



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Umgestaltung des Bushofs Laufen; Kreditvorlage

Datum: 20. Dezember 2011

Nummer: 2011-378

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](#)



2011/378

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Umgestaltung des Bushofs Laufen Kreditvorlage

vom 20. Dezember 2011



1. Zusammenfassung

Die Stadt Laufen stellt das verkehrliche wie auch wirtschaftliche Zentrum der Region Laufental/Thierstein dar. Diese Region erfährt seit rund 15 Jahren eine hohe Zunahme an öV-Fahrten innerhalb des Raums und in Richtung der Agglomeration Basel. Aus der Region verkehren sechs Buslinien radial zum Bahnhof Laufen und ermöglichen dort schlanke und zeitlich abgestimmte Anschlüsse auf die Bahn wie auch auf die anderen Buslinien. Rund $\frac{3}{4}$ aller Bahnreisenden in Laufen sind Umsteigende auf eine Buslinie und umgekehrt.

Die Buslinien im Raum Laufental/Thierstein zeichnen sich durch eine ausgeprägte Nachfragespitze in den Hauptverkehrszeiten aus mit Doppel- bis Dreifachführungen von Bussen aus verschiedenen Richtungen, so dass sich in den Spitzenstunden bis zu zehn Postautobusse die beengten Verhältnisse auf dem Areal des Bahnhofs Laufen teilen. Dadurch ist einerseits die Übersichtlichkeit für die Benützer nicht mehr gegeben, andererseits ist der Mix aus Fussgängern und Bussen gefährlich. Weiter kann die heutige Haltestelle die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes nicht erfüllen. Ebenfalls ist der Witterungsschutz nicht mehr zeitgemäss.

Als Lösung wird die Aufwertung des Bahnhofs Laufen zu einer ÖV-Drehscheibe mit einem neuen Bushof und bahnseitigen Massnahmen zur Verbesserungen der Umsteigeverhältnisse und der Zugänglichkeit vorgeschlagen. Diese Elemente werden in drei Module aufgeteilt:

- Modul A: Realisierung eines neuen Bushofs
- Modul B: Neue Personenunterführung
- Modul C: Massnahmen zur Erhöhung der Zugänglichkeit und des Benutzerkomforts.

Der Umbau des Bushofs (Modul A) ist der Kern der öV-Drehscheibe Laufen. Dieses Modul beinhaltet alle Massnahmen, die für den Ausbau der heutigen Haltestelle zu einem leistungsfähigen Bushof notwendig sind:

- Umbau Busplatz mit fünf fixen und fünf variablen Haltekanten inkl. neuem Dach
- Ersatz P+R Teil Ost durch Neubau P+R auf Seite Breitenbachstrasse
- Verlegung der Veloparkplätze
- Anpassungen Bahnhofstrasse

Das Modul B beinhaltet alle Massnahmen, die für die vollwertige Inbetriebsetzung einer zweiten Personenunterführung auf Höhe des Bushofs notwendig sind. Mit dem Modul B werden die Zugangs- und Umsteigewege massiv verkürzt und wettergeschützt. Das Modul C bringt den Bahnhof Laufen in einen hochwertigen Endzustand mit direkten Zugangswegen und zusätzlichen Veloabstellanlagen.

Inhalt der Vorlage ist ein Baukredit über CHF 8'430'000.- zur Realisierung des Bushofs (Modul A) und ein Projektierungskredit von CHF 600'000.- zur Ausarbeitung eines Vorprojekts für die Module B und C.

Der Bushof (Modul A) befindet sich in der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel (2011-2014). Mit Beschluss des Nationalrats vom 21. September 2010 wurde eine 40%ige Beteiligung des Bundes (maximal CHF 2.8 Mio.) zugesichert.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Ausgangslage	4
3.1.	Demographische Entwicklung	4
3.2.	Verkehrliche Entwicklung	5
3.3.	Bedeutung Busknoten Laufen	7
3.4.	Situation Bahnhofstrasse	9
4.	Studie, Vorgehen	10
4.1.	Situation Bushof Laufen heute	10
4.2.	Künftige Anforderungen	10
4.3.	Planungen Regio-S-Bahn Basel 2003 - 2005	10
4.4.	Planungen Agglomerationsprogramm Basel 2005 - 2009	11
5.	Ergebnisse der Studie	11
5.1.	Module der ÖV-Drehscheibe Laufen	11
5.2.	Elemente Modul A	13
5.3.	Elemente Module B und C	15
5.4.	Terminprogramm	15
6.	Finanzierung	16
6.1.	Investitionskosten	16
6.2.	Kostenteiler	17
6.3.	Kosten Kanton Basel-Landschaft	18
6.4.	Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4	20
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	22
8.	Parlamentarische Vorstösse	22
9.	Antrag	24
10.	Anhang	25

2. Rechtliche Grundlagen

- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Gesetz über Denkmal- und Heimatschutz des Kantons Basel-Landschaft vom 9. April 1992
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen im Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002
- Landratsbeschluss über den Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 vom 3. Februar 2005
- Regierungsratsbeschluss betreffend Eigentum und Unterhalt bei Busterminals vom 28. Juni 2011

3. Ausgangslage

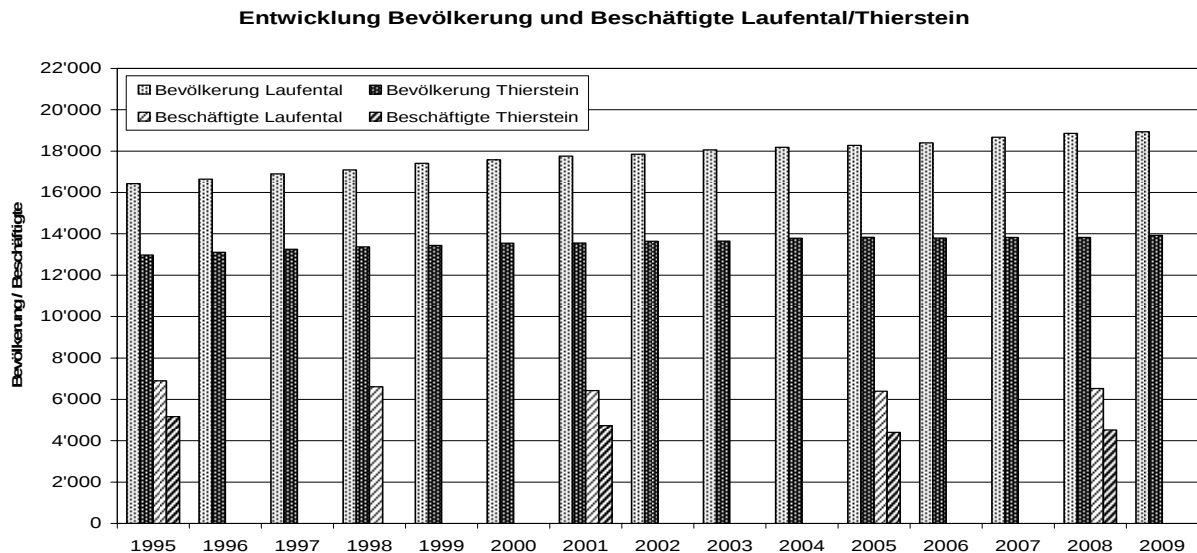
3.1. Demographische Entwicklung

Der Verkehrsraum Laufental/Thierstein erfährt seit rund 15 Jahren eine hohe Zunahme an öV-Fahrten innerhalb des Verkehrsraums wie auch in Richtung der Agglomeration Basel. Verantwortlich dafür sind mehrheitlich folgende Effekte:

- Wegfall bedeutender Arbeitsplätze im Raum Laufental/Thierstein
- Starke Zunahme von Zuzüglern aus dem Raum Basel

Seit dem Kantonswechsel des Bezirks Laufen 1994 vom Kanton Bern zum Kanton Basel-Landschaft hat der Raum Laufental/Thierstein stetig an Bedeutung als Wohnort gewonnen. Mehrheitlich aufgrund der vergleichbar tiefen Baulandpreise ist seither der Raum für Einzelpersonen und Familien aus der Agglomeration Basel interessant geworden, um sich den Traum eines eigenen Wohnheims zu verwirklichen. So war eine kontinuierliche Bautätigkeit (als Indikator dieses Effekts) zuerst im Raum Laufen/Zwingen, dann weiter in den umliegenden Gemeinden Röschenz, Wahlen, Blauen, Nenzlingen und Brislach zu beobachten. Seit wenigen Jahren hat sich diese Bautätigkeit merklich auch auf die Gemeinden des angrenzenden solothurnischen Bezirks Thierstein ausgedehnt.

Gleichzeitig sind in den letzten 15 Jahren bedeutende Arbeitsstätten im Raum Laufental/Thierstein entweder eingestellt worden (Bsp. Holzstoff- und Papierfabrik Zwingen) oder haben beträchtlich an Bedeutung und somit an Arbeitsplätzen verloren (Bsp: Von Roll Breitenbach, vormals ISOLA; Keramik Laufen AG). Trotz der erfreulichen Tatsache, dass im Raum Laufental/Thierstein seither eine Vielzahl neuer Kleinbetriebe entstanden sind, arbeitet eine Mehrzahl der früheren Binnenpendler heute in der Agglomeration Basel.



Tab. 1: Entwicklung Bevölkerung und Beschäftigte im Raum Laufental/Thierstein, 1990 - 2009

3.2. Verkehrliche Entwicklung

Die beiden Effekte führten als Konsequenz zu einer Zunahme der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Laufental/Thierstein und der Agglomeration Basel. Diese Verkehrszunahme hat sich zunächst auf der Strasse abgespielt. Dies wurde insbesondere durch die Eröffnung des Eggfluetunnels im Jahr 1999 und der gleichzeitigen Verkürzung der Fahrt in die Agglomeration und die Kernstadt verstärkt.

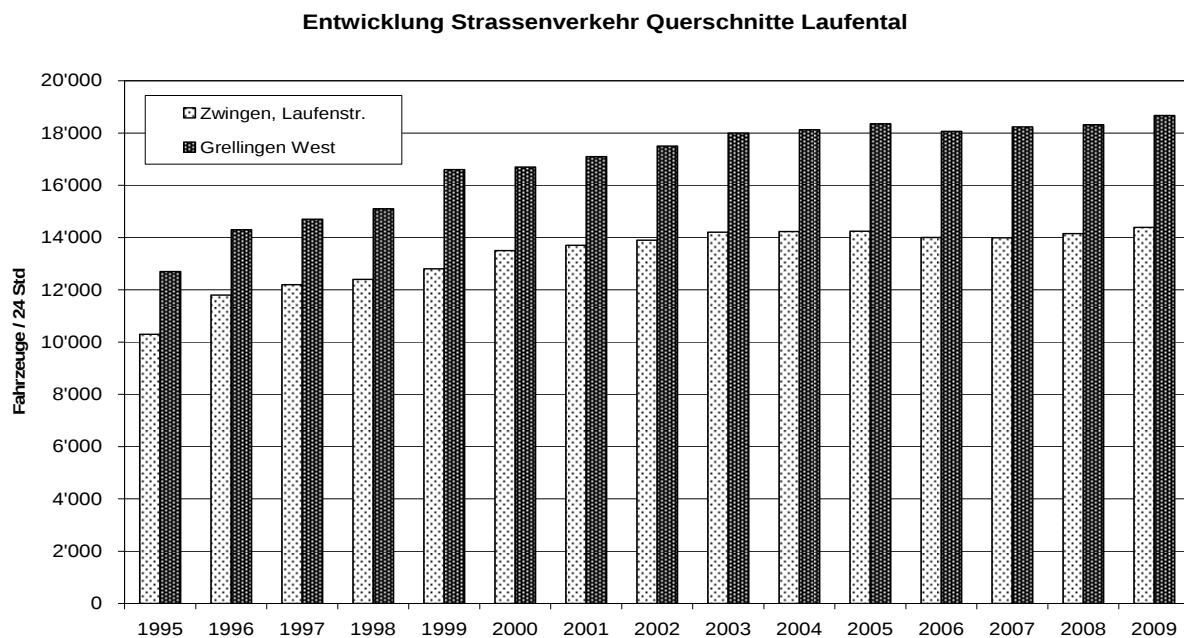
Hingegen wurde bereits wenige Jahre nach Eröffnung des Tunnels die Leistungsfähigkeit der Strecke in Richtung Basel erreicht und hat sich auf einem Level von rund 18'000 Fahrzeuge/24h für den Querschnitt Grellingen West eingependelt (H18 Tunnel Eggflue + Kantonsstrasse Grellingen, Delsbergstrasse)¹.

Auf Seiten des öffentlichen Verkehrs wurde 2001 der Halbstundentakt auf der Regio-S-Bahn eingeführt. In den Folgejahren konnte der Bahnverkehr mit neuem Rollmaterial sowohl die Kapazität wie auch den Komfort erhöhen. Weiter wurde per Dezember 2006 das neue Buskonzept Laufental/Thierstein eingeführt, welches die Zubringerlinien mit Bus auf die Bahnhalttestellen neu organisiert und besser auf die Bahn abgestimmt hat.

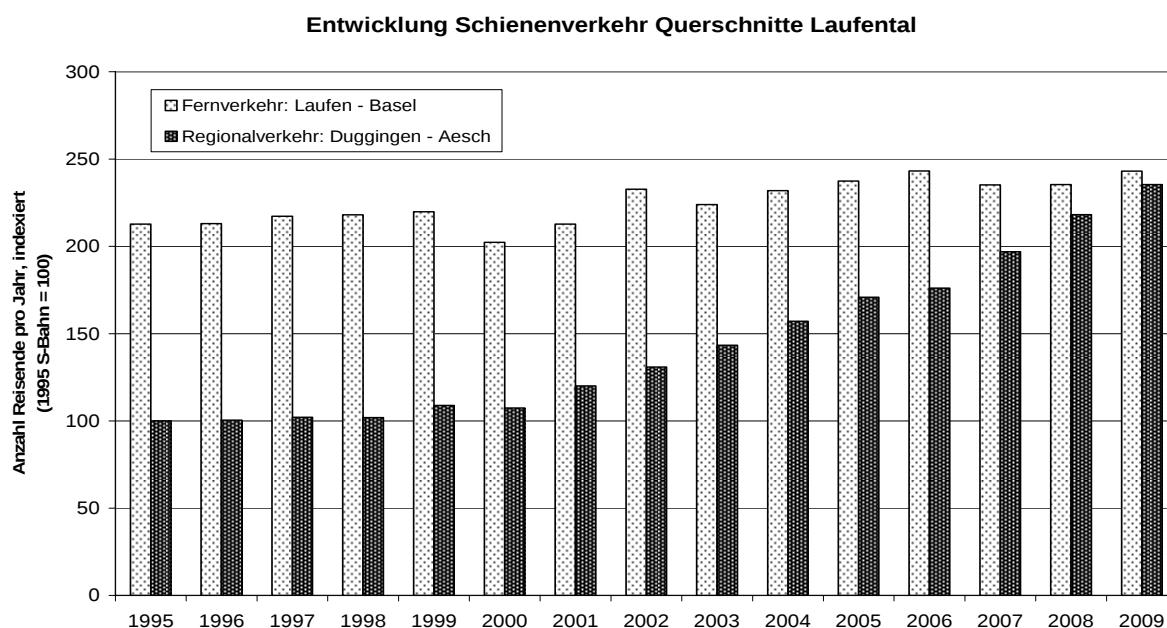
¹ Verkehrszählung TBA BL

Als Resultat dieser Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, aber auch als Folge der begrenzten Leistungsfähigkeit auf der Strasse, hat die Bahn in den Jahren 2000 – 2009 eine Verdoppelung der Fahrgast-Frequenzen erfahren. Während auf der Strasse seit rund sieben Jahren eine Stagnation zu verzeichnen ist, ist die Entwicklung auf Seite Bahn nach wie vor ungebrems².

Doch auch auf Seite Bahn sind die Kapazitätsgrenzen erreicht und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten kann das Sitzplatzangebot der Nachfrage auf der gesamten Strecke nicht genügen. Deshalb werden als kurzfristige Massnahmen ab Dezember 2010 einzelne dreiteilige FLIRT-Kompositionen eingesetzt, und als mittel- bis langfristige Massnahme eine Verdichtung des S-Bahn-Angebots auf einen Viertelstundentakt bis Laufen oder ein Halbstundentakt des Fernverkehrs zwischen Delémont – Laufen - Basel angestrebt.



² Fahrgaststatistik SBB



Tab. 2: Entwicklung MIV und ÖV im Raum Laufental/Thierstein, 1995 - 2009

3.3. Bedeutung Busknoten Laufen

Laufen ist sowohl das verkehrliche wie auch das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Raums Laufental/Thierstein. Zudem ist in Laufen das regionale Gymnasium domiziliert. Aus der Region verkehren sechs Buslinien radial zum Bahnhof Laufen und ermöglichen dort schlanke und zeitlich abgestimmte Anschlüsse auf die Bahn wie auch auf die anderen Buslinien.

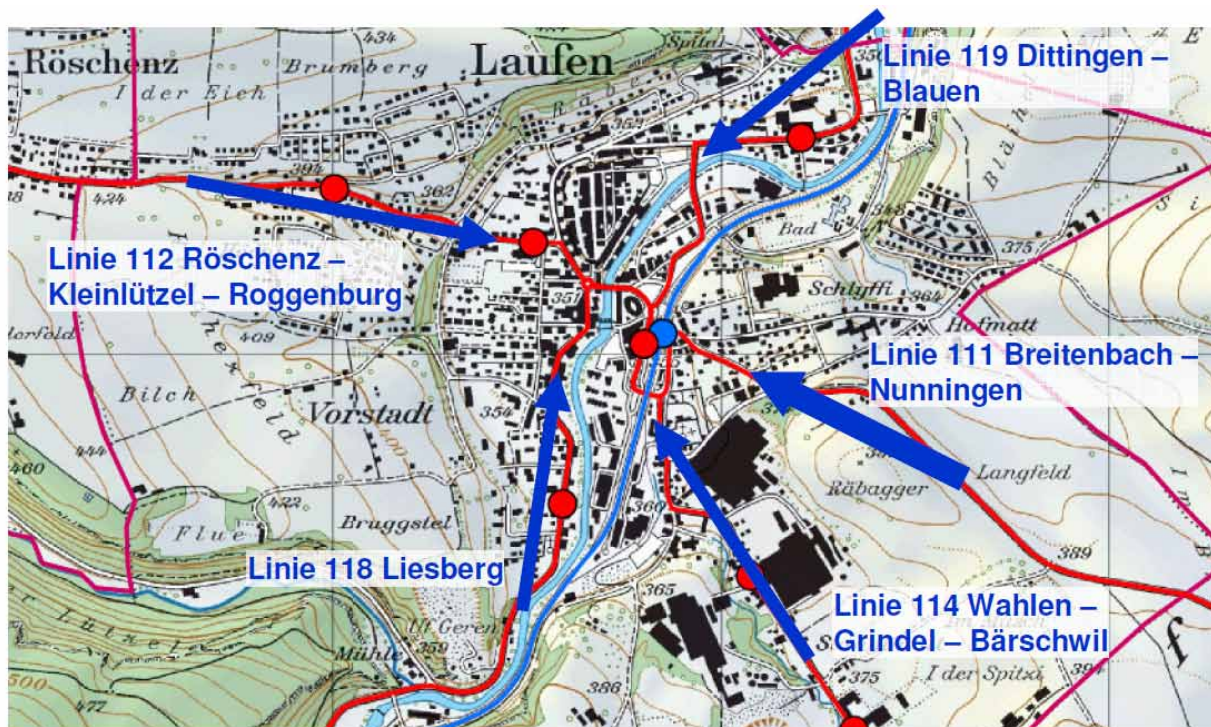


Abb. 1: Zubringerlinien Postauto auf Bahnhof Laufen

Mit der Zunahme der ÖV-Fahrgäste auf der Bahn stieg auch die Anzahl der Fahrgäste in den Bussen. Gleichzeitig haben mit der Inbetriebnahme des neuen Buskonzepts Laufental/Thierstein die Umsteigefrequenzen zwischen den Buslinien stark zugelegt. Rund $\frac{3}{4}$ aller ankommenden Bahnreisenden in Laufen sind Umsteigende auf eine Buslinie.

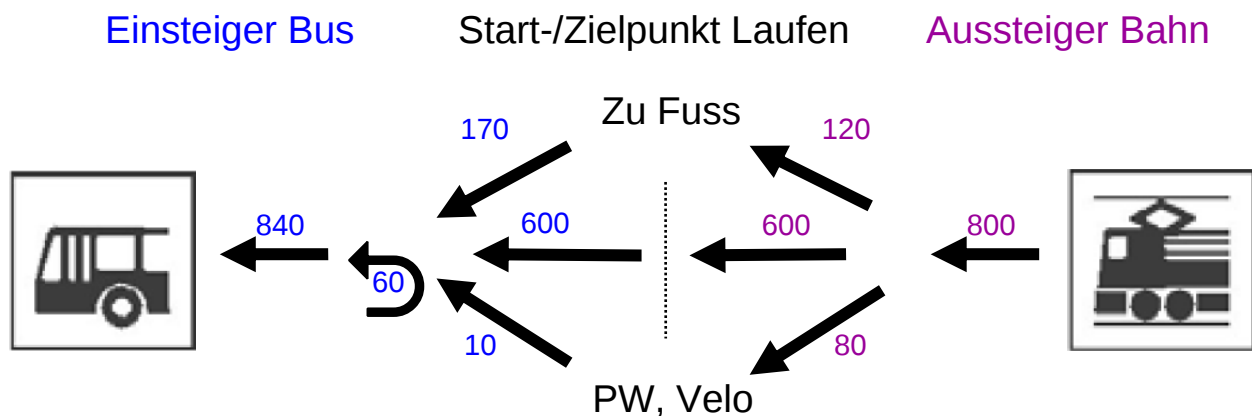


Abb. 2: Umsteigefrequenzen in Abendspitze (16.30 – 18.30 Uhr) am Bahnhof Laufen; Pers/2h

Die Buslinien im Raum Laufental/Thierstein zeichnen sich durch eine ausgeprägte Spitze in den Hauptverkehrszeiten und einer eher bescheidenen Besetzung in den Zwischen- und Randverkehrszeiten aus. In den Spitzenzeiten kumulieren sich Pendler- und Schülerverkehr, weshalb in diesen Stunden aus verschiedenen Richtungen Doppel- bis Dreifachführungen von Bussen notwendig sind.

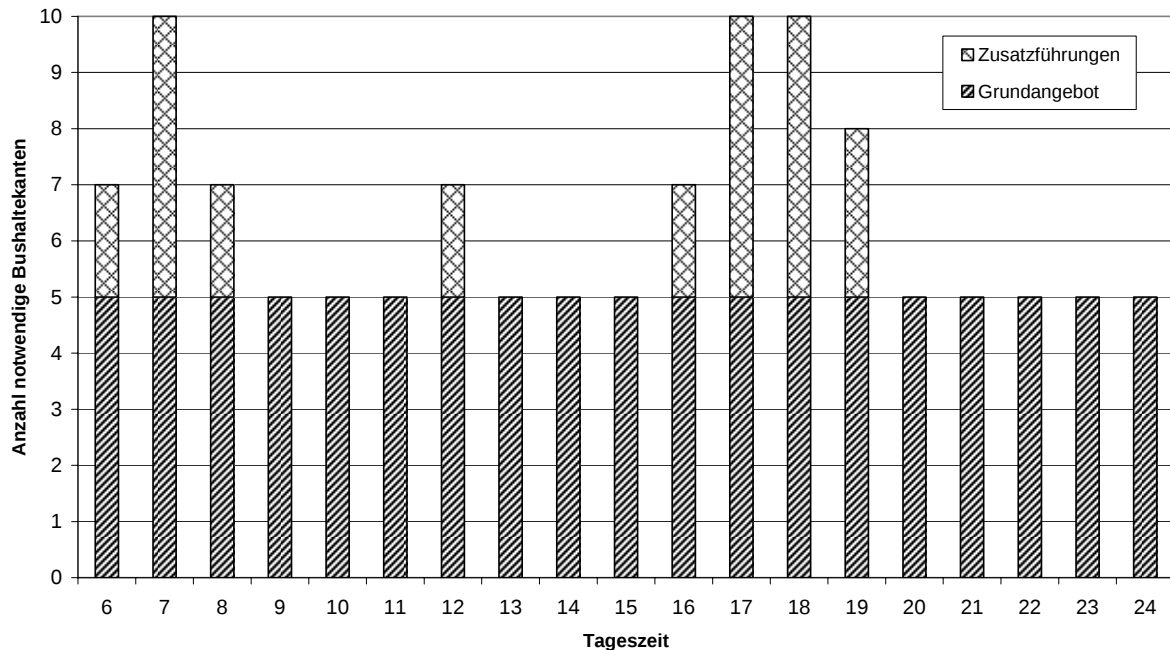


Abb. 3: Verlauf Mehrfachführungen Busse am Bahnhof Laufen

3.4. Situation Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse in Laufen ist sowohl durch den kommunalen wie auch regionalen MIV, durch den Einkaufsverkehr der anliegenden Einkaufszentren von COOP und MIGROS wie auch durch die Postautos stark belastet. Dazu wird der Verkehrsfluss durch Fussgängerquerungen von Bahnreisenden und Einkaufenden zusätzlich gebremst, was die Leistungsfähigkeit dieses Strassenabschnitts weiter reduziert. Als Folge dieser Kumulation kommt der Verkehr in der Bahnhofstrasse täglich in den Hauptverkehrszeiten ins Stocken.

Unter Federführung des Tiefbauamts wurden deshalb im Zusammenhang mit der Umfahrung Zwingen – Laufen ein ganzes Set von möglichen flankierenden Massnahmen im Raum Bahnhof Laufen erarbeitet. Neben kurzfristigen Möglichkeiten wird als mittelfristige Massnahme eine neue Strassenverbindung von der Strassenunterführung zur Delsbergerstrasse verfolgt (Projekt „neue Birsbrücke Laufen“), welche neu den kommunalen und regionalen MIV aufnehmen soll, so dass der Raum Bahnhof nur noch durch den lokalen MIV, den Postautoverkehr und die Fussgänger genutzt wird.

Die Erarbeitung des Projekts ‚neue Birsbrücke Laufen‘ erfolgte in fachlich enger Zusammenarbeit mit dem Projekt Bushof Laufen. Die beiden Projekte sind inhaltlich aufeinander abgestimmt, in Kenntnis der sachlichen oder zeitlichen Abhängigkeiten.

4. Studie, Vorgehen

4.1. Situation Bushof Laufen heute

Der Bushof Laufen verfügt heute über sieben Halteketten, welche als reine Markierung auf dem Bahnhofplatz angeordnet sind und dementsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG, SR 151.3) nicht entsprechen. Der Witterungsschutz besteht aus zwei Dachständen zwischen den Bushalteketten 2 und 3 und den Vordächern des Perrons beim Aufnahmegebäude.

Die sieben Halteketten sind fix den regelmässig verkehrenden Linien zugewiesen. In den Spitzenstunden teilen sich aufgrund der Mehrfachführungen einzelner Kurse bis zu zehn Postautobusse die beengten Verhältnisse. Dadurch ist einerseits die Übersichtlichkeit für die Benutzer nicht mehr gegeben, andererseits ist der Mix aus Fussgängern und Bussen gefährlich. Oft müssen sich die Busse einen Weg durch die wartenden Personen ‚pflügen‘.

4.2. Künftige Anforderungen

Das seit Dezember 2006 geltende Buskonzept Laufental-Thierstein ermöglicht zeitlich schlanke Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn - Bus und Bus - Bus. Dementsprechend ist eine leichte Orientierung für die Benutzer sehr wichtig, damit der Wechsel auch für nicht geübte Benutzer in der kurzen Zeit erfolgen kann.

Für den Regelbetrieb der ständig verkehrenden Linien sind fünf permanente Halteketten erforderlich. Zur Abdeckung der Zusatzkurse sind fünf weitere, flexibel verfügbare Halteketten notwendig.

4.3. Planungen Regio-S-Bahn Basel 2003 - 2005

Die Umgestaltung des Bushofs Laufen war ursprünglich im Gesamtpaket der Regio-S-Bahn Basel 2005 als Projekt im Teilbereich ‚Kombinierter Verkehr‘ platziert. Eine entsprechende Planungsstudie im Jahr 2003 erarbeitete einen Variantenfächer, aus welchem eine Bestvariante mit einer Kostenschätzung von rund CHF 2.5 Mio. erkoren wurde. Diese Kostenschätzung floss in die Landratsvorlage zur Regio-S-Bahn Basel 2005 ein (Vorlage 2004/238) und wurde am 3. Februar 2005 vom Landrat genehmigt.

Die anschliessenden Vorprojektarbeiten gediehen aber nur schleppend. Zum einen forderte die SBB als Eigentümerin der Parzelle einen Realersatz für den teilweise wegfallenden P+R-Parkplatz, zum anderen bekundete die Stadt Laufen zusätzliche Ansprüche an den Bushof, welche in der Studie nicht berücksichtigt waren. Beides führte dazu, dass der Bushof Laufen in zeitlicher wie auch in finanzieller Hinsicht nicht wie geplant im Rahmen des Ausbaus der Regio-S-Bahn Basel 2005 erstellt werden konnte, sondern weitergehende Abklärungen nötig wurden.

Als Konsequenz dieser Entwicklung wurde beschlossen, den Umbau des Bushofs Laufen formal vom Ausbau der Regio-S-Bahn abzukoppeln. Somit soll auch der Verpflichtungskredit zum Landratsbeschluss betreffend Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 um den Anteil ‚Kombinierter Verkehr‘ Bahnhof Laufen gekürzt werden.

4.4. Planungen Agglomerationsprogramm Basel 2005 - 2009

Basis der weiteren Abklärungen waren die Studien von 2003, deren Bestvariante nach wie vor Gültigkeit besass. Ab 2005 wurden die Arbeiten für ein erweitertes Vorprojekt wieder aufgenommen. Doch unterschiedliche und wechselnde Ansprüche von Seiten der SBB und der Stadt Laufen führten dazu, dass erst 2009 eine Lösung gefunden werden konnte, die allen Ansprüchen genügte.

Da sich aufgrund der gewachsenen Ansprüche an den Bushof schon bald abzeichnete, dass der in der Landratsvorlage zur Regio-S-Bahn Basel 2005 für den Umbau eingestellte Betrag nicht ausreichen würde, brachte man das Projekt in das Agglomerationsprogramm Basel ein. Mit dem Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 30. September 2009 wurde denn auch das Projekt Bushof Laufen als förderungswürdiges Projekt beurteilt und mit einem Finanzrahmen von CHF 6.94 Mio (bei einer 40%igen Beteiligung des Bundes) in die erste Tranche (Realisierungsbeginn zwischen 2011 – 2014) aufgenommen. Der Nationalrat hat am 21. September 2010 das Agglomerationsprogramm 1. Generation gutgeheissen und die Freigabe der Mittel ab 2011 beschlossen.

5. Ergebnisse der Studie

Das ursprüngliche Projekt der Planungsstudie von 2003 wurde in der Vorprojekt-Bearbeitung auf weitere Elemente ausgedehnt. Das Vorprojekt hat diese Elemente als einzelne Module behandelt. Diese können unabhängig zu- und weggeschaltet werden. Alle Module zusammen ergeben als Resultat eine hochwertige öV-Drehscheibe Bahnhof Laufen, wie sie im Rahmen des Regio-S-Bahn-Programms inzwischen an den Umsteigebahnhöfen Sissach, Gelterkinden und Dornach-Arlesheim geschaffen wurden. Mit der Aufwertung des Knotens Laufen zu einer öV-Drehscheibe könnte Laufen mit diesen Bahnhöfen gleichziehen. Dieser Schritt ist für das Gesamtsystem Regio-S-Bahn Basel folgerichtig und angemessen.

5.1. Module der ÖV-Drehscheibe Laufen

Modul A: Bushof

Der Umbau des Bushofs ist der Kern der öV-Drehscheibe Laufen. Dieses Modul beinhaltet alle Massnahmen, die für den Ausbau der heutigen Haltestelle zu einem Bushof notwendig sind:

- Umbau Busplatz inkl. neuem Dach
- Ersatz P+R Teil Ost durch Neubau P+R auf Seite Breitenbachstrasse
- Verlegung der Veloparkplätze.
- Anpassungen Bahnhofstrasse

Modul B: Zweite Personenunterführung

Das Modul B beinhaltet alle Massnahmen, die für die vollwertige Inbetriebsetzung einer zweiten Personenunterführung auf Höhe des Bushofs notwendig sind. Mit dem Modul B werden die Zugangs- und Umsteigewege massiv verkürzt und wettergeschützt.

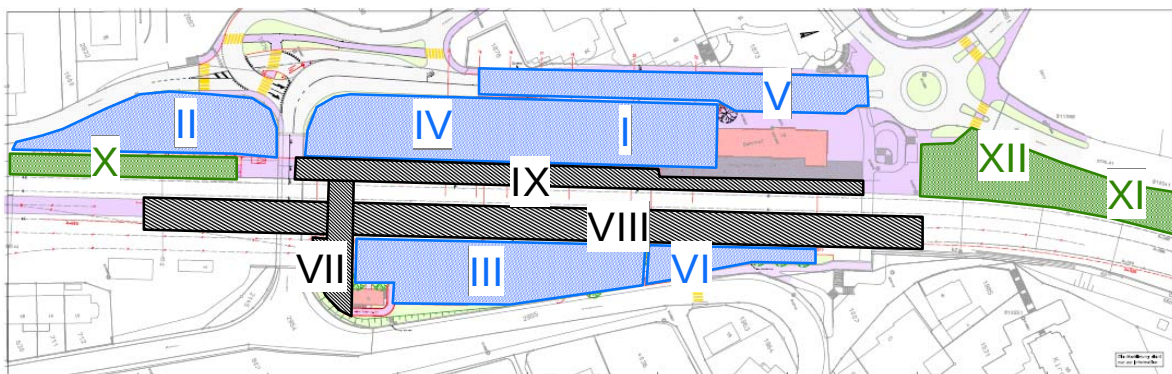
- Neubau zweite Personenunterführung bis zu P+R Breitenbachstrasse
- Verbreiterung und Überdachung Mittelperron inkl. Verlegung Gleis 4
- Überdachung Hausperron

Modul C: Erhöhung Zugänglichkeit und Komfort

Das Modul C rundet die Massnahmen von Modul B ab und bringt den Bahnhof Laufen in einen hochwertigen Endzustand mit direkten Zugangswegen und zusätzlichen Veloabstellanlagen.

- Verschieben des Haltepunktes an Gleis 2 in Richtung Delémont (zentriert zur neuen Personenunterführung) und Rückbau Perron Teil Ost Gleis 2 (in Kurve)
- Rückbau Gleis 1 (Kopfgleis)
- Rückbau eines Anschlussgleises
- Neubau Veloabstellanlage (Im Raum heutiges Gleis 1)
- Verlängerung des Hausperron

Übersicht über alle Module



Modul A

- I: Umgestaltung Bahnhofplatz
- II: Umgestaltung P+R West
- III: Neubau P+R Breitenbachstr.
- IV: Anpassungen Velounterstand
- V: Anpassungen Kantonsstrasse
- VI: Neubau Velounterstand

Modul B

- VII: Neue Personenunterführung
- VIII: Anpassungen Mittelperron
- IX: Überdachung Hausperron

Modul C

- X: Verschieben Haltepunkt
- XI: Rückbau Gleis 1
- XII: Neubau Velounterstand

Abb. 4: Übersicht Module ÖV-Drehscheibe Bahnhof Laufen

Ein Situationsplan des Projekts liegt als Anhang bei.

5.2. Elemente Modul A

Die vorliegende Landratsvorlage beschränkt sich auf die Realisierung des Bushofs, also des Moduls A. Die Inhalte werden nachfolgend näher erläutert.

Bushof (Modul I)

Der Bushof wird neu in fünf permanente Haltekanten und fünf flexible Haltekanten umgestaltet. Die fünf fixen Haltekanten (A – E) werden wie heute schräg angeordnet, neu jedoch behindertentauglich mit einer Perronkantenhöhe von 16 cm und einer Perronbreite von 3.00 m ausgebildet. Aufgrund der beengten Verhältnisse werden die Haltekanten für Standardbusse ausgelegt. Sie sind jedoch auch für Gelenkbusse befahrbar³.

Drei flexible Haltekanten (F, G und L) werden gegenüber dem SBB-Perron, drei Haltekanten (H, I, K) direkt am SBB-Perron angeordnet. Diese flexiblen Haltekanten werden als Aussteigekanten (F, G, L) und als Einsteigkanten (H, I, K) für die Mehrfachführungen während den Hauptverkehrszeiten benötigt. Sie sind nicht unabhängig befahrbar, was aber aufgrund der temporären Halte auch nicht notwendig ist.

Die Zufahrt zu den fixen Haltekanten A – E erfolgt entweder von der Bahnhofstrasse oder von der Ziegeleistrasse (via P+R). Die Wegfahrt ab diesen Haltekanten ist nur auf die Bahnhofstrasse möglich, jedoch in beide Richtungen, d.h. in Richtung Vorstadtkreisel (Dittingen, Röschenz und Liesberg) wie auch in Richtung Strassenunterführung (Wahlen und Breitenbach) und zum Depot von Postauto in der Ziegeleistrasse. Ab den flexiblen Haltekanten F, G, L bzw. zu den flexiblen Haltekanten H, I, K ist nur eine Wegfahrt / Zufahrt via P+R möglich. Da diese Kurse ausschliesslich entweder zum Depot oder vom Depot geführt werden, entsprechen diese Wege dem betrieblich ohnehin notwendigen Weg.

Der Bushof wird anstelle der beiden bisherigen Dachständer ein vollwertiges Dach über die fünf fixen Buskanten erhalten. Damit wird ein Wetterschutz auch beim Einsteigen erreicht. Das Dach wird durch Stützen auf den Busperrons gehalten und gestalterisch auf das alte Perrondach beim Hausperron abgestimmt. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen des Bauprojekts bestimmt.

P+R-Anlage und Velounterstand (Module II, III, IV und VI)

Mit dem Ausbau des Bushofs wird der östliche Teil des bestehenden P+R-Areals sowie der bestehende Velounterstand abgebrochen.

Für den Velounterstand wird auf Seite der beiden neuen flexiblen Haltekanten F, G und L ein vollwertiger Ersatz geschaffen. Ebenso wird neu auf Seite Breitenbachstrasse ein weiterer Velounterstand für rund 100 Velos geschaffen. Damit wird eine Alternative für den heute stets überfüllten Veloständer auf Seite Breitenbachstrasse geschaffen und den Velofahrern erübrigt sich die Benutzung der für Velofahrer nicht ungefährlichen Strassenunterführung.

³ Zur Erfüllung der Behindertengleichstellung genügt ein ebenerdiges Einsteigen bei der zweitvordersten Türe, was mit Gelenkbussen gewährleistet ist.

Für die wegfallenden P+R-Parkplätze beim Bushof wird auf Seite Breitenbachstrasse ein neuer P+R-Parkplatz mit rund 60 Parkfeldern erstellt. Zu diesem Zweck werden die bestehenden Stationsgleise 6 - 8 entfernt und die Anschlussgleise zum Umschlagsschuppen (heute Alteisen-Lager) zurückgebaut.

Die Ein-/Ausfahrt zu diesem neuen P+R-Parkplatz erfolgt über die Breitenbachstrasse. Das bestehende Bahnmeisterhaus mit nebenliegendem Geräteschuppen bleibt aus denkmalpflegerischem Interesse erhalten. Der Zugang ab dem neuen P+R-Parkplatz zu den Perrons erfolgt über die heutige Personenunterführung.

Die Anordnung des neuen P+R-Parkplatzes auf Seite Breitenbachstrasse ermöglicht den Kunden eine direkte Zufahrt von Seite Breitenbach und Wahlen. Dadurch wird die Bahnhofstrasse entlastet und der Konflikt zwischen P+R und Bussen wird erheblich entschärft.

Der verbleibende westliche Teil des P+R-Parkplatzes auf Seite Bahnhofstrasse wird mittels Schranke vom neuen Bushof getrennt. Die Zufahrt zum P+R erfolgt nur noch von Seite Ziegeleistrasse. Die Durchfahrt ist nur noch für betriebliche Fahrten der Busse von/zum Depot erlaubt, bei welchen die Schranke mittels Funk-Anmeldung geöffnet wird. Dank dieser verkehrlichen Trennung von P+R und Bushof wird eine weitgehende Entflechtung der Verkehrsströme erreicht. Ein Punkt, der im heutigen Zustand einer der Auslöser für die vielen Stockungen auf der Bahnhofstrasse ist.

Anpassung Kantonstrasse (Modul V)

Zur Gewährleistung einer zügigen und unabhängigen Ausfahrt aus den neuen fixen Haltekanten A – E ist eine lokale Verschwenkung der Bahnhofstrasse auf Seite Nord (COOP) notwendig. Dadurch müssen die heutigen Längsparkierer aufgehoben werden, was für die Bahnhofstrasse Vorteile bringt, da diese heute eine erheblich Störung des Verkehrsflusses darstellen.

Weiter soll der Fussgängerstreifen beim Eingang zum COOP-Center in Richtung Aufnahmegebäude verlegt werden. Durch diese neue zentrale Lage in der Bahnhofstrasse kann der bestehende Fussgängerstreifen beim Kiosk aufgehoben werden. Baulich wird der Trottoirrand auf Seite COOP angepasst, so dass die Einsehbarkeit für Fussgänger verbessert wird.

Eine Verlegung des Fussgängerstreifens beim COOP ist aufgrund der Geometrie des neuen Bushofs unvermeidbar. Mit dem neuen Fussgängerstreifen werden aber die Fussgängerquerungen besser kanalisiert und optisch für den MIV besser erkennbar.

Anpassungen Seite Bahn

Durch die neue Geometrie des Bushofs muss der Mast der Übertragungsleitung der SBB versetzt werden. Diese Versetzung alleine stellt einen beträchtlichen Kostenpunkt dar. Um den Bushof vollwertig betreiben zu können, ist diese Massnahme jedoch nicht zu umgehen. Zudem sind Anpassungen an den vorhandenen Fahrleitungs-Tragwerken beim Hausperron nötig. Zudem müssen diverse Strom- und Steuerungskabelblöcke verlegt werden.

Weiter müssen durch den Abbruch der Gleise 6 - 8 und der Umgestaltung der Fläche zu einem P+R-Parkplatz die vorhandenen Fahrleitungs-Tragwerke ersetzt werden.

5.3. Elemente Module B und C

Die Elemente der Module B und C werden erst in einer zweiten Tranche realisiert, weshalb auf eine analoge ausführliche Beschreibung der Elemente an dieser Stelle verzichtet wird.

Hingegen wird als Vorbereitungsarbeit für diese zweite Tranche im Rahmen dieser Landratsvorlage bereits ein Projektierungskredit für die Module B und C beantragt.

5.4. Terminprogramm

Für die Umsetzung des Moduls A und die Projektierung und Umsetzung der Module B und C liegt folgendes Terminprogramm vor:

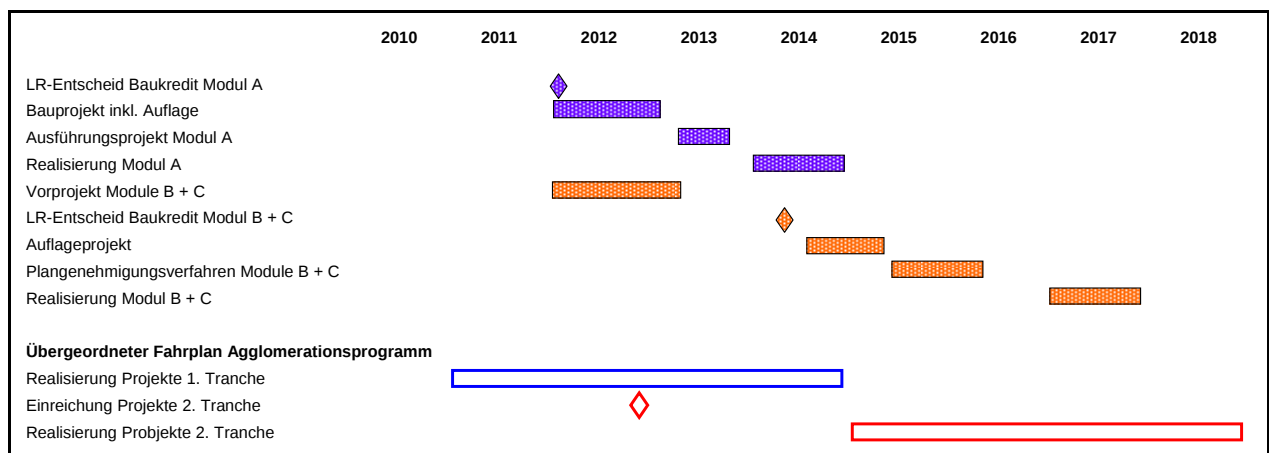


Abb. 5: Terminprogramm Module Bushof Laufen

Das Terminprogramm sieht vor, das Modul A, dessen Finanzierung im Rahmen der ersten Tranche des Agglomerationsprogramms vom Bund gesichert ist, im Jahr 2014 zu realisieren.

Die Module B und C werden bis Ende 2012 soweit projektiert, dass sie als Projekt der zweiten Tranche eingereicht und ab dem Jahr 2017 innerhalb dieser Tranche realisiert werden können.

6. Finanzierung

6.1. Investitionskosten

Die Kosten wurden von einem externen Ingenieurbüro und von der SBB berechnet und den Modulen jeweils zugewiesen. Sie wurden auf der Preisbasis Oktober 2009 ermittelt, die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 25\%$.

Es werden in der Folge sowohl die Kosten für das Modul A wie auch für die restliche Module aufgelistet.

Modul A

Umgestaltung Bahnhofplatz (Bushof)	CHF	2'900'000
Umgestaltung P+R Teil West	CHF	300'000
Ersatzabgeltung P+R Breitenbachstr.	CHF	700'000
Anpassungen/Neubau Velounterstand	CHF	300'000
Anpassungen Kantonsstrasse	CHF	500'000
<u>Anpassungen Seite Bahn</u>	<u>CHF</u>	<u>1'500'000</u>
Zwischentotal	CHF	6'200'000
Diverses / Unvorhergesehenes (ca.10%)	CHF	600'000
<u>Honorar / Nebenkosten</u>	<u>CHF</u>	<u>1'000'000</u>
Zwischentotal	CHF	7'800'000
<u>MWST 8.0%</u>	<u>CHF</u>	<u>630'000</u>
<u>Total</u>	<u>CHF</u>	<u>8'430'000</u>

Modul B

Neubau Personenunterführung	CHF	9'000'000
Anpassungen Hausperron	CHF	3'600'000
Verbreiterung Mittelperron	CHF	5'100'000
<u>Überdachung Hausperron</u>	<u>CHF</u>	<u>600'000</u>
Zwischentotal	CHF	18'300'000
Diverses / Unvorhergesehenes (20%)	CHF	3'700'000
<u>Honorar / Nebenkosten</u>	<u>CHF</u>	<u>3'200'000</u>
Zwischentotal	CHF	25'200'000
<u>MWST 8.0%</u>	<u>CHF</u>	<u>2'000'000</u>
<u>Total</u>	<u>CHF</u>	<u>27'200'000</u>

Modul C

Verschieben Haltepunkt	CHF	4'700'000
Rückbau Kopfgleis 1	CHF	1'600'000
<u>Neubau Velounterstand</u>	<u>CHF</u>	<u>200'000</u>
Zwischentotal	CHF	6'500'000
Diverses / Unvorhergesehenes (20%)	CHF	1'300'000
<u>Honorar / Nebenkosten</u>	<u>CHF</u>	<u>1'200'000</u>
Zwischentotal	CHF	9'000'000
<u>MWST 8.0%</u>	<u>CHF</u>	<u>700'000</u>
<u>Total</u>	<u>CHF</u>	<u>9'700'000</u>

Zusammenstellung

Total Modul A	CHF	8'430'000
Total Modul B	CHF	27'200'000
<u>Total Modul C</u>	<u>CHF</u>	<u>9'700'000</u>
<u>Total alle Module</u>	<u>CHF</u>	<u>45'330'000</u>

6.2. Kostenteiler

Die Kosten für das Modul A werden zum grossen Teil durch den Kanton BL übernommen. Die Stadt Laufen trägt zur Hälfte die Kosten des Ersatzes der Veloabstellanlage auf Seite Bushof und finanziert zu 100% die Erstellung der neuen Veloabstellanlage auf Seite Breitenbachstrasse.

Im Modul B wird von SBB eine Mitfinanzierung in Höhe der Anpassungen beim Hausperron und von der Stadt Laufen eine Mitfinanzierung der neuen Personenunterführung erwartet.

Das Modul C beinhaltet wesentliche Anpassungen die auch dem Betrieb der SBB dienen sowie Ergänzungen zu den vorangehenden Etappenschritten. Dementsprechend wird hier ein substantieller Beitrag der SBB erwartet. Die Stadt Laufen beteiligt sich beim Rückbau des Gleis 1 sowie der dortigen Erstellung des neuen Velounterstands.

Nach Vorstellungen des Kantons BL sollte folgender Kostenteiler in Betracht gezogen werden (In den Beträgen sind die Anteile aus Unvorhergesehenes 20% und MWST 8.0% inbegriffen):

	Total	Anteil BL	Anteil SBB	Anteil Laufen
Modul A	KCHF 8'430	KCHF 8'230	KCHF ---	KCHF 200
Modul B	KCHF 27'200	KCHF 19'400	KCHF 5'400	KCHF 2'400
<u>Modul C</u>	<u>KCHF 9'700</u>	<u>KCHF 3'400</u>	<u>KCHF 4'800</u>	<u>KCHF 1'500</u>
<u>Total</u>	<u>KCHF 45'330</u>	<u>KCHF 31'030</u>	<u>KCHF 10'200</u>	<u>KCHF 4'100</u>

6.3. Kosten Kanton Basel-Landschaft

Modul A

Für die Realisierung des Moduls A wird ein **Baukredit über CHF 8'430'000.00 (inkl. MwSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2009 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Die Kosten werden zulasten des Kontos 50100010 / 700543 verbucht.

Das Projekt befindet sich in der A-Liste der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel. Um optimal von der Bundesbeteiligung von 40% an den anrechenbaren Kosten (maximal CHF 2.77 Mio. Preisbasis Oktober 2005 zuzüglich der MWST und der Teuerung) an den Baukosten profitieren zu können, muss der Baubeginn bis Ende 2014 erfolgen. Der Beschluss der eidgenössischen Räte zum Agglomerationsprogramm ist am 21. September 2010 erfolgt. Grundlage für die Auszahlung von Bundesbeiträgen bildet eine Finanzierungsvereinbarung, die zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Basel-Landschaft abgeschlossen werden muss. Diese regelt die weiteren Einzelheiten und namentlich auch die Modalitäten der Auszahlung. Die Vereinbarung mit dem Bund wird erst vor Baubeginn abgeschlossen.

Die Anlagenteile des Moduls A gehen zur Mehrheit, insbesondere der Bushof, in den Besitz des Kantons Basel-Landschaft über. Der Grund und Boden bleibt im Besitz der SBB. Es ist vorgesehen, dass der Kanton Basel-Landschaft mit der SBB ein Baurecht vereinbart.

Da aber die Anlagenteile in den Besitz des Kantons übergehen, müssen die Kosten im Investitionsprogramm eingestellt werden. Es sind folgende Jahrestanchen vorgesehen:

2012: CHF: 400'000.-

2013: CHF: 500'000.-

2014: CHF: 7'530'000.-

Die Mitfinanzierung der Stadt Laufen am Modul A betrifft die Veloabstellanlagen und beträgt total ca. CHF 200'000.-.

Module B und C

Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes der beiden Module B und C wird ein **Projektierungskredit von CHF 600'000.00 (inkl. MwSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2009 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Die Anlagenteile der Module B und C werden nicht dem Kanton gehören, sondern zum grössten Teil der SBB. Aus diesem Grund werden diese Kosten über die laufende Rechnung bezahlt.

Die Kosten werden zulasten des Kontos 36604000 / 501036 verbucht.

Der Kanton Basel-Landschaft wird das Vorprojekt für die Module B und C vorfinanzieren. Im Rahmen des Vorprojekt soll zwischen der SBB, der Stadt Laufen und dem Kanton eine Vereinbarung abgeschlossen werden, welche die Finanzierungsmodalitäten regeln soll. Danach werden die SBB und die Stadt Laufen dem Kanton die jeweiligen Anteile rückvergüten.

Für die Realisierung der beiden restlichen Module B und C sind ebenfalls Beträge im Finanzplan für die Jahre 2015 – 2018 reserviert. Dabei wird davon ausgegangen, dass auch diese Module Eingang beim Agglomerationsprogramm Basel finden werden, diesmal aber in der zweiten Tranche (2015 – 2018).

6.4. Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
ÖV-Anlagen	40	8'430'000	1	2015
Total		8'430'000		

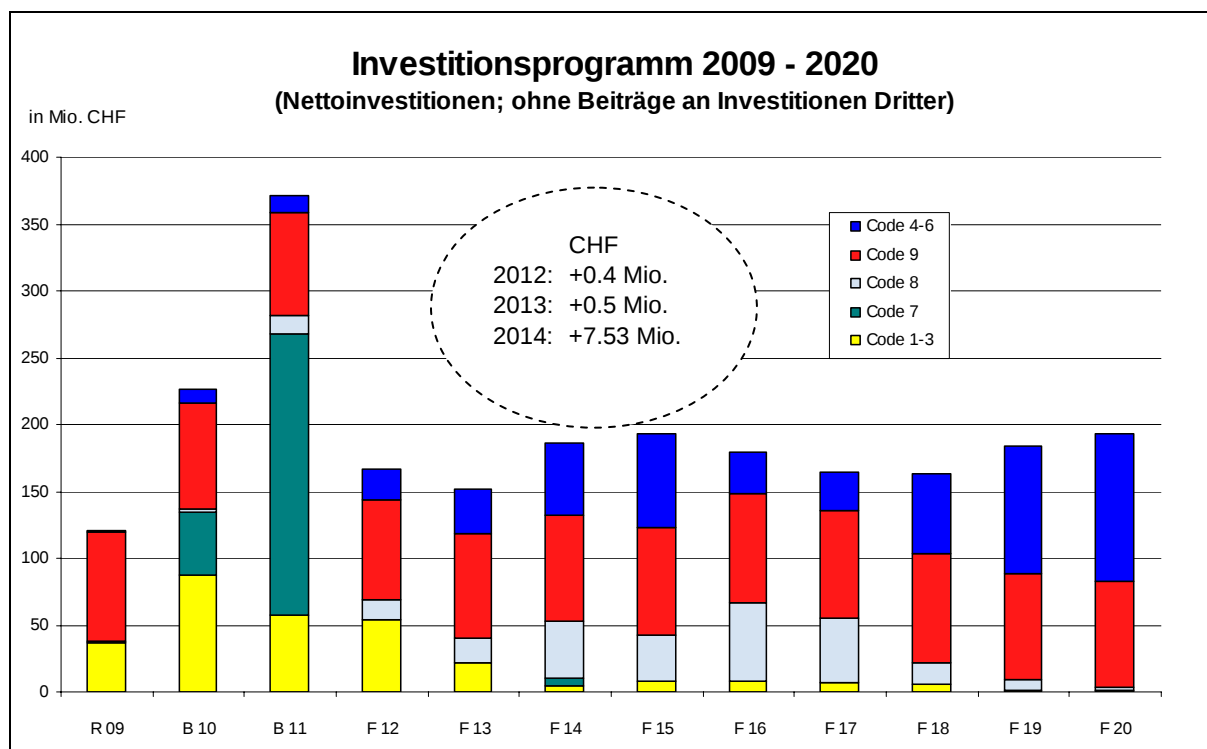
(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2015	2016	2017	2018	2019
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0	0			
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	125'572	136'988			
3	Unterhaltskosten	9'167	10'000			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	1/2015	2016	2017	2018	2019
	ÖV-Anlagen	193'188	210'750	210'750	210'750	210'750
	Total Abschreibungen	193'188	210'750	210'750	210'750	210'750
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	327'926	357'738	357'738	357'738	357'738
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-327'926	-357'738	-357'738	-357'738	-357'738

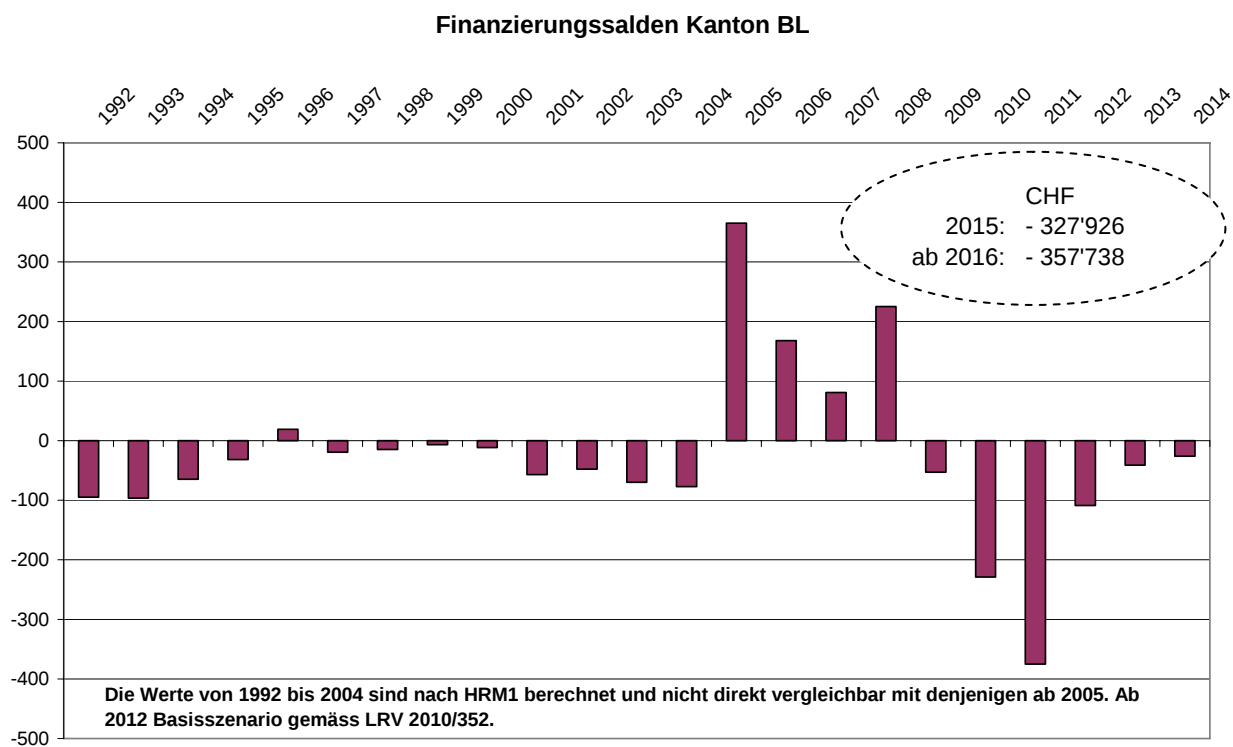
Gemäss dem teilrevidierten Finanzhaushaltsgesetz (FHG), das seit 01.01.2010 in Kraft ist und sich an HRM2 anlehnt, werden die Investitionen:

1. nach der Nutzungsdauer und
2. erst nach Inbetriebnahme abgeschrieben.

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Die **Stadt Laufen** begrüsst die Umgestaltung des Bushofs und damit die Aufwertung des Bahnhofs Laufen. Grundsätzlich sollte die Umgestaltung des Bushofes in Laufen nicht im Widerspruch zur Gesamtverkehrsplanung, u.a. zur Planung einer neuen Birsbrücke stehen. Mit der Kostenbeteiligung für die neue Veloabstellanlagen im Modul A in der Höhe von CHF 200'000.00 ist die Stadt einverstanden.

Die **PostAuto Schweiz AG** sind grundsätzlich mit dem Vorhaben einverstanden und freuen sich über die geplanten Investitionen am Standort Laufen.

Die **SBB** ist im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden und begrüsst insbesondere aufgrund des Kostenrahmens auch die Aufteilung in Module A resp. B und C.

8. Parlamentarische Vorstösse

Postulat [2011-038](#) von Andreas Giger, SP-Fraktion: Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen: Alternativen müssen nun geprüft werden.

Allgemeines

Auf der Bahnhofstrasse in Laufen zwischen Kreisel und Bahnunterquerung überlagern sich Verkehrsströme aller vier Verkehrsmittel. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Strömen, die unmittelbar mit dem nebenliegenden Bahnhof zusammenhängen (Busverkehr, Bahnhofsvorfahrt bzw. Kiss&Ride, Fussverkehr zwischen Altstadt und Bahnhof, Zubringerverkehr zu den angrenzenden Nutzungen) und Verkehrsbeziehungen, die den Bereich nur aufgrund der Lage der Bahnhofstrasse belasten (v.a. Individualverkehr). Die Bewältigung der erstgenannten Verkehrsbeziehungen muss in jedem Fall auch in Zukunft gewährleistet bleiben, die Organisation innerhalb des engeren Bahnhofsumfeldes kann aber optimiert werden. Die letztgenannten Verkehrsströme können allenfalls auf eine alternative Achse verlagert werden, ohne dass daraus Nachteile für die Verkehrsteilnehmenden entstehen müssen.

Die Projekte zum Umbau der ÖV-Drehscheibe Laufen mit einem neuen Bushof und die neue Birsbrücke sind vor diesem Hintergrund zwei Vorhaben, die einander zwar nicht bedingen, aber sich gut ergänzen. Die neue Birsquerung verlagert den Zubringerverkehr aus dem Raum Wahlen/Laufen Südost zwischen Bahnquerung und Vorstadtplatz und entlastet so den Bahnhofsbereich von demjenigen Verkehr, der nicht an die heutige Route gebunden ist. Durch diese Verkehrsreduktion wird Kapazität frei, die für die Aufwertung der ÖV-Drehscheibe und damit für eine attraktivere Führung der direkt mit dem Bahnhof verbundenen Verkehrsströme (insbesondere des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs) genutzt werden kann.

Erwägungen zu den konkreten Punkten:

a) Kostengünstigere Varianten zur Behebung des Verkehrsproblems im Zusammenhang mit der Realisierung des Busbahnhofs

Mit dem Projekt Umgestaltung Bushof Laufen – insbesondere mit den Elementen des Moduls A – wird bereits ein wichtiger Beitrag zur Behebung des Verkehrsproblems im Umfeld des Bahnhofs geleistet: Durch die Schaffung der flexiblen Buskanten und deren rückwärtige Anbindung über den P+R-Bereich müssen in Spitzenzeiten weniger Busse direkt in die Bahnhofstrasse einbiegen, was die Konflikte verringert und Verlustzeiten für die abfahrenden Busse reduziert. Durch die gleichzeitige Aufhebung der Längsparkplätze entstehen weniger Manöver auf der Bahnhofstrasse, was den Verkehrsfluss ebenfalls verbessert. Die Verringerung der Verkehrsbelastung durch die neue Birsquerung wirkt sich zusätzlich positiv auf die Verkehrssituation vor dem Bahnhof aus, ist aber nicht zwingend.

Im Postulat werden weitere Massnahmen vorgeschlagen, um den Verkehrsfluss alternativ zur neuen Birsquerung zu verbessern. Diese werden nachfolgend kurz beurteilt:

Einbahnverkehr

Denkbar wäre ein Einbahnring für den MIV unter Ausnützung von Hohlgasse und Portlandstrasse. Um ein einfaches Ein- und Ausfahren aus diesem Einbahnring zu ermöglichen, müsste der Einbahnring im Gegenuhrzeigersinn befahren werden. Für die aus dem Bushof ausfahrenden Busse würde sich die Situation während der Spitzenstunde allerdings nur wenig verbessern, da sie auch in diesem Fall den von der Bahnunterführung Richtung Kreisel Naustrasse fahrenden Verkehr queren müssten. Zudem würde durch diese Lösung die wichtige Fussgängerbeziehung vom Bahnhof Richtung Vorstadt über den Portlandsteg neu gleich zwei Mal durch Strassen unterbrochen.

Lichtsignalanlage mit Buspriorisierung

Die Busse fahren aufgrund der Abnahme der Anschlussspinne am Bahnhof Laufen äusserst konzentriert ab (6 Busse zur gleichen Abfahrtsminute). Um die Busse bei der Abfahrt priorisieren zu können, muss deshalb der motorisierte Verkehr in diesen kurzen Phasen für mehrere Minuten zurückgehalten werden. Bei einer Priorisierungsphase von drei Minuten wären davon je Richtung im Mittel rund 20 bis 30 Fahrzeuge betroffen, was einem Rückstau von 120 bis 200 Metern entspricht. Als Folge davon würde sich der Verkehr über die Birsbrücke hinein bis zum Vorstadtplatz bzw. unter der Bahnunterquerung bis zum Knoten Güter-/ Breitenbachstrasse zurückstauen. Von diesen Überlastungen wären in den Knotenbereichen auch die wegfahrenden Busse betroffen, was den Priorisierungseffekt wieder kompensieren dürfte.

Aufhebung von Parkplätzen und Zebrastreifen

Die Aufhebung von Parkplätzen ist im Projekt Busbahnhof Laufen vorgesehen. Die Aufhebung von Zebrastreifen würde angesichts der komplexen Verkehrsabläufe und der gebündelten Fussverkehrsströme eine Verschlechterung gegenüber heute mit sich bringen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die angeregten Massnahmen entweder bereits in das Vorhaben Bushof Laufen integriert wurden oder nicht zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bahnhofsbereich beitragen. Mit dem geplanten Projekt werden die

erforderlichen und zweckmässigen Massnahmen zur Entflechtung der Verkehrsströme an der Bahnhofstrasse umgesetzt und damit der Verkehrsfluss bei den gegebenen Belastungen optimiert. Eine weitergehende Verbesserung der verkehrlichen Situation ist ausschliesslich über eine Verlagerung des birsquerenden Verkehrs auf eine neue Brücke (gemäss LRV 2010-281) zu erreichen.

b) Stärkere Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich zwischen Bahnhof, Vor- und Altstadt

Die Achse Bahnhof-Vorstadtplatz-Altstadt ist für den Fuss- und Radverkehr von grosser Bedeutung und ist Teil des kantonalen Radroutennetzes. Auch mit dem Fuss- und Radverkehrssteg flussaufwärts der historischen Brücke bleibt letztere der wichtigste Zubringer für Fussgänger und Radfahrende aus Alt- und Vorstadt zum Bahnhof.

Der Spielraum für eine Qualitätserhöhung für den Fuss- und Radverkehr ist bei den heutigen Verhältnissen allerdings gering. Die Bahnhofstrasse ist eine Kantonsstrasse mit 10'000 Fahrzeugen pro Tag und muss zudem den Anforderungen des Busverkehrs gerecht werden. Verbreiterungen zugunsten von Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr sind insbesondere im Bereich der alten Brücke nur mit grossem Aufwand möglich.

Eine deutliche Aufwertung dieser wichtigen Achse ist möglich, wenn das Aufkommen von MIV und ÖV spürbar verringert wird. Mit der neuen Birsquerung (gemäss LRV 2010-281) wird der birsquerende MIV weitgehend verlagert, so dass die angestrebten Ziele erreicht werden können.

c) Zusätzlich soll zu der bestehenden Linienführung der Umfahrung Laufen/Zwingen eine Variante geprüft werden, welche ausgangs Zwingen, Richtung Laufen eine Erschliessung des Industriegebietes Laufen Ried ermöglicht. Damit wird der Ziel-/Quellverkehr in das Industriegebiet, nach Wahlen und ins Thierstein nicht mehr zentral über das Bahnhofsgebiet in Laufen geführt.

Zurzeit läuft im Rahmen des Vorprojektes der Umfahrung Laufen / Zwingen eine Aufgaben- und Variantenüberprüfung. Die Beantwortung der gestellten Frage wird im Rahmen der Landratsvorlage für die Genehmigung des generellen Projektes der Umfahrung Laufen / Zwingen erfolgen. Diese Landratsvorlage soll voraussichtlich im Sommer 2012 an den Landrat überwiesen werden.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 20. Dezember 2011

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Zwick

der Landschreiber:

Achermann

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

10. Anhang

Situationsplan Massnahmen Modul A (Bushof, P+R-Anlagen)

Landratsbeschluss

über den Verpflichtungskredit zur Umgestaltung des Bushofs Laufen

vom Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für den Um- und Ausbau des Moduls A des Bushofs Laufen wird ein Verpflichtungskredit über CHF 8'430'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8.0% bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt (Preisbasis Oktober 2009).
2. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 40% an den anrechenbaren Kosten, maximal CHF 2.77 Mio. Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der Mehrwertsteuer und der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für die Module B und C des Bahnhofs Laufen wird ein Verpflichtungskredit über CHF 600'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8.0% bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt (Preisbasis Oktober 2009).
4. Der Verpflichtungskredit zum Landratsbeschluss betreffend Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 wird um den Anteil ‚Kombinierter Verkehr‘ Bahnhof Laufen von CHF 2'689'560 (inkl. Reserven) gekürzt.
5. Die Ziffern 1 und 3 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. Die Erledigung des Postulates [2011-038](#) von Andreas Giger, SP-Fraktion: Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen - Alternativen müssen nun geprüft werden, wird zur Kenntnis genommen und das Postulat wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: