



Doppelspur Grellingen-Duggingen:

Totalsperre SBB – Bahnersatzangebot – aktueller Projektstand

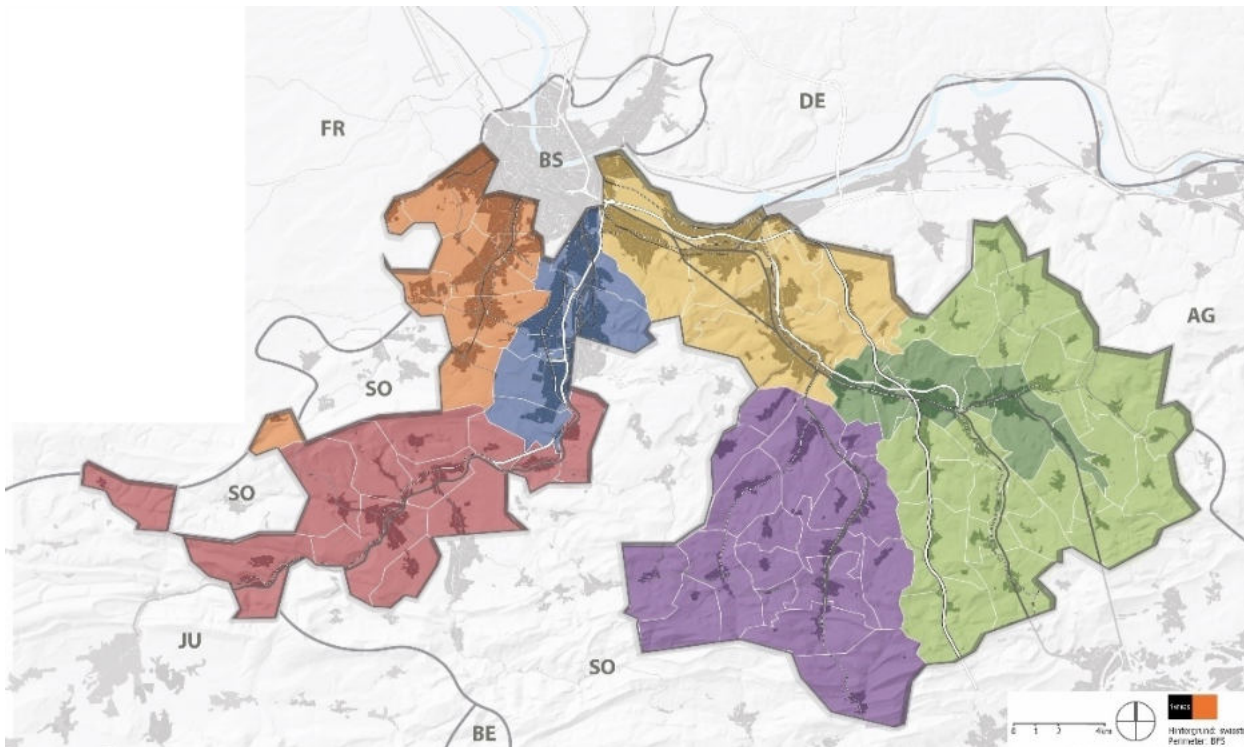
Thomas Kübler, Leiter Standortförderung Baselland
Generalversammlung des Industrieverbands
vom 10. Mai 2023

Ausgangslage (1/3)

- **Ausgangslage Verkehrsplanung Basel-Landschaft**
 - **Situation SBB Basel – Laufen heute:**
 - S-Bahn S3 Basel-Laufen im Halbstundentakt
 - Schnellzug IC51 Basel-Laufen im Stundentakt
 - **Situation SBB Basel ab Dezember 2025:**
 - S-Bahn S3 Basel-Laufen im Halbstundentakt
 - Schnellzug IC51 Basel-Laufen im **Halbstundentakt**
- Taktverdichtung bedingt zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten
- **Doppelspurausbau Grellingen-Duggingen**

Ausgangslage (2/3) – Verkehrsplanung BL

Unterschiedliche Ausgangssituationen



Raumstruktur

- Birstal
- Frenkentaler
- Laufental
- Leimental
- Muttenez-Liestal
- Oberes Baselbiet
- Sissach-Gelterkinden

Grundlagenkarte (orientierend)

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Flughafen
- Kantonsgrenzen

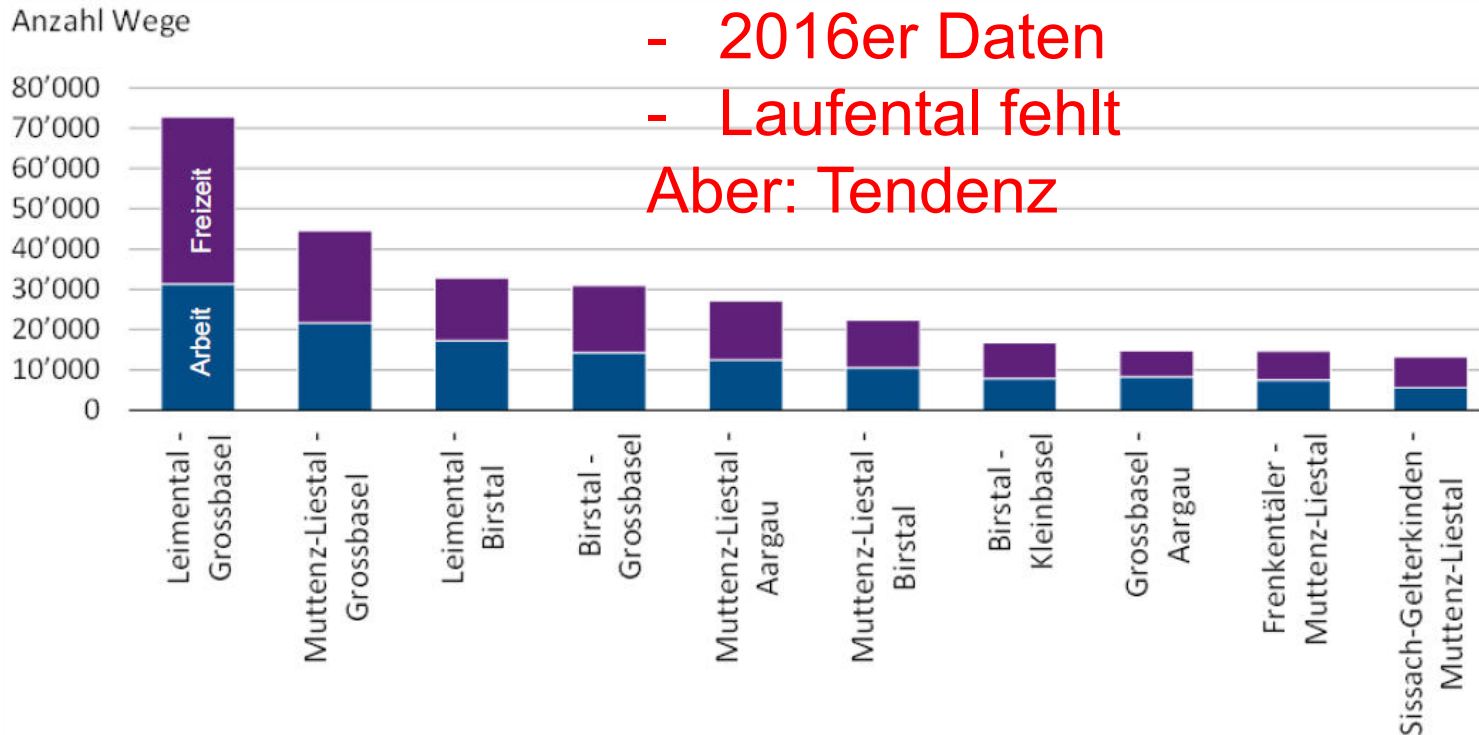
Ausgangslage (2/3) – Verkehrsplanung BL

Vielfältige Ziele

Einschränkungen:

- 2016er Daten
- Laufental fehlt

Aber: Tendenz

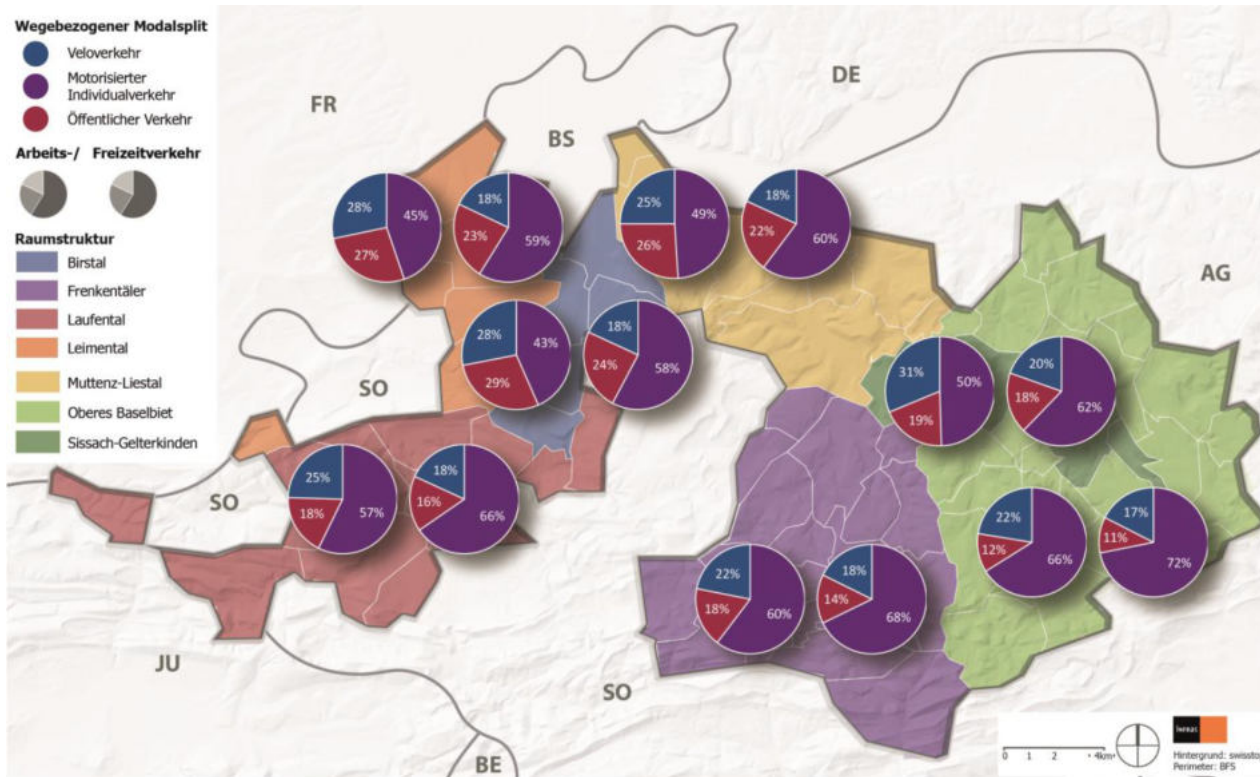


Freizeit- und
Arbeitsverkehr auf den
zehn nachfragestärksten
Verkehrsbeziehungen
(2016)

Grafik: INFRAS, Quelle: Gesamt-
verkehrsmodell Region Basel (GVM
2016/40), Ist-Zustand 2016

Ausgangslage (2/3) – Verkehrsplanung BL

Vielfältige Verkehrsmittel

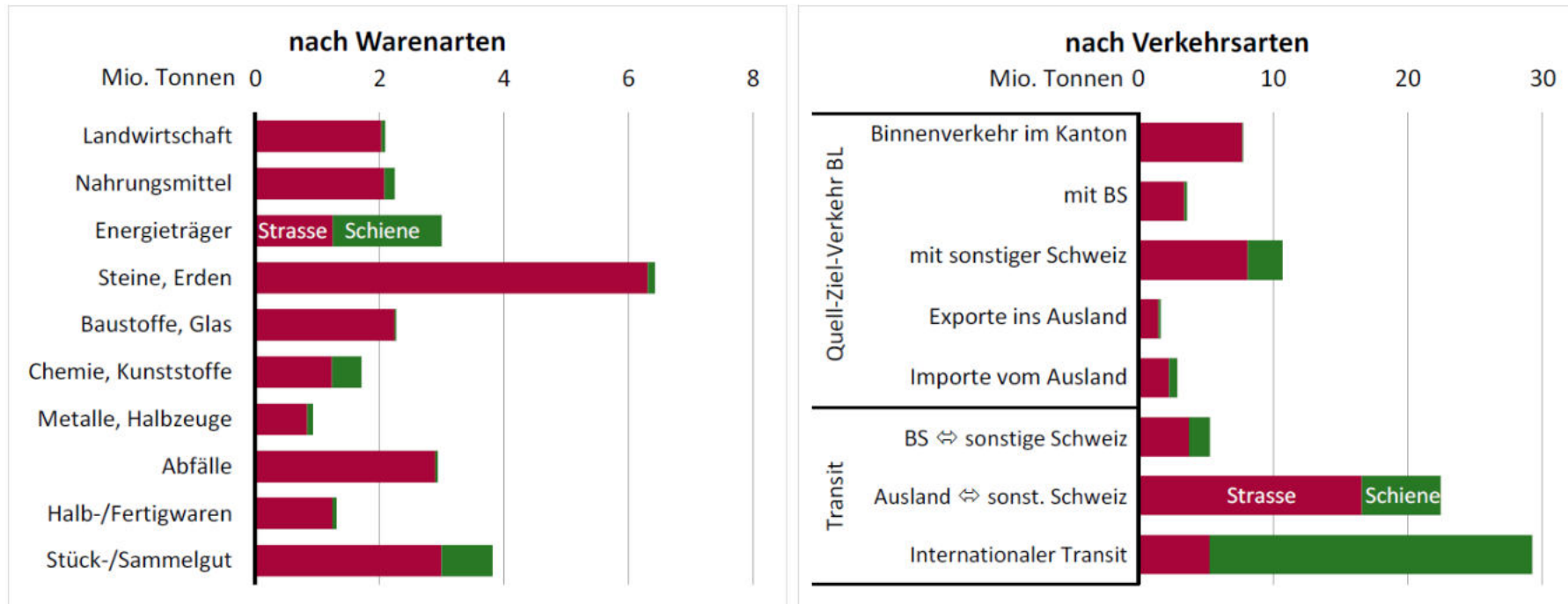


Wegebezogene
Modalsplit-Anteile im
Lokalverkehr (2016)

Grafik: INFRAS, Quelle: Gesamt-
verkehrsmodell Region Basel (GVM
2016/40), Ist-Zustand 2016

Ausgangslage (2/3) – Verkehrsplanung BL

Auch Güter sind mobil



Güterverkehr im Kanton (2017)

Grafik: INFRAS, Quelle: ARE AMG, BFS GTE, BFS GTS

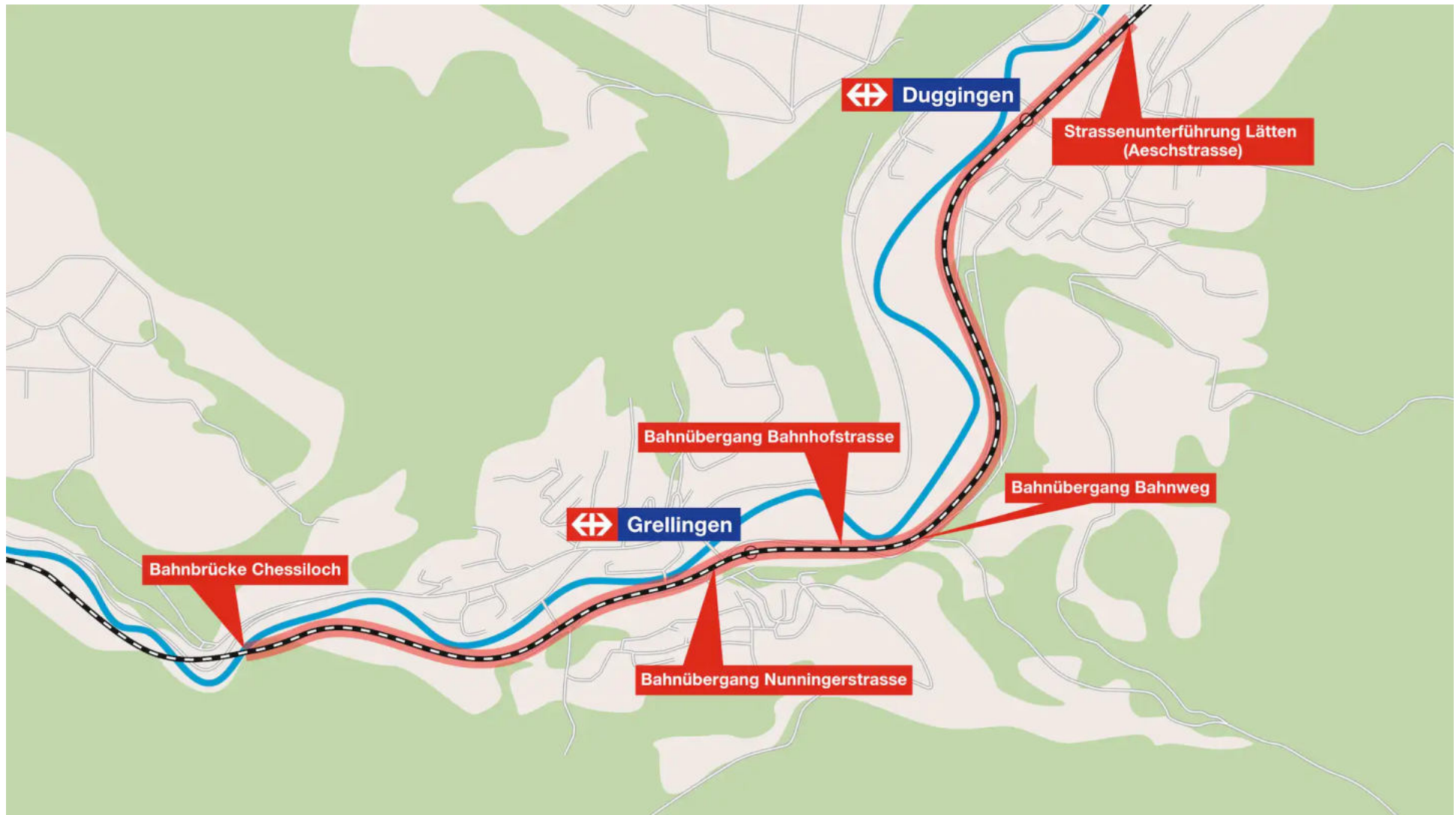
Ausgangslage (2/3) – Verkehrsplanung BL

Die Entwicklung geht weiter

Ebenfalls mitzudenken sind neue Mobilitätsformen und weitere Trends wie:

- Elektrifizierung
- Automatisierung
- alternative Modi
- Digitalisierung
- neue Arbeitsformen
- Mobility-as-a-Service
- Sharing-Angebote
- Pooling-Angebote
- Mobility-Pricing
- Demographie

Ausgangslage (3/3) – Worum geht es?



Auf dem rot markierten Abschnitt (4 km) wird die Strecke auf zwei durchgängige Spuren ausgebaut.

Visualisierungen (1/5)



Grellingen: Stützmauer Unterer Moosweg.

Visualisierungen (2/5)



Grellingen: Anpassungen Bahnübergänge.

Visualisierungen (3/5)



Grellingen: Anpassungen Bahnübergänge.

Visualisierungen (4/5)



Duggingen: Stützmauer Sennematt.

Visualisierungen (5/5)



Duggingen: Ausbau Bahnhof..

Zeitplan (1/3)

Ende März 2023	Rodungsarbeiten.	
April 2023 bis April 2025	Was: Platz schaffen für Doppelspur. Wie: Verbreiterung und Absicherung Trasse mit Stützbauwerken. Einschränkungen: Nacht- und Wochenendsperrungen.	

Zeitplan (2/3)

Ende April 2025
bis Ende
September 2025

Was: Bau der Doppelspur.

Wie: Rückbau der bestehenden, einspurigen
Bahninfrastruktur (Gleis, Fahrleitung, etc.) und
Bau der neuen doppelspurigen Bahninfrastruktur.

Zudem: Felsabtrag bei Bahnübergang
Bahnhofstrasse, Neubau Bahnübergänge,
Durchlässe und Personenunterführung
Duggingen.

Einschränkungen: Fünfmonatige Totalsperre.

Zeitplan (3/3)

Oktober 2025 bis Mitte 2026	Nacharbeiten und Fertigstellungsarbeiten.
Mitte Dez. 2025	Geplante Inbetriebnahme der Doppelspur zum Fahrplanwechsel.

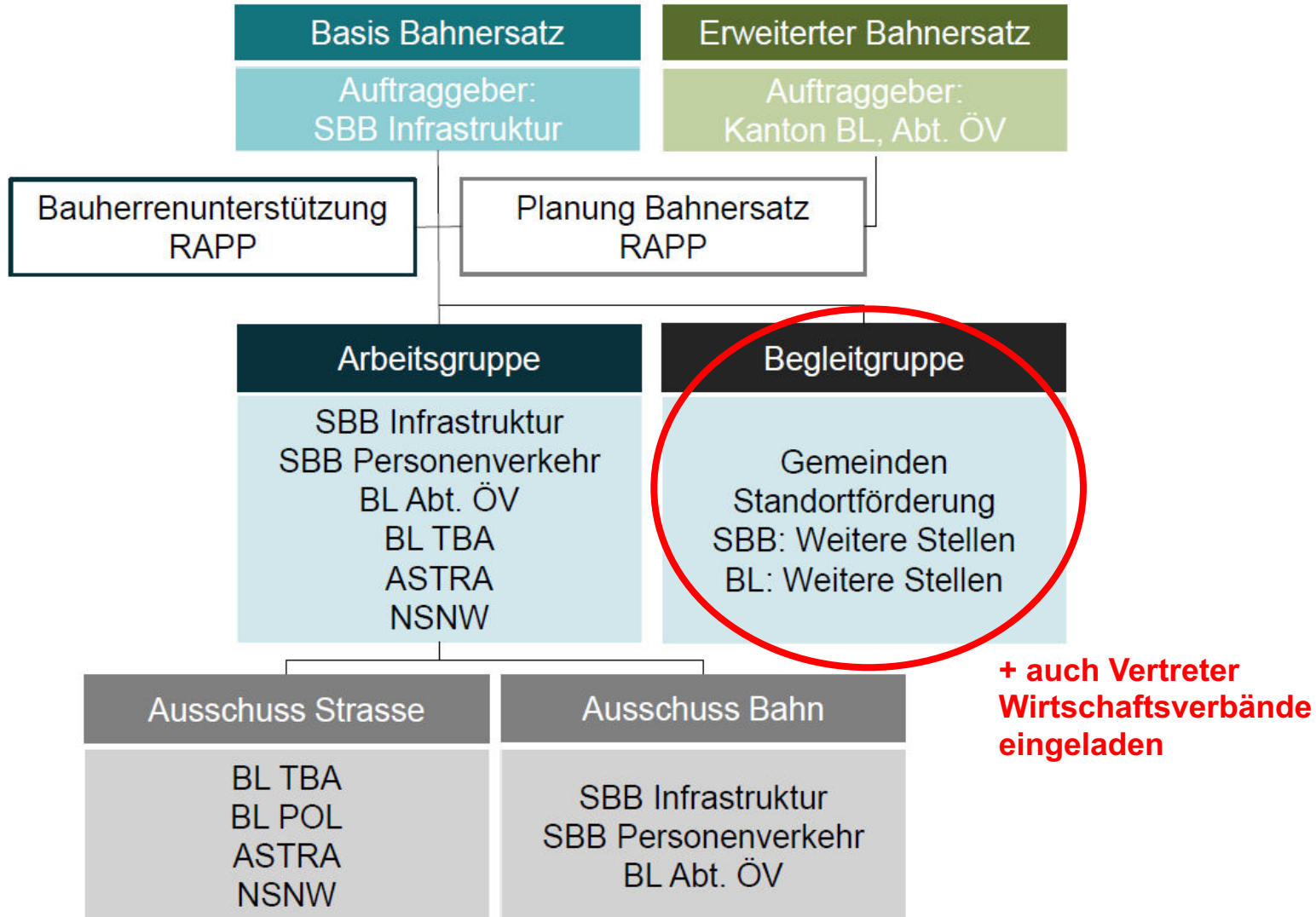
Weshalb ist Totalsperre nötig?

- Zweites Gleis lässt sich nicht einfach neben bestehendes Gleis bauen, weil sich die Gleislagen der beiden künftigen Gleise grösstenteils mit der Lage des heutigen Gleises überschneiden.
- Ab Baubeginn wird deshalb zuerst der Grossteil der Kunstbauten (z.B. Stützmauern) erstellt zur Verbreiterung des Trassees. Dies ist mit Nacht- und Wochenendsperren möglich.
- Die Gleisbauarbeiten folgen in einem nächsten Schritt im Rahmen der fünfmonatigen Totalsperre. Zuerst wird die bestehende Bahninfrastruktur weitestgehend zurückgebaut. Danach werden die beiden neuen Gleise inklusive Fahrleitung und Bahntechnik erstellt.
- Gleichzeitig nutzt die SBB die Totalsperre für weitere Arbeiten (Felsabtrag, Bachdurchlässe, Kleintierdurchlass, neue Personenunterführung Duggingen, Bahnübergänge etc.)
- Ein Grossteil der Baulogistik – sprich das Zu- und Wegbringen von Material und Maschinen – muss bei all dem via Bahntrasse erfolgen. Unter laufendem Bahnbetrieb wäre dies nicht möglich.

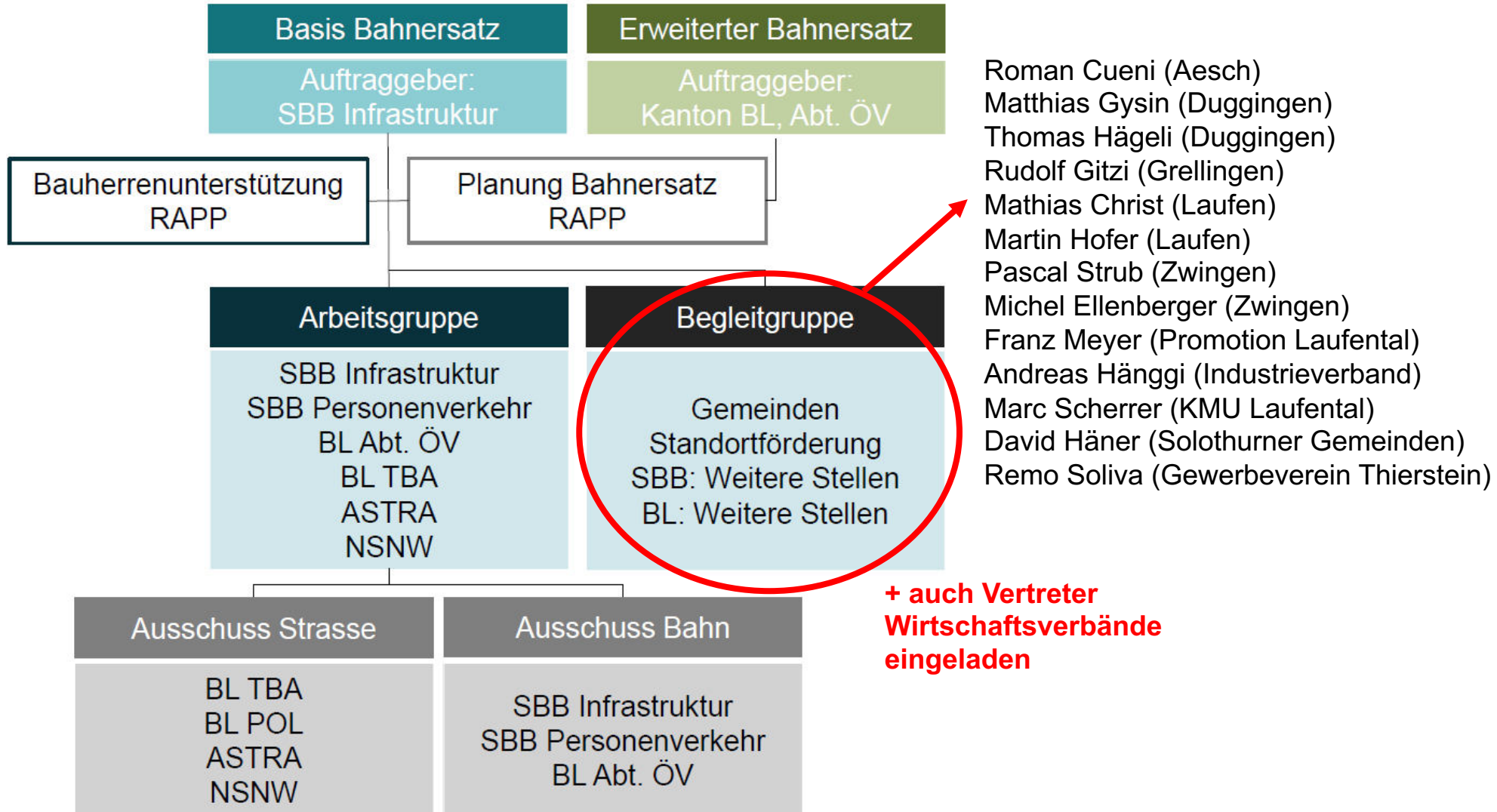
Bahnersatz während Totalsperre

- Ziel: Kundenfreundliches, breit abgestimmtes Bahnersatzangebot
- Ausarbeitung Konzept durch Arbeitsgruppe seit Anfang 2023
- Arbeitsgruppe umfasst SBB, ASTRA, Nationalstrassen Nordwestschweiz AG und Kanton BL
- Gemeinden und regionale Wirtschaft sollen regelmässig einbezogen werden (= **Begleitgruppe**).
- Planerische Grundlage ist Konzept der dreiwöchigen Totalsperre zwischen Laufen und Aesch im Sommer 2014.
- Das Konzept beinhaltet einen dichten Takt mit Bahnersatzbussen zwischen Laufen und Aesch sowie einen ebenso dichten Shuttlezug-Takt zwischen Aesch und Basel.

Projektorganisation Bahnersatz Totalsperre Laufental



Projektorganisation Bahnersatz Totalsperre Laufental



Bahnersatz während Totalsperre – aktueller Stand

- **Ist-Analyse erstellt.** Erkenntnisse:
 - Leistungsfähigkeit N18 zur Spitzenstunde erreicht: 1'200 Fahrzeuge / h in Richtung Basel.
 - Hoher ÖV-Anteil in der Spitzenstunde: 900 Personen / h in Richtung Basel.

→ zur Spitzenstunde reisen ca. 2'000 Personen / h nach Basel
- **«Basis Bahnersatz»** bedingt ca. 15-18 Gelenkbusse / h in der Spitzenstunde
- **«Erweiterter Bahnersatz»:** Massnahmen werden geprüft:
 - Velomassnahmen
 - Tarifarische Massnahmen
 - Kommunikation
 - Etc.

Nächste Schritte

- 2. Juni: Medienorientierung zur Baustelle durch SBB
- 5. Juni: Erste Sitzung Begleitgruppe Bahnersatz

Informationen

- <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mittelland-tessin/grellingen-duggingen.html>