



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 19. März 2012  
zur Vorlage Nr.: [2011-378](#)  
Titel: **Umgestaltung des Bushofs Laufen; 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](#)

---



## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Umgestaltung des Bushofs Laufen; Kreditvorlage

Vom 19. März 2012

#### 1. Ausgangslage

Gemäss Vorlage des Regierungsrats hat der öffentliche Verkehr (ÖV) innerhalb der Region Laufental/Thierstein und von dort in Richtung Basel in den letzten 15 Jahren stark zugenommen, wobei Laufen einen wichtigen Umsteigepunkt im Bus- und Bahnverkehr darstelle. Weil auf dem Areal des Bahnhofs Laufen zu bestimmten Tageszeiten sehr viele Busse gleichzeitig verkehren und bestimmte Anforderungen, wie sie an moderne Bushaltestellen gestellt werden, nicht mehr erfüllt seien, solle der Bahnhof Laufen mit einem neuen Bushof und weiteren Massnahmen zu einer ÖV-Drehscheibe aufgewertet werden. Für den *Umbau des Busplatzes, den Neubau von P+R-Flächen, die Verlegung von Veloparkplätzen und Anpassungen in der Bahnhofstrasse* wird ein Baukredit über **CHF 8,43 Millionen** beantragt. An diesen Kosten wird sich der Bund mit max. CHF 2,77 Millionen beteiligen. Für ein Vorprojekt zu einer *neuen Personenunterführung* und der *Erhöhung der Zugänglichkeit der Perrons* wird ein Projektierungskredit von **CHF 600'000** beantragt. Im Übrigen solle das Postulat [2011/038](#) abgeschrieben werden.

Für Details wird auf die Vorlage selbst verwiesen.

#### 2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrats am 12. Januar 2012 an ihren Sitzungen vom 2. und 16. Februar 2012. Unterstützt wurde sie in ihrer Beratung durch Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), Michael Köhn, Generalsekretär BUD, Urs Roth, stv. Leiter des Tiefbauamts (TBA) und dort Leiter des Geschäftsbereichs Verkehr, Axel Mühleemann, im Geschäftsbereich Verkehr Leiter Projektmanagement, sowie Jörg Jermann, im TBA stv. Leiter des Geschäftsbereichs ÖV.

In der einleitenden Präsentation wurde die Ausgangslage und anhand von Bildern auch die heutige, für alle Passagiergruppen unbefriedigende Situation dargelegt. Weiter wurde schematisch gezeigt, welche Massnahmen wann in welchen Modulschritten geplant sind (siehe Vorlage, S. 11 bis 15). Auch wurden die Kosten für die einzelnen Schritte und die Beteiligung der verschiedenen Parteien an denselben präsentiert, u.a. der Bund im Rahmen

des aktuellen Agglomerationsprogramms Basel. Abschliessend wurden noch andere, aktuelle Verkehrsbauprojekte erwähnt, deren Realisierung aber nicht vom Bau des neuen Bushofs abhängt.

##### 2.1 Fragen zum konkreten Bauprojekt und dessen Kosten

Betreffend Bauablauf wurde vermerkt, man wolle etappiert vorgehen und zuerst die Bedarfshaltestellen bauen, um diese dann während des Umbaus des eigentlichen Bushofs benutzen zu können.

Wegen der scheinbar hohen Kosten wurde auf entsprechende Frage aus der BPK vom TBA vermerkt, dass nur *die minimalen Standardlösungen für einen Bushof* (Betonplatten bei den Bushaltestellen, Flachdach) gewählt worden seien. Wollte man Kosten sparen, könnte das Dach weggelassen werden. Damit ginge aber eine gewisse Funktionalität u.a. für ältere und/oder behinderte Menschen – sie könnten bei schlechtem Wetter nicht mehr geschützt auf den jeweiligen Perrons auf ihren Bus warten – wie auch ein gewisser Komfort verloren. Wollte man den ÖV fördern, müsse man solche Faktoren berücksichtigen.

Im Weiteren seien betreffend Anbau ans bestehende Dach sowie bei der ganzen Umgestaltung des Bahnhofareals die *Fragen bzgl. Denkmalschutz* geklärt worden.

Auch hinsichtlich *Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes* sei die als behindertentauglich geltende Haltestellenkantenhöhe von 16cm gewählt worden. Nötigenfalls könne eine Erhöhung – sollte eine solche in Zukunft gesetzlich vorgeschrieben werden – durch entsprechende Nachbesserungen vorgenommen werden. Weil es sich in Laufen aber um eine Endhaltestelle handle, könne also noch längerfristig mit Rampen gearbeitet werden und sei ein niveaugleicher Einstieg nicht zwingend.

Durch die Umgestaltung des Bahnhofareals und der Bahnhofstrasse gehen zwar die *Parkplätze* in der Bahnhofstrasse, aber keine P+R-Parkplätze verloren. Mit der Aufhebung der Parkplätze in der Bahnhofstrasse werden Verkehrsbehinderungen durch parkierende Autos beseitigt.

Hinsichtlich *Beteiligung von nutzniessenden Gemeinden in Baselland und Solothurn* sowie des Kantons Solothurns verwies die Verwaltung auf das gemäss Vorlage [2004/238](#) geltende Territorialprinzip, nach welchem der jeweilige Standortkanton des Bauprojekts für die Kosten aufkomme.

Sämtliche *Fragen betreffend Unterführung* sollen mit

dem beantragten Projektierungskredit geklärt werden.

### 2.2 Vergleich mit dem ursprünglichen Projekt von 2003 (Vorlage [2004/238](#))

Das damalige Projekt sei wesentlich günstiger gewesen (siehe Ziffer 4 LRB, Kreditkürzung für den Ausbau der Regio-S-Bahn um CHF 2,7 Millionen), weil damals noch verschiedene Elemente nicht berücksichtigt worden seien (u.a. Landkauf von den SBB für mehr Raum wegen dem Einsatz von Gelenkbussen, Ersatz für P+R, Witterungsschutz, Versetzen von Strommasten).

### 2.3 Fragen zu den weiteren Baumodulen

Was die *Kostenbeteiligung Dritter (Laufen, Bund, SBB etc.) an den weiteren Modulen B und C* betrifft, wurde betont, dass diesbezüglich vieles u.a. von der Vorlage des Bundesrats an die Bundesversammlung zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur ([FABI](#)) abhängt. Damit könne sich vieles verändern und z.B. die Finanzierung von Perronanlagen an die Kantone übertragen werden. Da dies aber erst 2016 in Kraft treten solle und die Module B und C erst später realisiert werden sollen, sei es unnötig, sich dazu weitere Gedanken zu machen. Hingegen sei klar, dass Baselland der Treiber sein müsse, wenn es Laufen als Verkehrsknoten aufwerten wolle, weil die anderen Parteien von sich aus wohl nichts verändern würden.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

## 3. Detailberatung

### 3.1 Abschreibung des Postulat [2011/038](#)

Im Postulat wird die Prüfung günstigerer Alternativen zum älteren Projekt "Neue Birs-Brücke in Laufen" gefordert. Die Verwaltung legte der BPK ihre Beurteilung der Forderungen aus dem Postulat dar. Hieraus zeigte sich, dass dem Wunsch des Vorstosses eigentlich nur mit dem Projekt für eine neue Birs-Brücke entsprochen werden könne und die Linienführung der Umfahrung Laufen-Zwingen nicht mit den beiden Projekten Bushof Laufen und Neue Birs-Brücke Laufen zusammenhängt. Nach Ansicht einer Mehrheit der BPK soll dieser Vorstoss deshalb erst im Zusammenhang mit der Behandlung von [2010/281](#), Neue Birs-Brücke in Laufen, abgeschrieben werden.

### 3.2 Beschlüsse der BPK

://: Dem Büro des Landrats wird beantragt, die beiden Vorlagen [2010/281](#), Neue Birs-Brücke in Laufen, und 2011/378, Umgestaltung Bushof Laufen, zusammen in einer Sitzung zu behandeln, weil die Abschreibung des Postulats [2011/038](#) eher mit ersterer Vorlage zusammenhängt.

## 4. Antrag an den Landrat

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Ziffern 1 bis 5 der LRV 2011/378 gemäss unverändertem Entwurf zu beschliessen.

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 10:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen, das Postulat [2011/038](#) abzuschreiben.

Grellingen, 19. März 2012

Im Namen der Bau- und Planungskommission  
Der Präsident: Franz Meyer

Beilagen:

- Unveränderter Entwurf des Landratsbeschlusses

## 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 Bahnhof 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, „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: