

# ***Projektierungskosten des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental auf dem Abschnitt Duggingen - Grellingen Chessiloch; Bewilligung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 28. November 2016, RRB Nr. 2016/2095

## **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

## **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

**Inhaltsverzeichnis**

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage .....	5
2. Finanzierungsmechanismus des Bauprojekts für den teilweisen Doppelspurausbau im Laufental .....	7
3. Projektierungskosten des Bauprojekts .....	7
4. Finanzierung des Bauvorhabens .....	8
5. Rechtliches .....	8
6. Antrag .....	9
7. Beschlussentwurf .....	11

## Kurzfassung

Mit der vorliegenden Botschaft unterbreiten wir Ihnen die Bewilligung eines Verpflichtungskredites in der Höhe von Fr. 392'000.00 für den Anteil des Kantons Solothurn an den Kosten des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental auf dem Abschnitt Duggingen - Grellingen Chessiloch.

Im Dezember 2015 wurde die bis dahin bestehende, direkte ICN-Verbindung Basel - Biel - Genf / Lausanne aufgehoben. Zudem besteht auf der Juralinie seither nur noch eine stündliche Verbindung über Delémont hinaus, z. B. zwischen Laufen und Biel sowie zwischen Grenchen Nord und Basel.

Um die durchgehende Verbindung von Basel und Laufen in die Westschweiz wieder herzustellen und (Biel -) Grenchen Nord über Delémont wieder halbstündlich mit Basel zu verbinden, ist vorgesehen, einen zweiten Schnellzug pro Stunde zwischen Basel und Biel einzuführen.

Damit der zweite Schnellzug auf der Strecke Basel - Delémont - Biel verkehren kann, muss die Bahninfrastruktur im Laufental teilweise auf Doppelspur ausgebaut werden. Vorstudien haben gezeigt, dass für den zweiten Schnellzug der Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch am dringendsten ist.

Dieser Doppelspurausbau wird im Rahmen des Ausbauschnittes 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, sofern das Vorhaben Aufnahme in diesen Ausbauschnitt findet. Das Bundesparlament wird voraussichtlich 2019 über diesen Ausbauschnitt entscheiden.

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Jura setzen sich für eine frühere Realisierung des Doppelspurausbaus ein, als es der Terminplan des STEP-Ausbauschnitts 2030 vorsieht. Mit dieser möglichst raschen Realisierung sollen die heute schlechten Verbindungen aus dem Laufental und Schwarzbubenland, insbesondere in Richtung Lausanne, wieder verbessert, das Angebot zwischen Basel und Laufen erweitert und die halbstündlichen Verbindungen zwischen (Biel -) Grenchen und Basel wieder eingeführt werden. Der Doppelspurausbau im Laufental ist Voraussetzung für die Einführung eines halbstündlich verkehrenden Schnellzugs zwischen Biel-Laufen und Basel.

Der aktuelle Terminplan sieht vor, dass das Vorprojekt im Jahr 2016 abgeschlossen wird. Bereits ab 2017 soll das Bauprojekt für den Doppelspurausbau erarbeitet werden. Das darauf basierende Plangenehmigungsverfahren soll per Mitte 2019 abgeschlossen sein, so dass nach Vorliegen des Parlamentsentscheids zum STEP-Ausbauschnitt 2030 die Realisierung des Doppelspurausbaus beginnen kann. Es wird von einer Bauzeit von rund 30 Monaten ausgegangen.

Mit der Vorfinanzierung des Bauprojektes wird auch einem Anliegen des am 26. Januar 2011 überwiesenen Auftrages von Christian Imark (SVP, Fehren): Metro Schwarzbubenland entsprochen (A 071/2010). Der Kanton Solothurn soll sich demnach, im Rahmen seiner Möglichkeiten, für die Verdichtung des Taktfahrplans auf der S-Bahn Linie zwischen Olten und Laufen einsetzen. Der Halbstundentakt der Schnellzugsverbindung zwischen Biel und Basel entspricht diesem Anliegen.

Die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn übernehmen die Kosten für das Bauprojekt. Diese sind mit Fr. 2'899'800.00 veranschlagt. Der Anteil des Kantons Solothurn beträgt Fr. 392'000.00.



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Projektierungskosten des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental auf dem Abschnitt Duggingen - Grellingen Chessiloch und die Bewilligung eines Verpflichtungskredites.

## **1. Ausgangslage**

Die Juralinie der SBB verbindet Basel über Laufen, Delémont, Moutier und Grenchen Nord mit Biel. Der Bahnhof Laufen ist für den Bezirk Thierstein und für weite Teile des Bezirks Dorneck der Zugangspunkt zum Fernverkehr in Richtung Mittelland, Westschweiz und - für Thierstein – in Richtung Basel. Daher hat das Bahnangebot im Fernverkehr in Laufen für den Kanton Solothurn eine grosse Bedeutung. Die Juralinie Basel - Delémont - Biel ist mit dem Halt in Grenchen Nord auch für die Region Grenchen wichtig, insbesondere für Verbindungen Richtung Jura, Laufental, Schwarzbubenland und Basel, aber auch nach Biel und Richtung Bern und Westschweiz.

Im Dezember 2015 wurde die bis dahin bestehende, direkte ICN-Verbindung Basel - Delémont - Biel - Genf/Lausanne aufgehoben. Grund dafür sind umfangreiche Bauarbeiten im Bahnknoten Lausanne und auf der Zufahrtsstrecke von Renens. Die Reisenden von Basel, Laufen, Delémont und Grenchen Nord müssen seither in Richtung Genf oder Lausanne in Biel umsteigen. Von Basel bestehen weitere Verbindungen in die Westschweiz mit Umsteigen in Olten.

Zum gleichen Zeitpunkt ist in Delémont der Anschluss zwischen der S-Bahnlinie S3 von/nach Basel und dem RegioExpress (RE) von/nach Biel weggefallen. Damit besteht auf der Juralinie seither nur noch eine stündliche Verbindung über Delémont hinaus, z. B. zwischen Laufen und Biel sowie zwischen Grenchen Nord und Basel.

Um die durchgehende Verbindung von Basel und Laufen in die Westschweiz wieder herzustellen und (Biel -) Grenchen Nord über Delémont wieder halbstündlich mit Basel zu verbinden, ist vorgesehen, einen zweiten Schnellzug pro Stunde zwischen Basel und Biel einzuführen.

Damit dieser zweite Schnellzug auf der Strecke Basel - Delémont - Biel verkehren kann, muss die Bahninfrastruktur im Laufental teilweise auf Doppelspur ausgebaut werden. Die Vorstudien zu diesem Ausbau wurden im Rahmen der Angebotsplanung für die S-Bahn Nordwestschweiz durchgeführt und per Ende 2013 abgeschlossen. Sie haben gezeigt, dass für den zweiten Schnellzug der Doppelspurausbau im Bereich Duggingen - Zwingen, genauer zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch, am dringendsten ist. Für einen allfälligen weitergehenden Angebotsausbau wären weitere Infrastrukturausbauten im Laufental notwendig.

Dieser Doppelspurausbau wird im Rahmen des Ausbauschnittes 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, sofern das Vorhaben Aufnahme in diesen Ausbauschnitt findet. Das Bundesparlament wird voraussichtlich im Jahr 2019 über diesen Ausbauschnitt entscheiden.

Gute Verbindungen sind für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Schwarzbubenlands und des Laufentals essentiell. Je länger der heutige Zustand anhält, desto mehr werden ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer auf das Auto umsteigen, was wiederum zu unerwünschten Effekten auf der Strasse führt.

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Jura streben daher eine frühere Realisierung des Doppelspurausbaus an, als es der Terminplan des STEP-Ausbauschnittes 2030 erlauben würde. Mit dieser möglichst raschen Realisierung sollen die heute schlechten Verbindungen aus dem Laufental und Schwarzbubenland, insbesondere in Richtung Lausanne, wieder verbessert,

das Angebot zwischen Basel und Laufen erweitert und die halbstündlichen Verbindungen zwischen (Biel -) Grenchen und Basel wieder eingeführt werden.

Der aktuelle Terminplan sieht vor, dass das Vorprojekt im Jahr 2016 abgeschlossen wird. Da für den von den Kantonen vorgesehenen Zeitplan mit dem Bauprojekt nicht auf den Bundesbeschluss über den STEP-Ausbau gewartet werden kann, soll das Bauprojekt für den Doppelspurausbau bereits ab 2017 erarbeitet werden. Das folgende Plangenehmigungsverfahren soll per Mitte 2019 abgeschlossen sein, so dass anschliessend - nach dem Parlamentsentscheid zum STEP-Ausbau 2030 - die Realisierung beginnen kann. Es wird von einer Bauzeit von rund 30 Monaten ausgegangen. Der Doppelspurausbau kann weitgehend unter Aufrechterhaltung des Betriebs stattfinden.

Ursprünglich sollte der Doppelspurausbau zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 abgeschlossen sein. Wie die Arbeiten in den letzten Monaten gezeigt haben, wird eine Inbetriebnahme der Doppelspur aber auch im besten Fall nicht per Dezember 2020 möglich sein. Zum einen wird der Entscheid des Bundesparlaments voraussichtlich erst im Jahr 2019 erfolgen, zum andern erwies sich die im Jahr 2015 vorgesehene Planung als unrealistisch, obwohl seitens SBB als auch seitens Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft mit Hochdruck am Vorprojekt gearbeitet wird. Gemäss aktuellem Planungsstand ist der vorgesehene Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Doppelspur im Laufental Ende 2021.

Der erheblich erklärte Auftrag Christian Imark (SVP, Fehren) "Metro Schwarzbubenland" (12.5.2010; A 071/2010) fordert, dass sich der Kanton Solothurn im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Verdichtung des Taktfahrplans auf der S-Bahn Linie S3 zwischen Olten und Laufen einsetzt. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort bereits auf die statt eines S-Bahn-Ausbau ebenso zielführende Variante eines zusätzlichen Schnellzugs Basel - Laufen (- Biel) und auf den für einen Angebotsausbau in jedem Fall notwendigen Ausbau der Infrastruktur im Laufental hingewiesen. Mit dem zusätzlichen Schnellzug wird die Forderung aus diesem Auftrag nach einer Taktverdichtung erfüllt, indem die Verbindung Laufen - Basel neben den beiden S-Bahnen auf zwei Schnellzüge pro Stunde verdichtet wird.

Die Wiedereinführung der durchgehenden Verbindung Basel - Biel - Westschweiz steht im Hinblick auf die Infrastruktur- und betrieblichen Engpässe im Knoten Biel und auf den Zulaufstrecken in Zusammenhang mit dem Fernverkehrshalt in Grenchen Süd. Für den Beibehalt des Fernverkehrshalts Grenchen Süd konnte im "Referenzkonzept 2025" eine gute Lösung gefunden werden. Die Konkretisierung der Angebotsschritte bis dahin ist ab Anfang 2017 vorgesehen. Der Kanton Solothurn unterstützt den Halbstundentakt Basel - Delémont - Biel und die Wiedereinführung der durchgehenden Verbindung Basel - Biel - Westschweiz. Allerdings ist bei der weiteren Planung und Abstimmung der Angebotsentwicklung im Raum Basel - Delémont/Olten - Biel darauf zu achten, dass diese Angebotsschritte nicht zulasten des Fernverkehrsangebotes für Grenchen Süd gehen.

In den Angebotsvorstellungen der Planungsregion Nordwestschweiz ist eine Bahnhaltstelle Dornach Öpfelsee enthalten, welche neben dem heutigen Siedlungsgebiet insbesondere den dortigen Entwicklungsschwerpunkt erschliessen soll. Ein entsprechendes Modul ist im Rahmen des STEP-Ausbau 2030 in Prüfung. Im Rahmen des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental ist darauf zu achten, dass ein Halt der S-Bahnen an der geplanten Haltestelle Dornach Öpfelsee ermöglicht wird.

## 2. Finanzierungsmechanismus des Bauprojekts für den teilweisen Doppelspurausbau im Laufental

Seit der Inkraftsetzung der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) am 1. Januar 2016 werden Infrastrukturausbauten durch Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Voraussetzung dafür ist, dass das entsprechende Vorhaben in einen Ausbauschnitt des STEP aufgenommen wird. Der erste Ausbauschnitt 2025 wurde vom Parlament bereits als Teil der FABI-Vorlage verabschiedet.

In diesem Ausbauschnitt 2025 ist der Doppelspurausbau im Laufental noch nicht enthalten. Ziel der Planungsregion Nordwestschweiz, welche die Kantone Aargau, Bern, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn umfasst, ist deshalb die Aufnahme des Vorhabens in den Ausbauschnitt 2030. Die Einführung des zweiten Schnellzugs pro Stunde zwischen Basel und Biel ist daher eine der Schlüsselmassnahmen für den Ausbauschnitt 2030 in den Angebotsvorstellungen der Planungsregion.

Mit FABI wurde die gesetzliche Grundlage für eine Vorfinanzierung von Bauvorhaben durch die Kantone geschaffen. Eine Vorfinanzierung und Rückzahlung aus dem BIF ist allerdings an die Bedingung gekoppelt, dass der Bundesbeschluss zum entsprechenden Ausbauschnitt gefasst wurde, in welchem das Vorhaben enthalten ist.

Nach der Aufnahme in den Bundesbeschluss zum STEP-Ausbau Schritt 2030 im Jahre 2019 besteht die Möglichkeit, dass die Kantone Vorhaben vorfinanzieren können, wenn sie eine frühere Realisierung, als im entsprechenden Ausbauschnitt vorgesehen, anstreben.

Für eine möglichst rasche Realisierung des Vorhabens, im Hinblick auf die Einführung des zweiten Schnellzugs Basel - Biel pro Stunde und der Durchbindung eines der Schnellzüge in die Westschweiz, ist es notwendig, das Bauprojekt bereits vor dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030 zu erarbeiten.

Bei dem von den Kantonen vorgesehenen Zeitplan ist eine Rückerstattung der Kosten für das Bauprojekt aus dem BIF nicht möglich, da die Erarbeitung des Bauprojekts vor dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030 erfolgen muss. Die Übernahme der Kosten des Bauprojekts durch die Kantone kann aber als klares Zeichen gegenüber dem Bund für den teilweisen Doppelspurausbau im Laufental gewertet werden.

Die Federführung für die Projektierung liegt beim Kanton Basel-Landschaft. An den Kosten für die Projektierung beteiligen sich neben dem Kanton Solothurn die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Jura gemäss dem interkantonalen Verteilschlüssel (IkV).

## 3. Projektierungskosten des Bauprojekts

Die Kosten für die Projektierung des Bauprojekts wurden von der SBB mit rund 3,5 Mio. Franken inkl. 8 % MwSt. veranschlagt (Preisbasis Mai 2013, Kostengenauigkeit  $\pm 30$  %). Diese Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Duggingen - Chessiloch: Doppelspur inkl. Anpassungen Bahnhöfe Grellingen und Duggingen	Fr.	2'899'800.00
- Aufhebung Bahnübergänge	Fr.	599'400.00

Die Kosten für die Projektierung werden von den beteiligten Kantonen gemeinsam getragen. Die Berechnung der Kostenanteile erfolgt gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (IkV). Dieser hängt von der Streckenlänge und der Anzahl Abfahrten im jeweiligen Kanton ab.

Der IKV ist für die Strecke Basel - Delémont (mit Halt in Dornach-Arlesheim, Zwingen und Laufen) wie folgt aufgeteilt:

- Kanton Basel-Landschaft:	63,1 %
- Kanton Basel-Stadt:	9,0 %
- Kanton Jura:	16,7 %
- Kanton Solothurn:	11,2 %

Um die Kosten für die jeweiligen Kantone zu ermitteln, werden die Gesamtkosten mit dem IKV multipliziert. Somit ergibt sich, nach Rundung der Werte, folgende Kostenverteilung:

- Kanton Basel-Landschaft:	Fr.	2'208'500.00
- Kanton Basel-Stadt:	Fr.	315'000.00
- Kanton Jura:	Fr.	584'500.00
- Kanton Solothurn:	Fr.	392'000.00
TOTAL	Fr.	3'500'000.00

Der Finanzbeschluss des Kantons Jura liegt bereits vor, die Beschlüsse von Basel-Stadt und Basel-Landschaft folgen demnächst.

Da die Projektierung vor dem Bundesbeschluss 2019 vorgenommen werden soll, sind die Kosten für die Projektierung von den Kantonen zu tragen, unabhängig davon, ob der Doppelspurausbau im Laufental in den STEP-Ausbauschnitt 2030 aufgenommen wird.

#### **4. Finanzierung des Bauvorhabens**

Das Bauvorhaben soll nach erfolgtem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030 von den Kantonen vorfinanziert werden. Diese Vorfinanzierung erstreckt sich über den Zeitraum zwischen Anfall der Kosten und der Rückerstattung dieser Kosten aus dem BIF. Es ist vorgesehen, dass der Kanton Basel-Landschaft das Vorhaben vorfinanzieren wird und sich der Kanton Solothurn - im Rahmen seines Anteils - anteilig an der Zinslast beteiligen wird. Die Vorfinanzierung beziehungsweise Beteiligung an der Zinslast ist jedoch nicht Gegenstand dieser Vorlage.

Auch die Federführung bei der Vorfinanzierung des Vorhabens liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

#### **5. Rechtliches**

Die Rechtsgrundlagen für die (Vor-)Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur finden sich im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI-Gesetz) erfolgten Anpassungen an Kapitel 5, Ausbau der Infrastruktur, und an Kapitel 6, Finanzierung der Infrastruktur.

Neu trägt der Bund gemäss Artikel 49 EBG die Hauptlast der Bahn-Infrastrukturfinanzierung (ausgenommen für Strecken im Ortsverkehr). Bedingung für Ausbau-Projekte ist, dass sie "in ih-

rem Umfang und der zeitlichen Abfolge aus einer Gesamtsicht erforderlich und, im Falle von Erweiterungsinvestitionen, prioritär sind" (vgl. Botschaft FABI). Sind diese Bedingungen erfüllt und vom Bund anerkannt, können Projekte in einem Ausbauschnitt (STEP) aufgenommen werden.

Nach § 7 Absatz 1 in Verbindung mit § 11 litera d) ÖVG (BGS 732.1) ist der Kantonsrat für die abschliessende Bewilligung des Verpflichtungskredites zuständig. Der Kreditbeschluss unterliegt somit nicht dem Referendum. Nach § 11 Absatz 2 ÖVG erreicht die Investition die Grenze von 10 Mio. Franken nicht. Hingegen muss die Mehrheit der Mitglieder des Kantonsrates nach § 40<sup>bis</sup> Kantonsratsgesetz (BGS 121.1) dem Kreditbeschluss zustimmen.

## **6. Antrag**

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Roland Fürst  
Landammann

Andreas Eng  
Staatschreiber



## 7. Beschlussentwurf

### **Projektierungskosten des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental auf dem Abschnitt Duggingen - Grellingen Chessiloch; Bewilligung eines Verpflichtungskredites**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986<sup>1)</sup>, § 56 Absatz 1 Buchstabe a des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G)<sup>2)</sup> und § 7 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 Buchstabe d sowie § 11 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG)<sup>3)</sup>, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 28. November 2016 (RRB Nr. 2016/2095), beschliesst:

1. Der Halbstundentakt für die Schnellzüge Basel - Delémont - Biel und die Wiedereinführung der Durchbindung Basel - Biel - Westschweiz werden unterstützt. Diese Angebotschritte dürfen nicht zulasten des Fernverkehrshaltes Grenchen Süd gehen.
2. Das Bauprojekt und die weiteren Schritte sind so zu konzipieren, dass eine Bedienung des geplanten Haltepunkts Dornach Öpfelsee durch die S-Bahnen im Laufental ermöglicht wird.
3. Für die Erstellung des Bauprojekts für den Doppelspurausbau Laufental, Abschnitt Duggingen - Grellingen Chessiloch, wird der erforderliche Verpflichtungskredit von Fr. 392'000.00 (inkl. MwSt.) bewilligt. Nachgewiesene Preisänderungen gegenüber der Preisbasis 2013 gelten ebenfalls als bewilligt.
4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug und der Umsetzung des Verpflichtungskredites beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

---

<sup>1)</sup> BGS 111.1.  
<sup>2)</sup> BGS.115.1.  
<sup>3)</sup> BGS.732.1.

**Verteiler KRB**

Bau- und Justizdepartement (2)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (5)  
Finanzdepartement  
Amt für Finanzen  
Amt für Gemeinden  
Kantonale Finanzkontrolle  
Parlamentscontroller  
Parlamentsdienste