



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 5. Januar 2015
zur Vorlage Nr.: 2014-303
Titel: **Finanzierung Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch); Kreditvorlage**
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2014/303

Kanton Basel-Landschaft

Landrat

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

Finanzierung Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch); Kreditvorlage

vom 5. Januar 2015

1. Ausgangslage

Auf der Bahnstrecke Basel – Biel – Lausanne/Genf verkehren heute stündlich ein Intercity-Neigezug ICN (abwechselnd bis Lausanne und Genf) sowie zwei S-Bahn-Züge (Basel – Laufen und Basel – Delémont - Porrentruy). Der ICN kommt kurz vor der vollen Stunde im Bahnknoten Basel SBB an, was eine direkte Weiterfahrt mit den Fernverkehrszügen in Richtung Bern, Luzern und Zürich ermöglicht. Diese Situation erfährt in zwei Jahren eine Änderung. Zwischen 2016 und 2025 wird der Bahnhof Lausanne komplett um- und ausgebaut. Die verminderte Kapazität im Raum Lausanne während des Bauzustands erfordert Anpassungen im Fernverkehrsfahrplan mit Auswirkungen in der ganzen Westschweiz und namentlich auf die Bahnstrecke Basel – Biel – Genf.

Nach Vorstellung des BAV, der SBB, Kantone Waadt und Genf sollte ab Baubeginn (2016) der ICN Basel – Biel – Genf nur noch bis Lausanne verkehren und zudem in seiner Taktlage um eine halbe Stunde gedreht werden. Somit würde der ICN in Basel neu zur halben Stunde und nicht mehr zur vollen Stunde eintreffen. Mit dieser halbstündigen Drehung der Taktlage entstünden auf der Achse Basel – Laufen – Delémont – Biel (– Genf) schwerwiegende Nachteile: Erstens müsste das Laufental eine starke Verschlechterung der Anbindung in Basel auf den Fernverkehr in die restliche Schweiz und nach Deutschland in Kauf nehmen. Zweitens würde die heute halbstündliche Verbindung zwischen Basel – Laufen und Biel verloren gehen. Drittens bestünde keine direkte Verbindung mehr von Basel/Laufen nach Genf. Und viertens würde Delémont durch den Wechsel der Taktlage seinen heute idealen Anschlussknoten zwischen den Achsen nach Porrentruy, Basel und Biel verlieren. Aber auch das ganze Bus-Zubringer-System in Laufen müsste angepasst werden.

Nach Verhandlungen, die sich über Monate hinzogen, konnte man sich auf die folgende Lösung einigen: Zwischen 2016 und 2021 wird die heutige Taktlage des ICN beibehalten. Nach 2021 wird der ICN wie von Bund und SBB vorgesehen um eine halbe Stunde gedreht. Als Kompensation soll jedoch neu ein zweiter Schnellzug (RE) zwischen Basel und Biel mit Halt in Laufen, Dornach und evtl. Zwingen verkehren. Damit dieser auf der Strecke Basel – Biel während des ganzen Tages fahren kann, braucht es im Laufental Infrastrukturausbauten in Form eines teilweisen Doppelspurausbaus zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch.

Es ist das Ziel des Regierungsrates dieses Bahninfrastrukturprojekt in den Ausbauschritt des Strategischen Entwicklungsprogramms, STEP 2030, unterzubringen. Die Botschaft dazu soll 2016 an das Bundesparlament überwiesen werden, der Parlamentsbeschluss ist für 2019 geplant.

Um die negativen Auswirkungen des Bahnhofumbaus in Lausanne auf das Laufental abzufedern, kann mit der Fertigstellung des teilweisen Doppelspurausbaus allerdings nicht bis 2030 zugewartet werden. Eine rechtzeitige Fertigstellung ist möglich, wenn der Kanton die Massnahme vorfinanziert. Mit FABI wurde die gesetzliche Grundlage dafür neu geschaffen. Eine Vorfinanzierung ist an die Bedingung gekoppelt, dass das fragliche Projekt in einen Ausbauschritt aufgenommen wurde. Bedingung ist zudem, dass mit dem Bauprojekt Ende 2015 gestartet werden kann – also noch bevor der Bundesrat die Botschaft zu STEP 2030 an das Parlament überweist. Die Kosten für das Bauprojekt sind deshalb

vom Kanton zu tragen, wobei die Übernahme als klares Zeichen des Kantons gegenüber dem Bund für den teilweisen Doppelspurausbau gewertet werden kann.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen die Projektierungskosten (Bauprojekt) finanziert werden. Nicht Bestandteil dieser Vorlage ist die Vorfinanzierung der Realisierung. Für diese folgt, voraussichtlich in der 2. Hälfte 2016, eine separate Landratsvorlage. An den Kosten für das Bauprojekt (wie später auch an jenen für die Vorfinanzierung der Realisierung) beteiligen sich die Nachbarkantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn gemäss dem interkantonalen Verteilschlüssel (IKV).

Mittels Finanzierung des Bauprojekts (vorliegende Landratsvorlage) und Vorfinanzierung der Realisierung ab 2017 (separate Landratsvorlage voraussichtlich 2. Hälfte 2016) kann erreicht werden, dass der teilweise Doppelspurausbau bereits auf 2021 – dem Jahr der Drehung des ICN um eine halbe Stunde – fertiggestellt wird, was seinerseits Voraussetzung dafür ist, dass ein zweites Schnellzugsprodukt auf der Strecke Basel – Laufen – Delémont – Biel verkehren kann.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1 Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 6. und 20. November 2014 beraten. Begleitet wurde sie von Oliver Jacobi, dem Leiter des TBA, von Eva Juhasz, Stv. ÖV-Delegierte sowie von Oliver Biedert, Leiter öffentlicher Verkehr, Geschäftsbereich Mobilität im Tiefbauamt.

2.2 Eintreten

Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten

2.3 Fragen zur Finanzierung

Die Vertreter des Tiefbauamtes bestätigen auf Nachfrage, dass die Kantone die Kosten für das Bauprojekt von über CHF 126 Mio. allenfalls vorfinanzieren müssen, sollte die direkte Finanzierung via BIF nicht möglich sein. Die Zinskosten, geschätzte CHF 29.7, müssten in diesem Fall von den Kantonen getragen werden. Gemäss Aussage der Direktionsvorsteherin haben sich die anderen Kantone – BS, JU und SO – bereit erklärt, sich an diesen Kosten zu beteiligen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass das Bundesparlament 2019 das Bauprojekt als Teil von STEP 2030 bewilligt und die Finanzierung direkt via BIF erfolgen wird. Eine Vorfinanzierung durch die Kantone wäre so hinfällig.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, gemäss dem abgeänderten Entwurf des Landratsbeschlusses zu entscheiden.

5. Januar 2015

Bau- und Planungskommission

Franz Meyer, Präsident

Beilage:

- Entwurf Landratsbeschluss (von der Kommission geänderte Fassung)

Landratsbeschluss

über die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Projektierung (Bauprojekt) des Doppelspurausbaus Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch).

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für die Projektierung (Bauprojekt) des Doppelspurausbaus Laufental, Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 3'500'000 inkl. MwSt. bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis 2013 werden bewilligt.
 2. Die Beiträge der Kantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn von total CHF 1'291'500.- werden zur Kenntnis genommen.
 3. Die als Postulat überwiesene Motion [2011/273](#) von Georges Thüring vom 22. September 2011 betreffend „Das Laufental braucht die Doppelspur – und zwar heute und nicht erst übermorgen“ wird abgeschrieben.
 4. Die Motion [2014/015](#) von Rolf Richterich vom 16. Januar 2014 betreffend „Juralinie: Vorfinanzierung Doppelspurinseln Laufental“ soll als Postulat überwiesen und abgeschrieben werden.
 5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: