

# Infoblatt: Doppelspur Grellingen–Duggingen.

17.10.2017

## Auslöser.

Die Fernverkehrszüge Biel–Delémont–Laufen–Basel sollen ab Dezember 2023 neu wieder bis in die Westschweiz verkehren. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Züge zur halben und nicht mehr zur vollen Stunde in Basel ankommen. Anschlussreisende, die in Basel die kurz nach der vollen Stunde abfahrenden Züge nach Deutschland und nach Luzern (–Tessin) nehmen möchten, müssten mehr Reisezeit in Kauf nehmen, ab Laufen mit der S3 über 10 Minuten, ab Delémont mit dem ICN über eine halbe Stunde. Die Kantone Basel-Landschaft und Jura haben sich im November 2015 mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der SBB darauf geeinigt, dies mit einer zusätzlichen schnellen Verbindung Biel–Delémont–Laufen–Basel zu kompensieren, welche zur vollen Stunde in Basel ankommt. Dazu ist ein Streckenausbau nötig, hauptsächlich auf der einspurigen Laufentallinie.

## Projekthalt.



*Auf dem rot markierten Abschnitt wird die Strecke auf zwei durchgängige Spuren ausgebaut.*

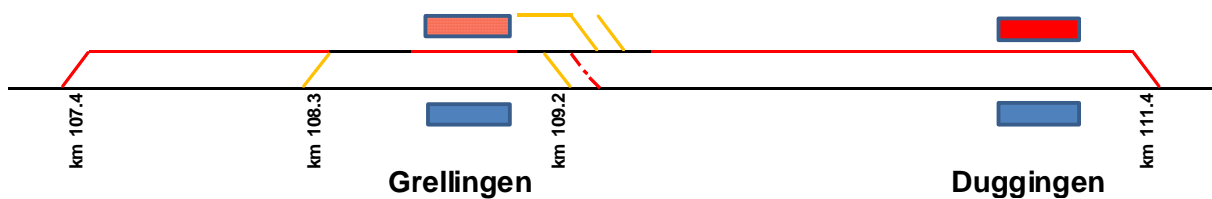
Das Projekt Doppelspur Grellingen–Duggingen schafft im Laufental die nötigen Voraussetzungen für die zusätzliche schnelle Verbindung. Das Projekt beinhaltet als wichtigste Elemente:

- die Verlängerung des bestehenden Kreuzungsgleises in Grellingen um 1 Kilometer Richtung Chessiloch und um 2 Kilometer nach Duggingen, bis zur Strassenunterführung Aeschstrasse;
- die teilweise Verschiebung beziehungsweise den Neubau des bestehenden Gleises, damit die Neigezüge die Gleisanlage mit der für den Fahrplan erforderlichen Geschwindigkeit von 100 km/h befahren können;
- umfangreiche Massnahmen zur Verbreiterung und Absicherung des Trassees;
- in Duggingen einen zusätzlichen Aussenperron inklusive behindertengerechtem Bahnzugang.

## SBB AG

Infrastruktur, Projekte Olten  
Bahnhofstrasse 12 · 4600 Olten · Schweiz  
guenter.spaeth@sbb.ch · www.sbb.ch/bahnausbauten

In Grellingen wird der Bahnübergang Bahnweg aufgehoben. Grund sind strengere gesetzliche Konstruktionsvorschriften, welche beim Neubau des Übergangs an heutiger Lage zur Anwendung kämen. Gemäss diesen ist die Querneigung der künftigen beiden Kurvengleise zu steil, der Bahnübergang darum zu uneben. Strassenfahrzeuge könnten ihn bloss langsam befahren und entsprechend höher wäre die Störungsanfälligkeit. Die geplante Querneigung ist jedoch unabdingbar, damit die Neigezüge die Kurve schneller, beziehungsweise in der für den Fahrplan erforderlichen Geschwindigkeit befahren können.



Die Topologie des künftigen zweiten Gleises.

Legende:  Bestand  Neubau / Anpassung  Rückbau

### Finanzierung.

Die Kosten für das Projekt betragen gemäss Schätzung der Studie 102,2 Mio. Franken (Genauigkeit +/- 30 Prozent). Es ist Teil des Vorschlags für den Bahnausbau Schritt 2030/35, welchen der Bundesrat am 29. September 2017 in die Vernehmlassung gegeben hat. Welche Projekte in dessen Rahmen definitiv via dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert und realisiert werden, entscheidet voraussichtlich 2019 das Bundesparlament. Weitere Informationen: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

### Zeitplan.

Bis Ende 2017 erstellt die SBB im Auftrag der Kantone das Vorprojekt für den Doppelspurausbau. Die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn finanzieren die Projektierung. Gemeinsames Ziel von Bund, Kantonen und SBB ist es, die Planung soweit voranzutreiben, dass die Umsetzung der Doppelspur bei einer positiven Parlamentsentscheidung ab 2021 erfolgen und die Doppelspur Ende 2023 in Betrieb genommen werden kann.

### Projektleitung.

SBB AG  
 Infrastruktur, Projekte Olten  
 Günter Späth, [guenter.spaeth@sbb.ch](mailto:guenter.spaeth@sbb.ch)  
 Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

### Medianfragen.

SBB Medienstelle: [press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch)