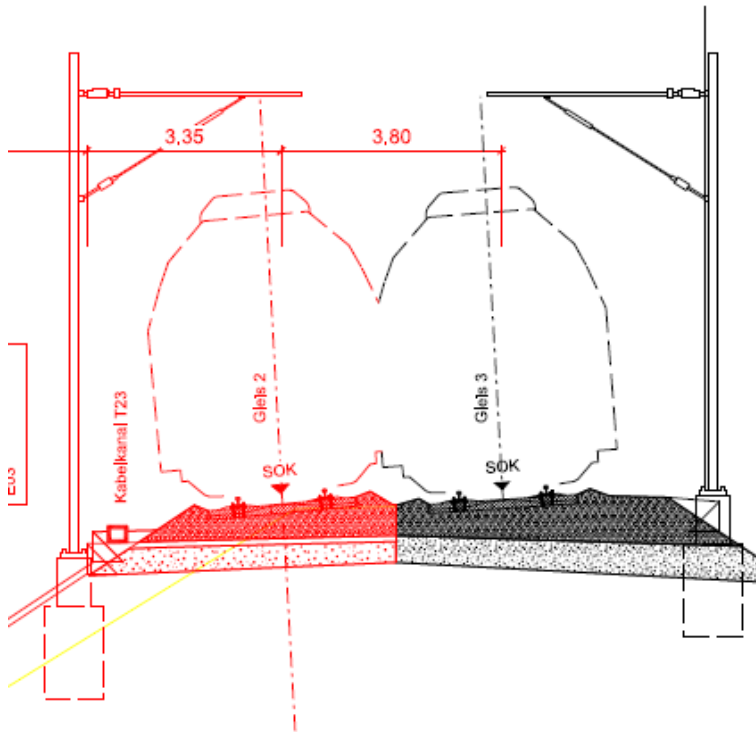
Doppelspur Grellingen–Duggingen: Abschnitt Chessiloch–Grellingen.



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Abschnitt Bahnhof Grellingen.



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Aufhebung Bahnübergänge Grellingen.



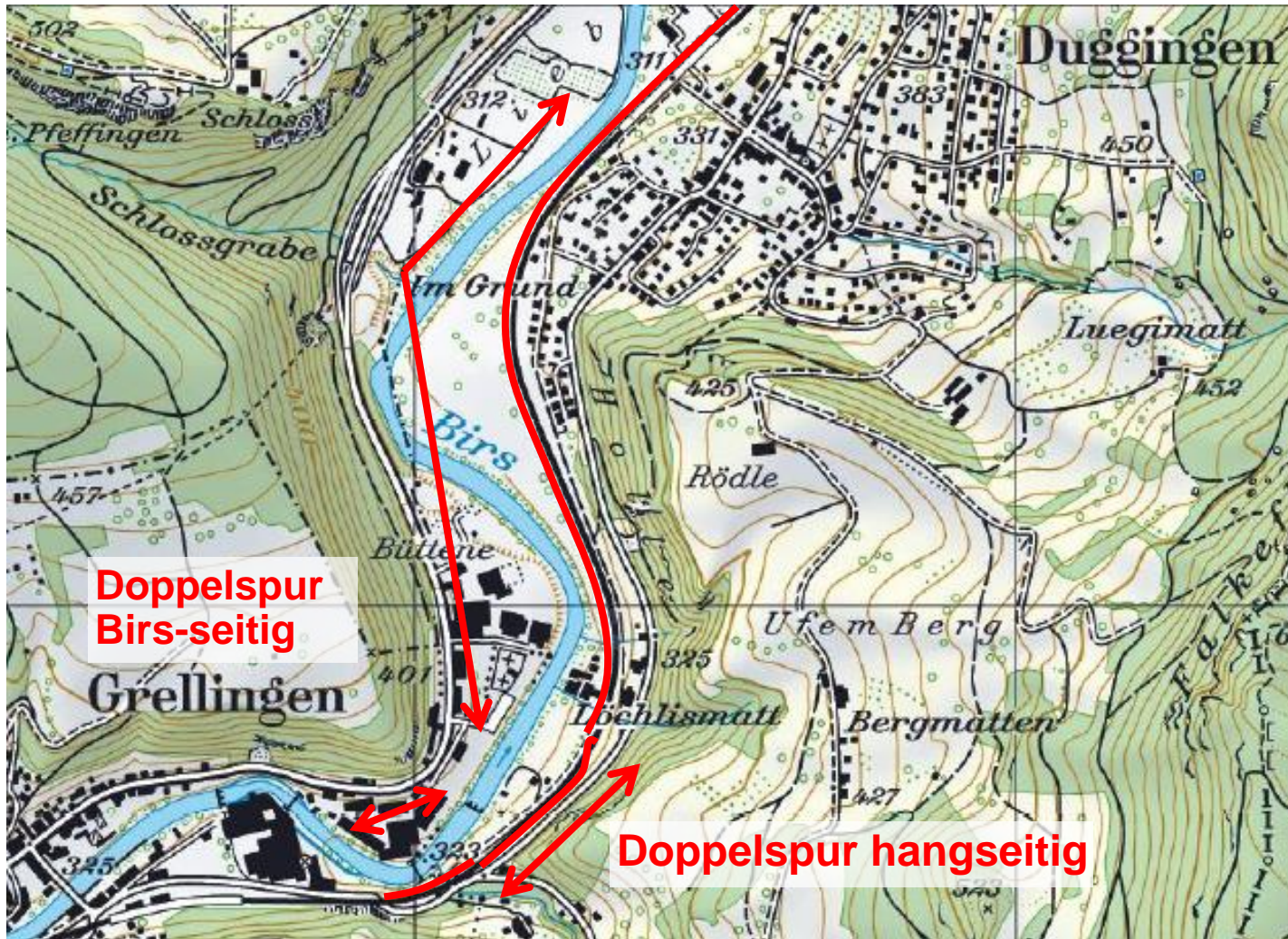
Querprofil Doppelspur



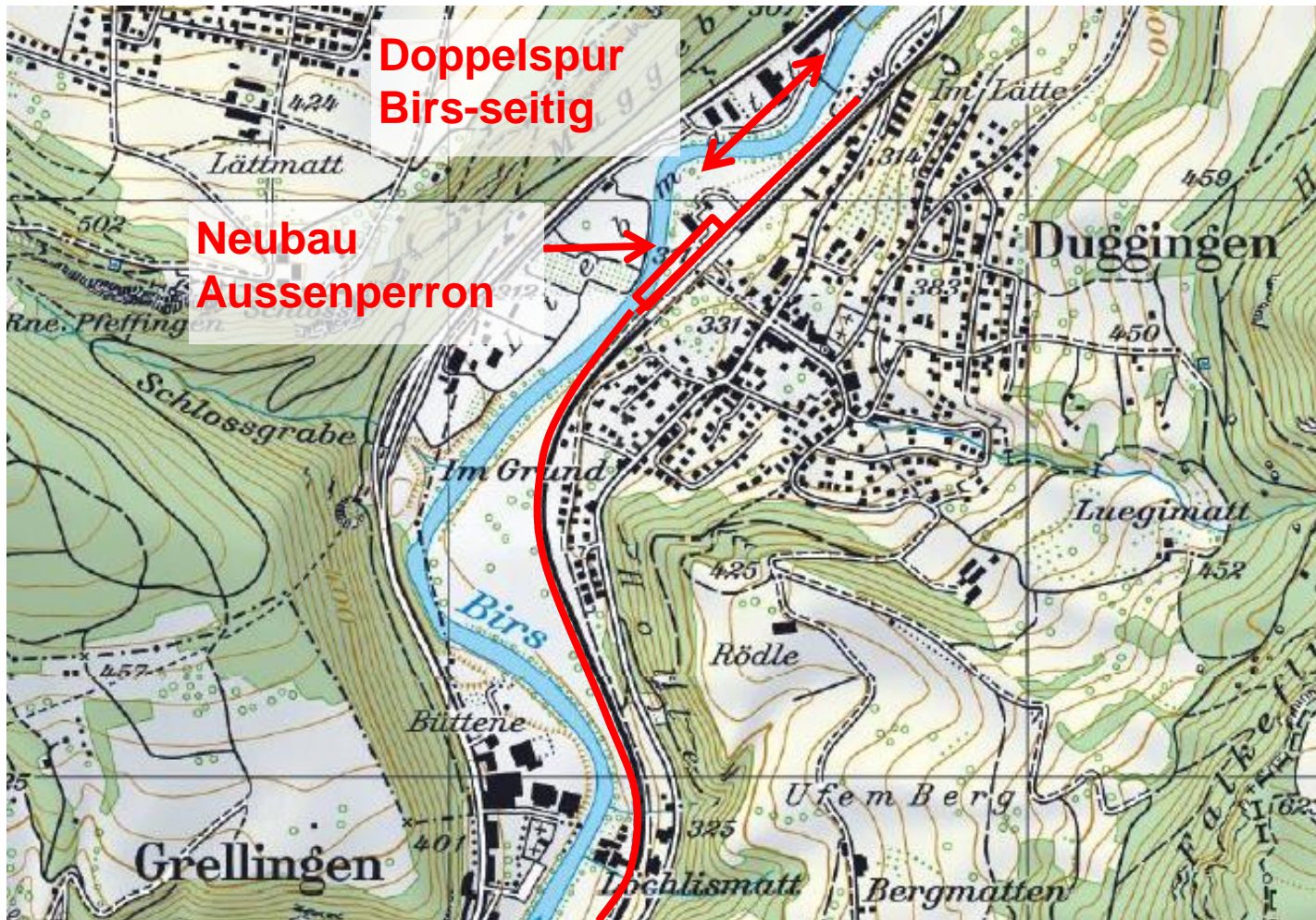
Beispiel: Pratteln Buholz

→ Neue Strassenverbindung siehe nächstes Referat Kanton BL

Doppelspur Grellingen–Duggingen: Abschnitt Grellingen–Duggingen.



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Abschnitt Bahnhof Duggingen.



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Finanzierung.

- **Kosten:** rund 130 Mio. Franken (Genauigkeit +/- 30%)
- **Finanzierung:**
 - Projektierung: Kantone BL, BS, JU und SO
 - Umsetzung: Bund via Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- **Bahninfrastrukturfonds (BIF):**
 - Finanzierung via BIF nur möglich, wenn Projekt Teil des Ausbauschnitts 2030/35
 - Bundesparlament entscheidet voraussichtlich 2019
 - Falls 2019 zu wenig Gelder im BIF, Vorfinanzierung durch Kantone



Doppelspur Grellingen–Duggingen: Terminplan.



- **Ende 2016:** Abschluss Vorprojekt
- **2017 bis 2018:** Erarbeitung Auflage- und Bauprojekt
- **2018 bis 2019:** Plangenehmigungsverfahren
- **Mitte 2019:** frühestmöglicher Baubeginn
- **Ende 2021:** frühestmögliche Inbetriebnahme
- **Bis Ende 2022:** Abschlussarbeiten

Voraussetzungen für Einhaltung:

- positiver Entscheid Bundesparlament zur Finanzierung bis spätestens Mitte 2019
- keine Einsprachen mit aufschiebender Wirkung
- Konflikte zweiter Schnellzug mit Bauarbeiten Bahnknoten Basel gelöst



Vielen Dank.

Teilprojekt Aufhebung Bahnübergänge Grellingen

Stand der Arbeiten

Alain Aschwanden

Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung BL



Die aufzuhebenden Bahnübergänge



→ Es braucht eine andere Strassenführung
→ Welches sind die wichtigsten
Randbedingungen für die neue Strasse?

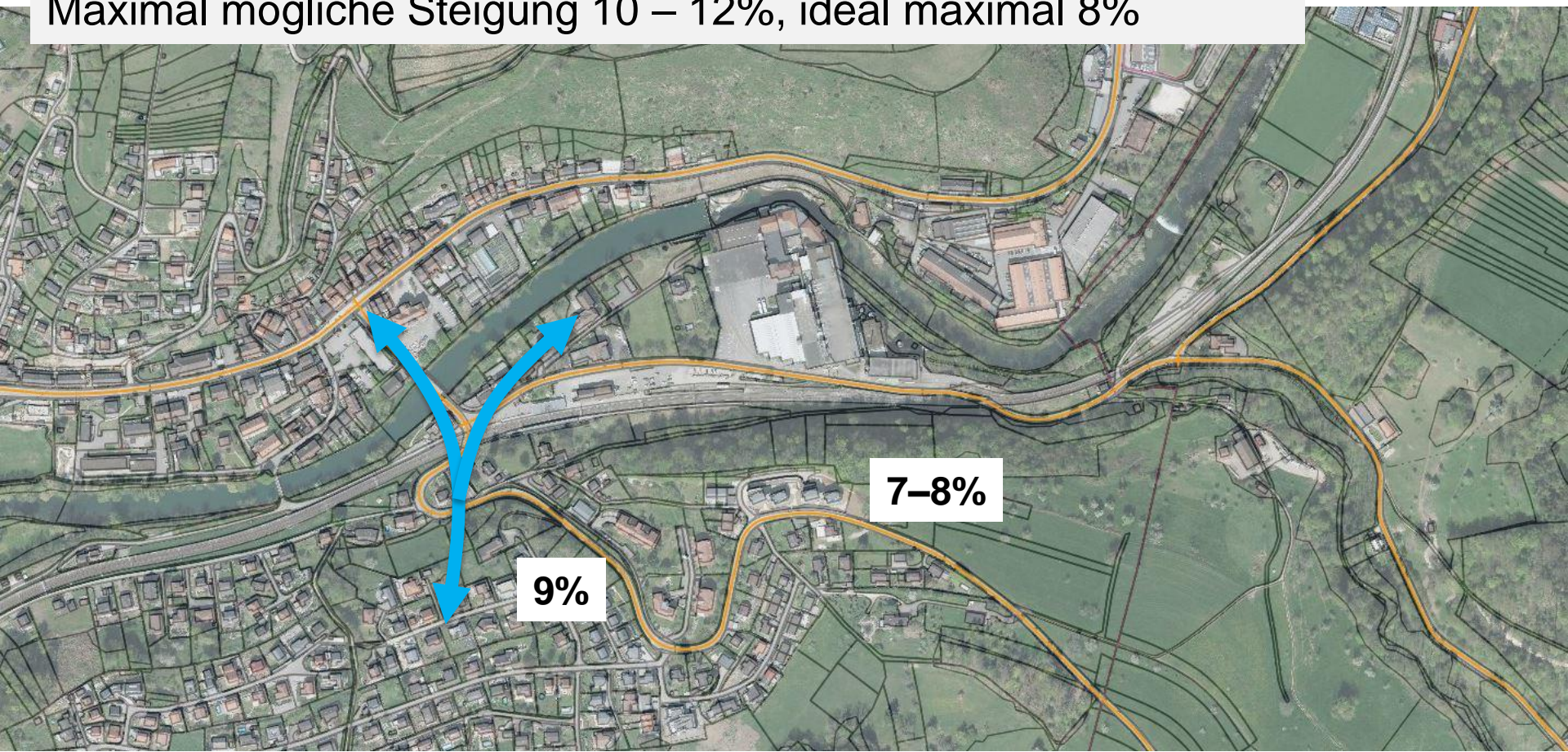
1. Nunningerstrasse
2. Bahnhofstrasse
3. Bahnweg

Randbedingungen für die neue Strasse

Funktionierendes Kantonsstrassennetz

Innerörtliche Verknüpfungsfunktion Nunningerstrasse

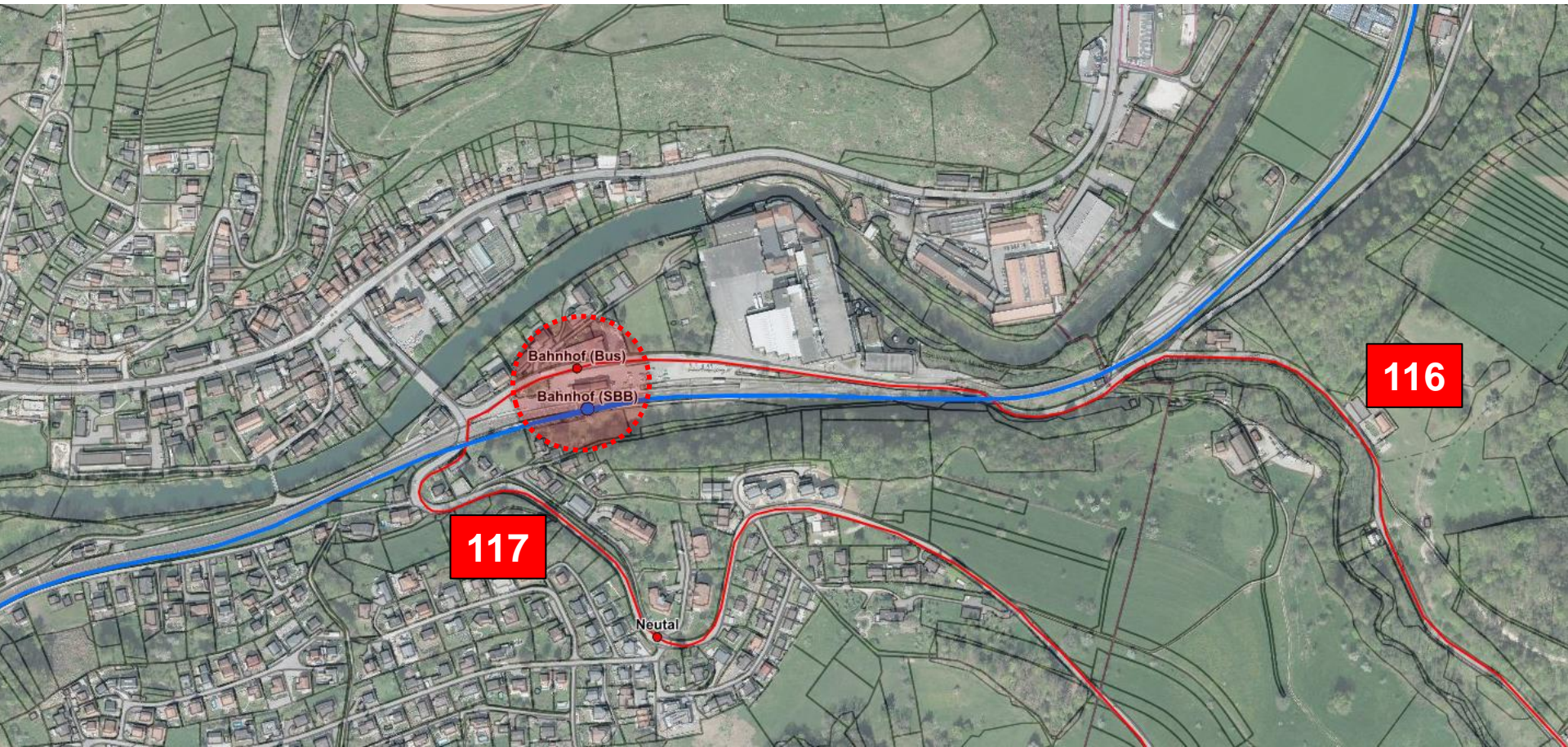
Maximal mögliche Steigung 10 – 12%, ideal maximal 8%



Anforderungen Busverkehr

Öffentlicher Verkehr: Buslinien 117 und 116

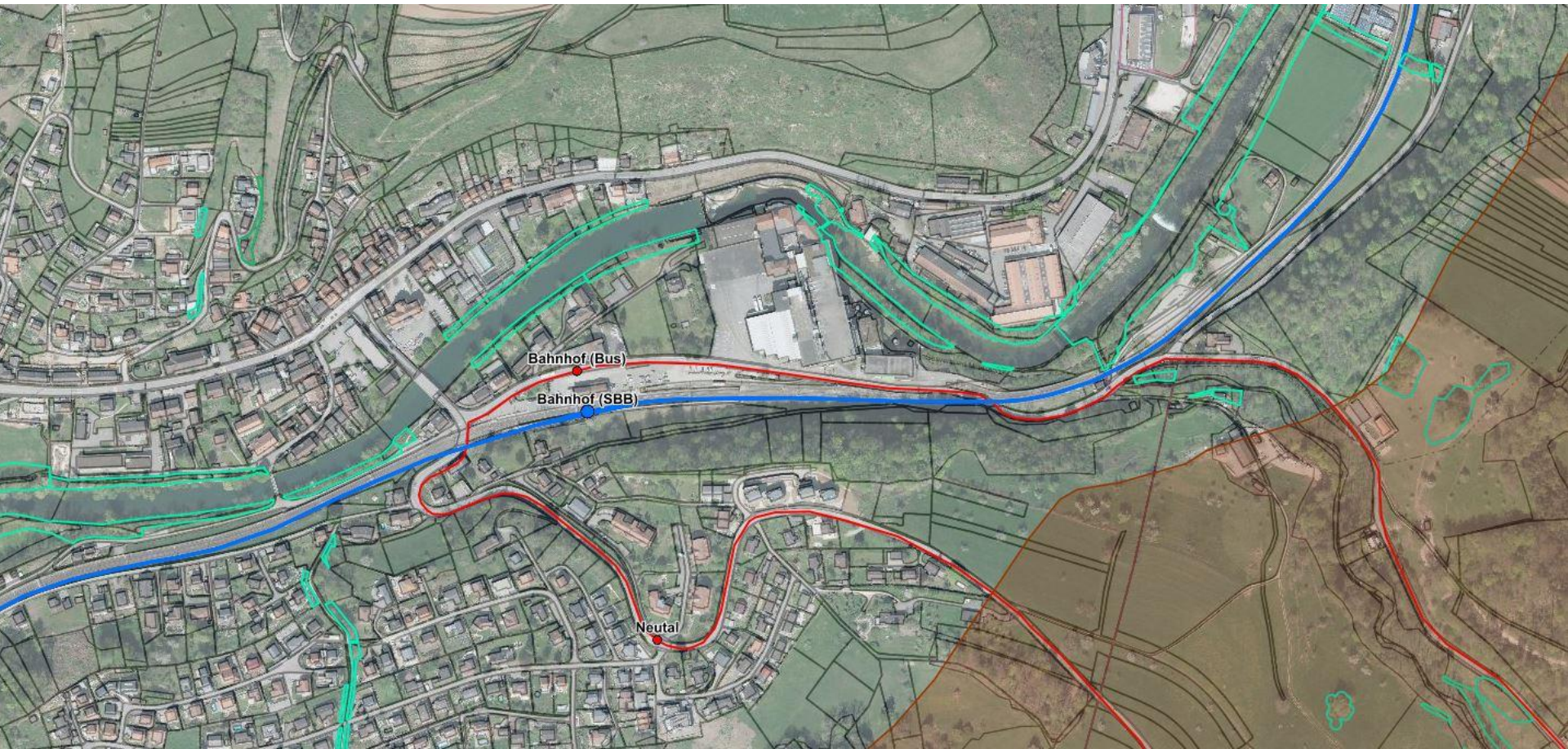
→ Anschlüsse garantieren / direkte Anfahrt zu Bushof Grellingen



Zu beachtende Schutzgebiete

Schutzgebiete dürfen nur, wenn nicht anders möglich, tangiert werden.

→ Beispielhaft: Uferschutzzonen  und BLN-Gebiete 



Weitere wichtige Randbedingungen und Kriterien

- Die Lösung nimmt Rücksicht auf **Ortsbild und Landschaft**
- **Dimensionierung** der Strassen entspricht Funktion und Verkehrsaufkommen (Nunnigerstrasse ca. 2'800 Fhz./Tag, Bahnhofstrasse ca. 1'900 Fhz./Tag)
- **Finanzierung:** Projekt Doppelspur durch Bund / Zusatzwünsche durch Dritte
- Ersatz für alle **drei Bahnübergänge**
- Gesamtverkehrliche Lösung (auch **Fuss- und Veloverkehr**)
- Muss im Vergleich mit Alternativen «besser» sein

Untersuchte Lösungen – Eine Auswahl

Total wurden über 20 Varianten und Untervarianten untersucht.



Direkte Linienführungen

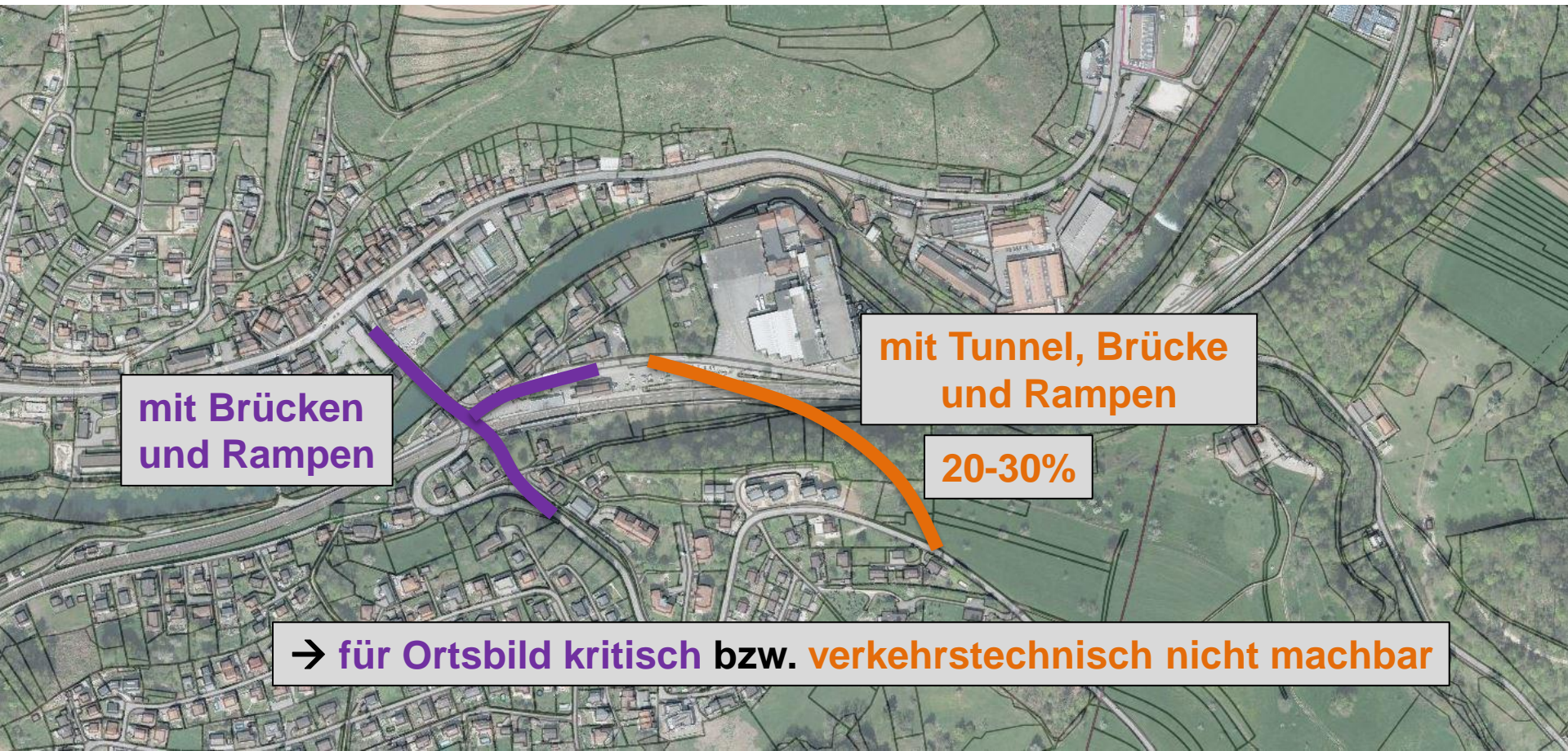
Varianten West

Tunnellösung im Raum Bahnhof

Bahnhof / Seebach / Rainmatt

Auswahl von untersuchten Lösungen (1)

Direkte Linienführungen als Ersatz für Bahnübergang Nunningerstrasse



mit Brücken
und Rampen

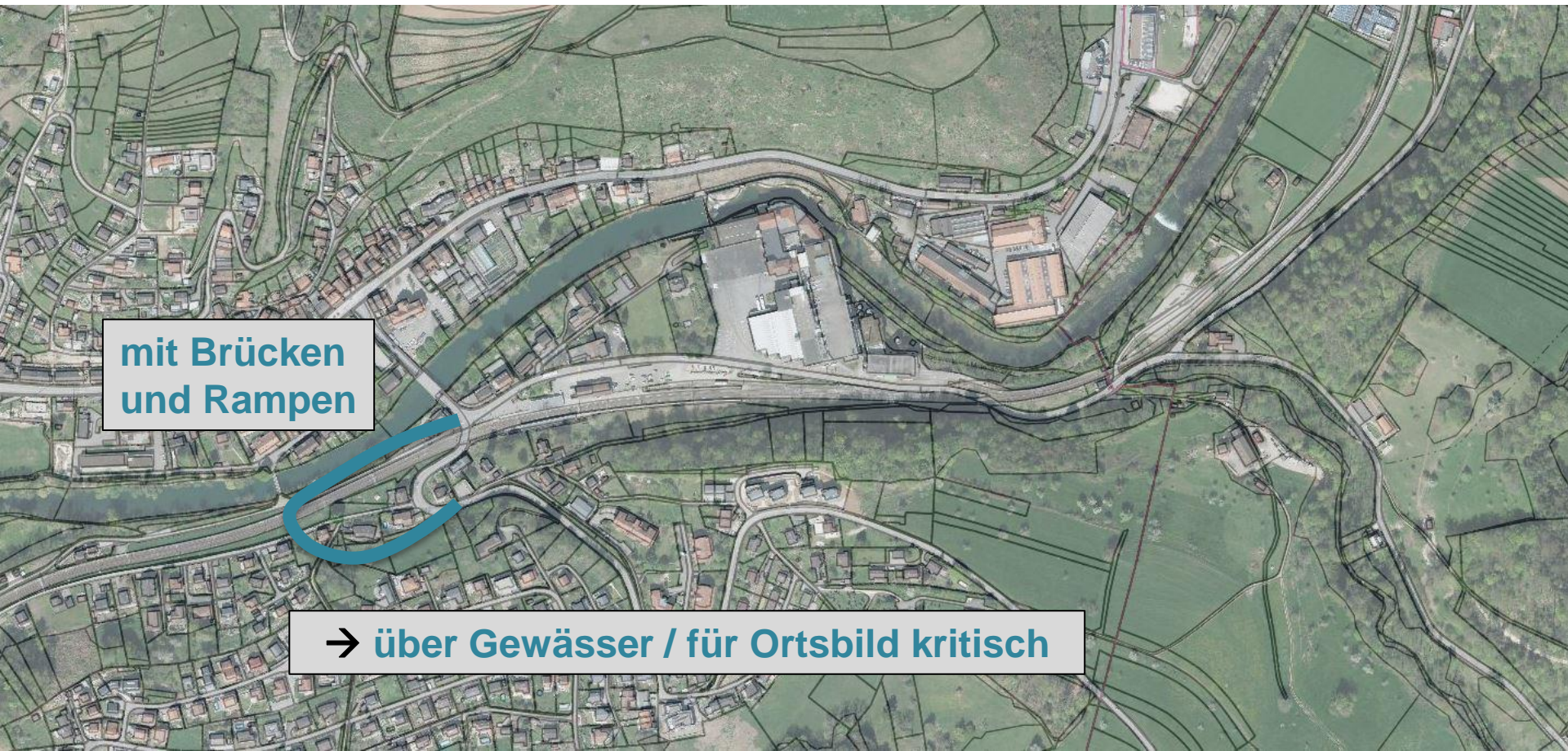
mit Tunnel, Brücke
und Rampen

20-30%

→ für Ortsbild kritisch bzw. verkehrstechnisch nicht machbar

Auswahl von untersuchten Lösungen (2)

Westliche Linienführung als Ersatz für Bahnübergang Nunnigerstrasse



mit Brücken
und Rampen

→ über Gewässer / für Ortsbild kritisch

Auswahl von untersuchten Lösungen (3)

Unterführung im Tunnel



→ verkehrstechnisch schwierig

→ Starker Eingriff und hohe
Kosten im Vergleich

Auswahl von untersuchten Lösungen (4)

Zwei wichtige Grundideen für eine Lösung

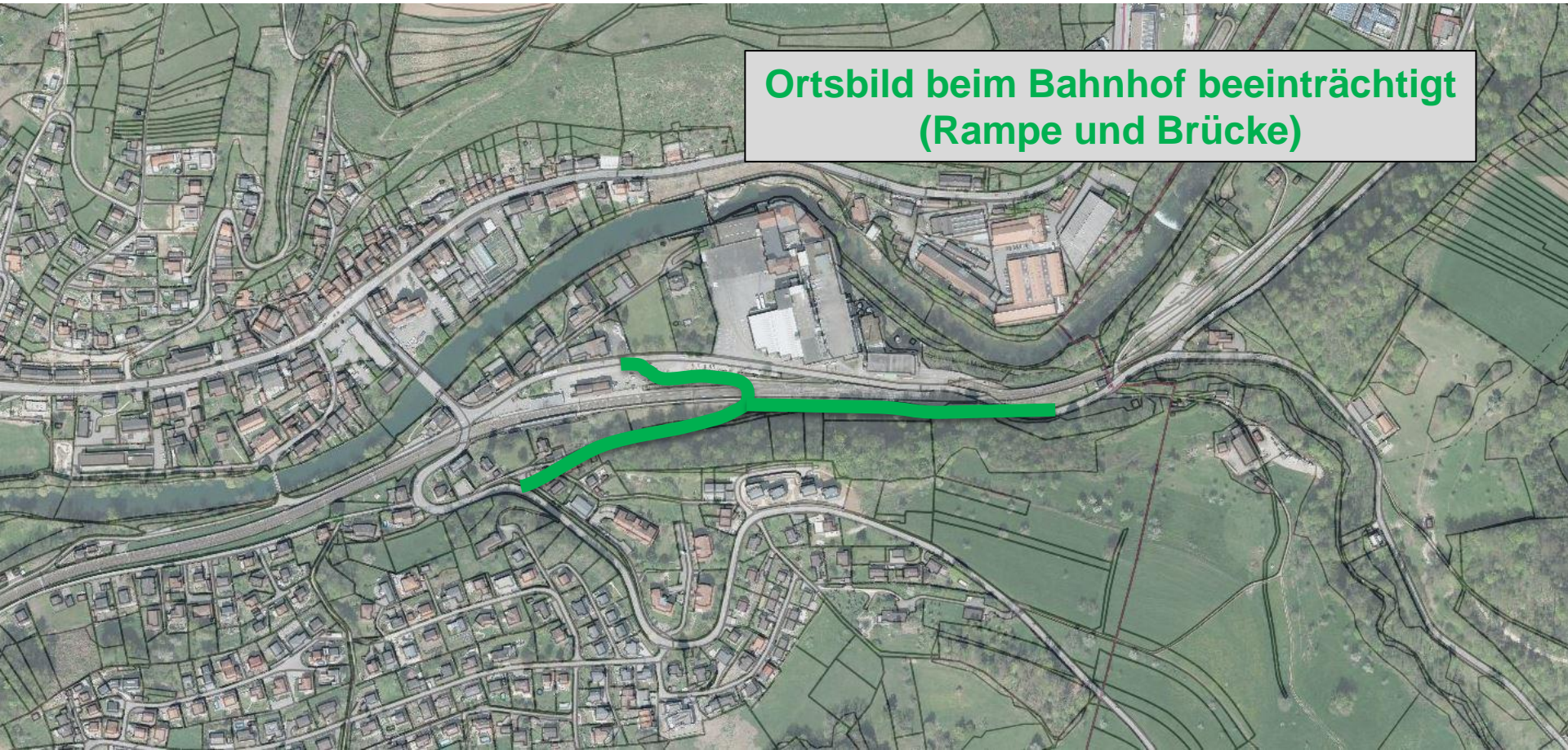


2. Bahngeleise nur an einer Stelle queren.

1. Kantonsstrassen auf Südseite der Bahn verbinden.

Auswahl von untersuchten Lösungen (5)

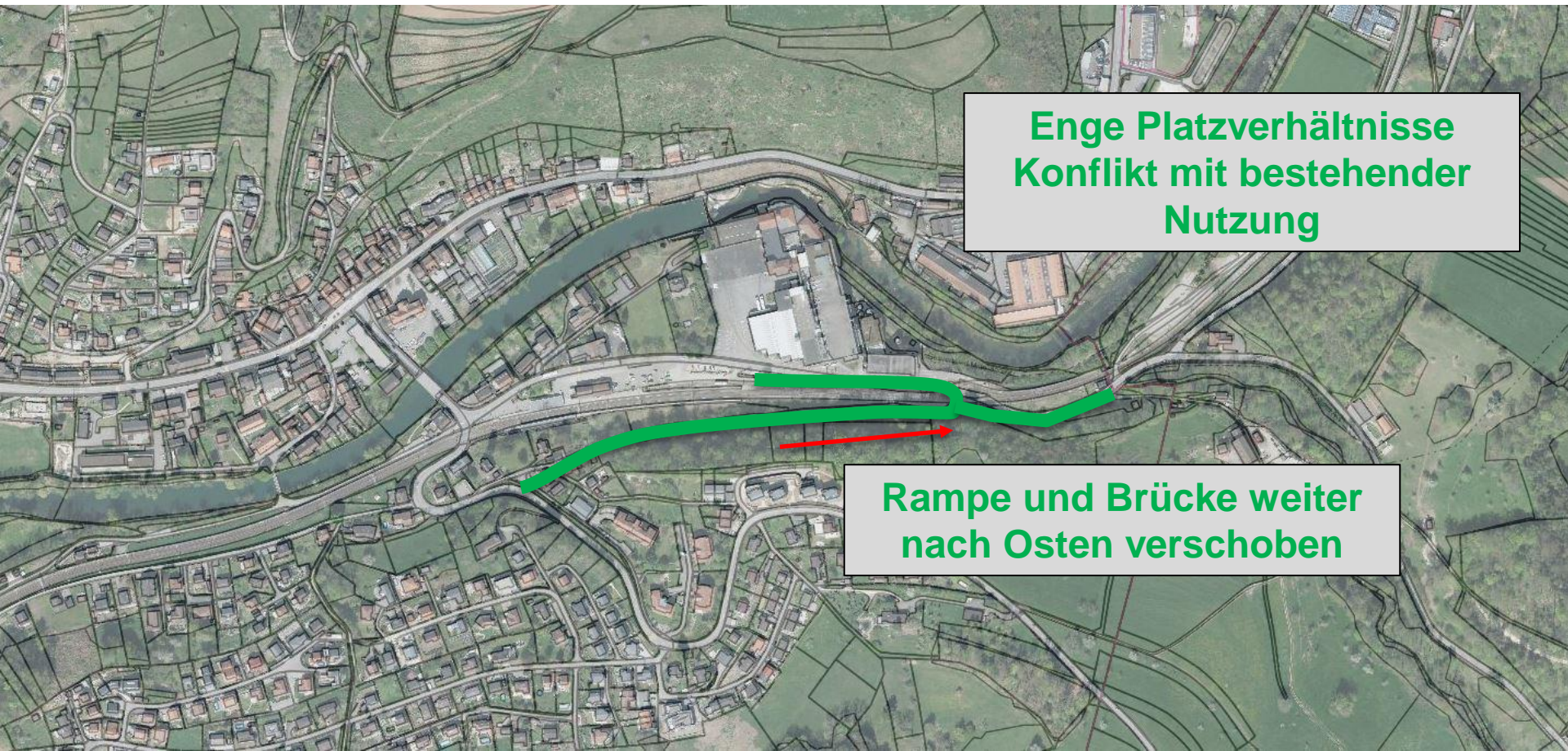
Variante Bahnhof



Ortsbild beim Bahnhof beeinträchtigt
(Rampe und Brücke)

Auswahl von untersuchten Lösungen (6)

Variante Seebach

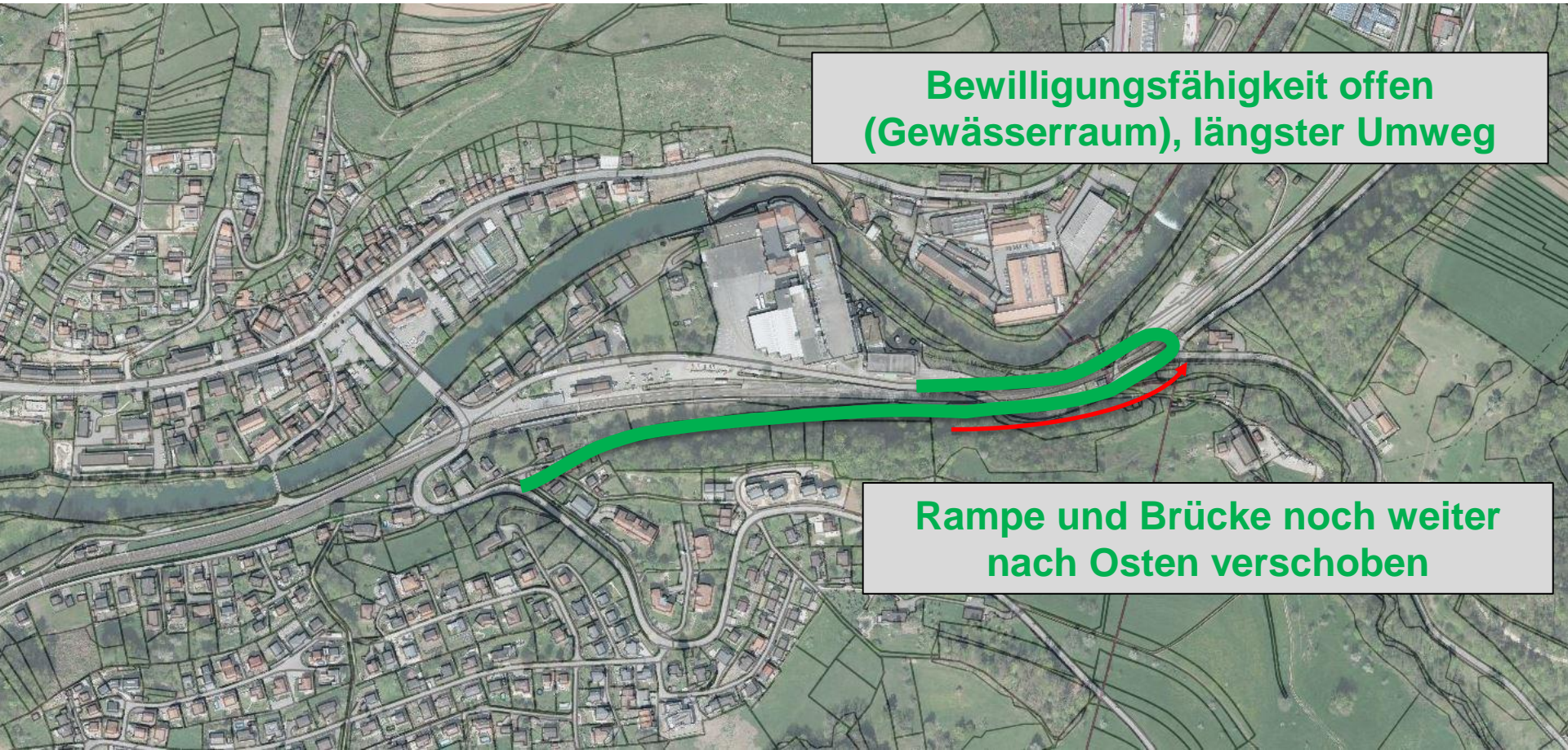


Enge Platzverhältnisse
Konflikt mit bestehender
Nutzung

Rampe und Brücke weiter
nach Osten verschoben

Auswahl von untersuchten Lösungen (7)

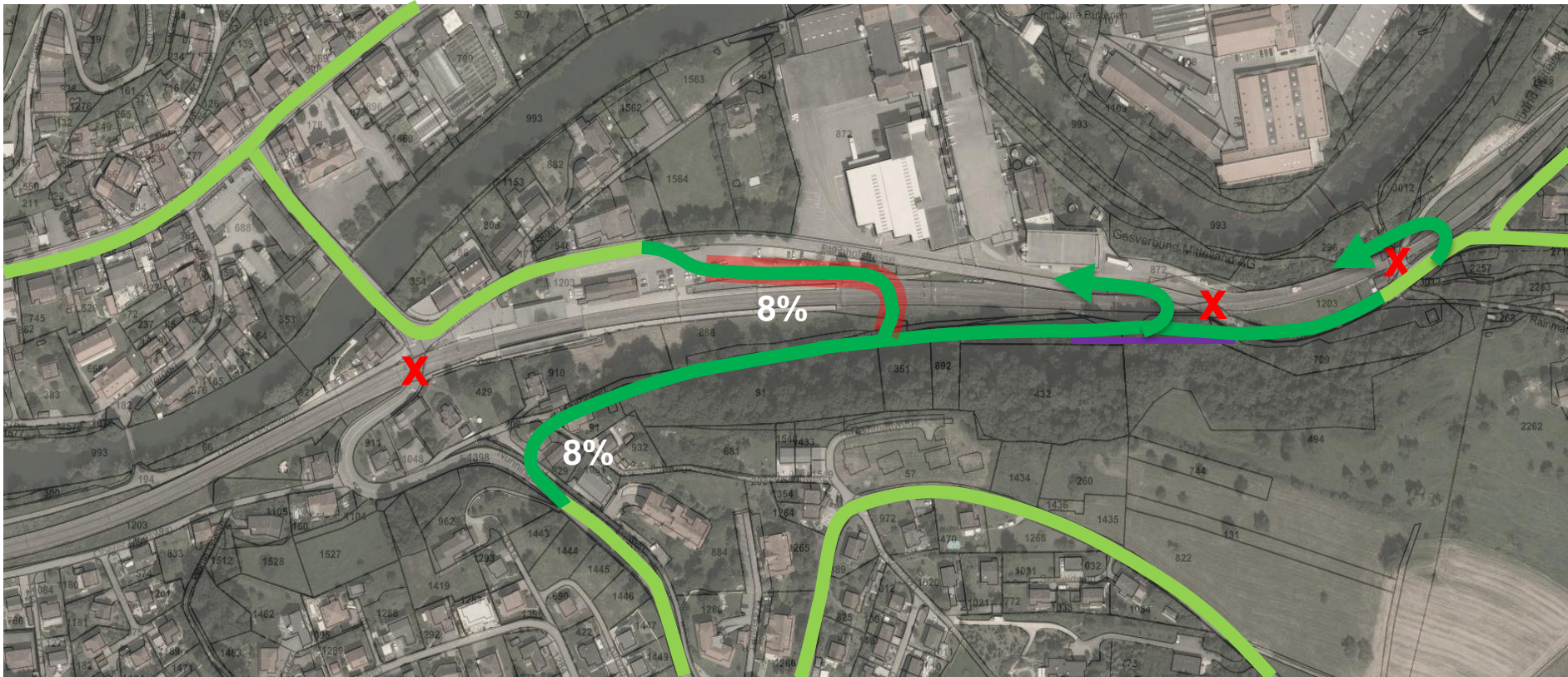
Variante Rainmatt








Bewilligungsfähigkeit offen
(Gewässerraum), längster Umweg

Rampe und Brücke noch weiter
nach Osten verschoben

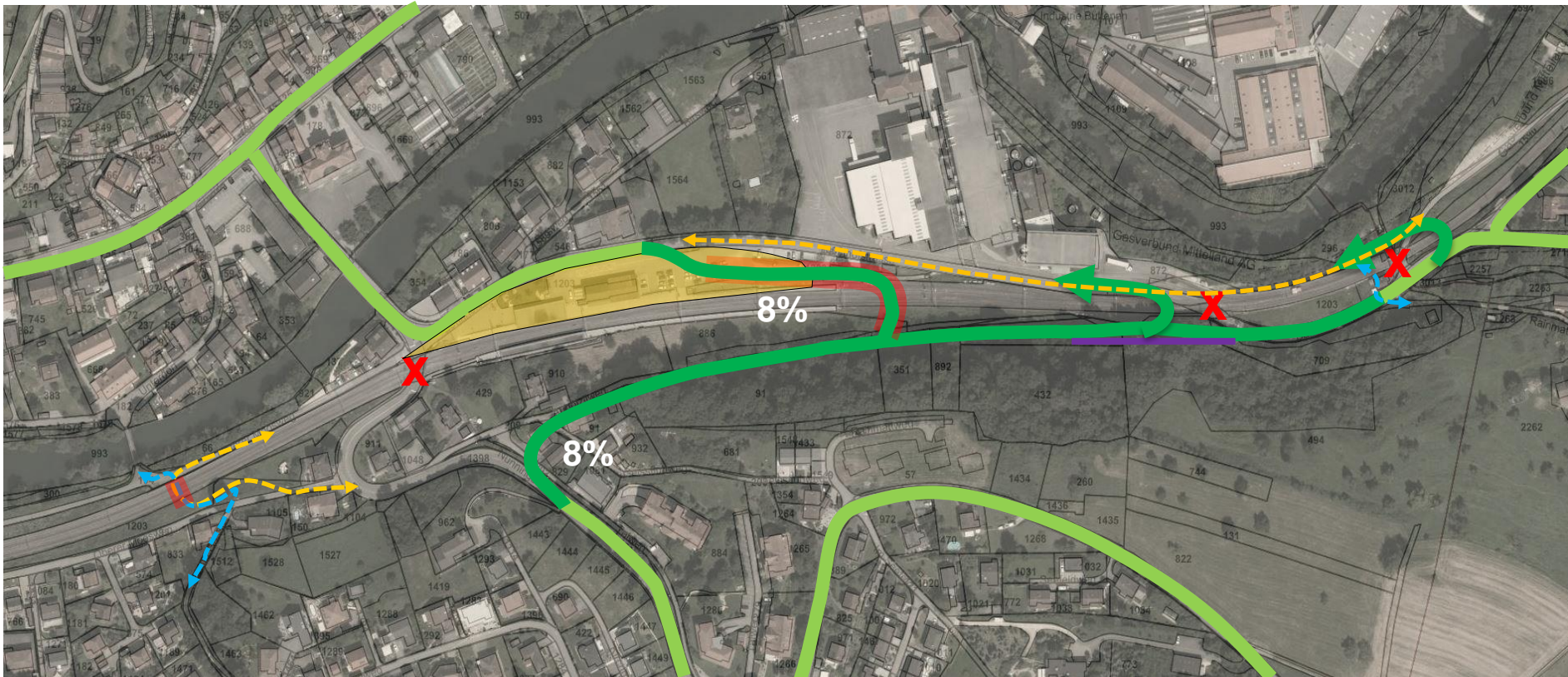
Funktionale Übersicht an Hand der Variante Bahnhof: Kantonsstrassen



- Kantonsstrasse**
-  neue Strecke
 -  bestehende Strecken
 -  Brücke(n)
 - 8%** Steigungen
 -  starker Felsabtrag

Weitere Aspekte  Aufzuhebende Bahnübergänge

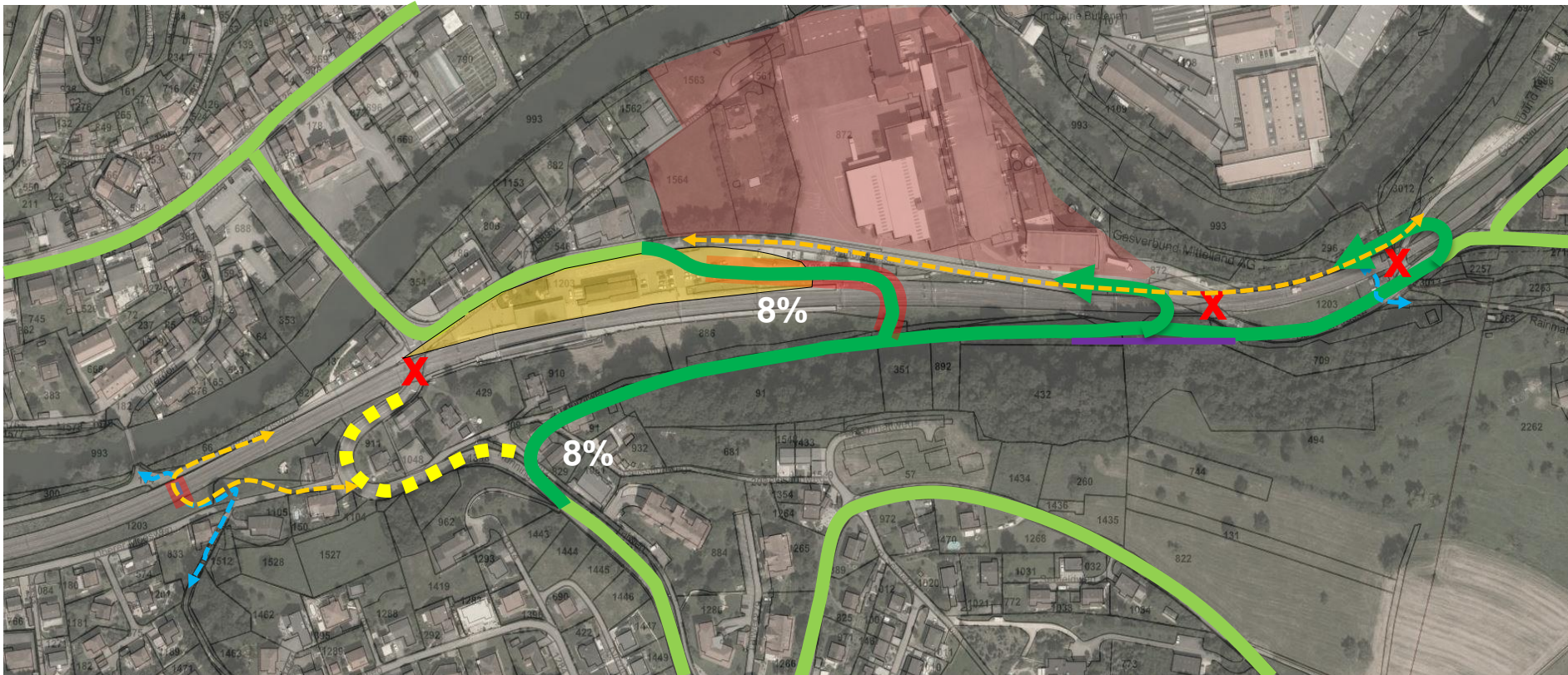
Funktionale Übersicht an Hand der Variante Bahnhof: Gesamtverkehr



Kantonsstrasse		neue Strecke
		bestehende Strecken
		Brücke(n)
		Steigungen
		starker Felsabtrag

Weitere Aspekte		Aufzuhebende Bahnübergänge
		Bereich Bushof und Park+Ride
		Führung Veloverkehr
		Fusswege unter Geleise

Funktionale Übersicht an Hand der Variante Bahnhof



Kantonsstrasse		neue Strecke
		bestehende Strecken
		Brücke(n)
	8%	Steigungen
		starker Felsabtrag

Weitere Aspekte		Aufzuhebende Bahnübergänge		Potentielles Entwicklungsgebiet
		Bereich Bushof und Park+Ride		Neu Gemeinde-Strasse
		Führung Veloverkehr		
		Fusswege unter Geleise		

Einordnung aus Sicht der Gemeinde Grellingen



Einordnung aus Sicht Kanton / Weiteres Vorgehen

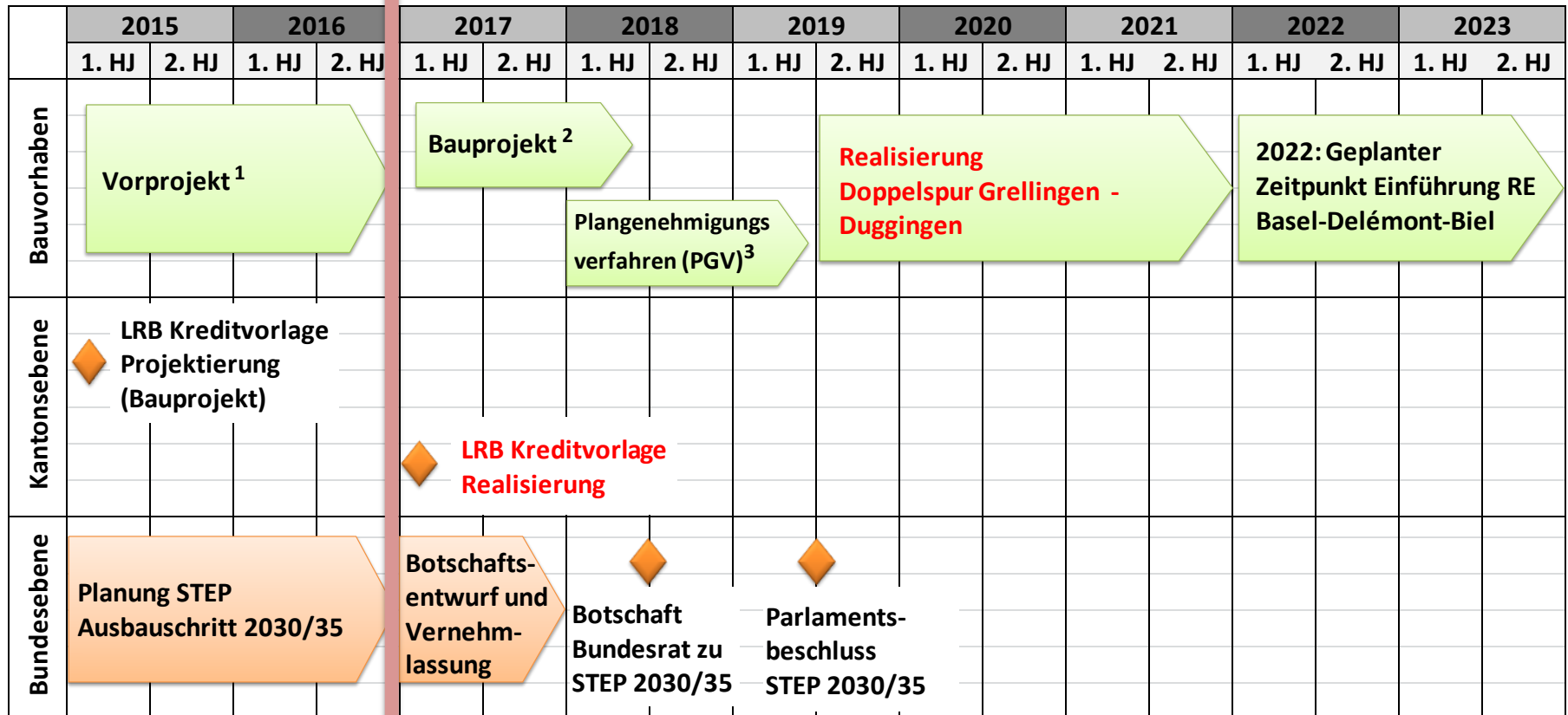
Regierungsrätin Sabine Pegoraro

Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion



Terminplan

Stand heute



Legende

- 1 Finanzierung mit Landratsvorlage 2008-349 am 15. Oktober 2009 beschlossen
- 2 Finanzierung mit Landratsvorlage 2014-303 am 15. Januar 2015 beschlossen
- 3 Zeitbedarf gemäss: SBB, Studienbericht zur Objektstudie, November 2013

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!