



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Korrektion Ortsdurchfahrt Grellingen,
Ausführung 1. Etappe: Abschnitt Baselstrasse
Kreditvorlage**

Datum: 17. September 2013

Nummer: 2013-335

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](#)



2013/335

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Korrektion Ortsdurchfahrt Grellingen
Ausführung 1. Etappe: Abschnitt Baselstrasse
Kreditvorlage**

vom 17. September 2013



1. Zusammenfassung

Mit der Ortsumfahrung durch den Eggfluchtunnel konnte der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt Grellingen im Strassenzug Baselstrasse – Bahnhofstrasse bis heute nahezu halbiert werden. Nach wie vor geblieben ist der (Pendler-)Durchgangsverkehr von/nach Seewen und Nunningen. Mit dem Projekt "Ortsdurchfahrt Grellingen" soll nun der Strassenzug Baselstrasse – Delsbergstrasse den heutigen Anforderungen angepasst und der Dorfkern aufgewertet werden. Diese flankierende Massnahme nach Fertigstellung des Eggfluchtunnels bezweckt insbesondere auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und berücksichtigt den Instandsetzungsbedarf der Kantonsstrasse.

Das Ortsbild von Grellingen, welches im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt ist, weist ein langgezogenes Zentrum mit kompakter Bebauung entlang der Kantonsstrasse auf. Die vom Strassenzug Baselstrasse – Delsbergstrasse gebildete Ortsdurchfahrt durchquert den Siedlungsraum in sanften Krümmungen entsprechend der Topografie. Im Bereich des Ortszentrums sind noch einige räumliche und architekturhistorische Qualitäten vorhanden, die für ein Laufentaler Industriedorf typisch sind. Durch die Eingriffe der letzten Jahrzehnte hat die Homogenität und damit die Qualität des Strassenbildes jedoch stark gelitten. Deshalb ist es auch ein besonderes Anliegen der Gemeinde Grellingen, mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wieder ein attraktiveres Ortsbild zu erhalten.

Für die gesamte Ortsdurchfahrt liegt ein Gestaltungskonzept vor. Als 1. Etappe soll nun der Abschnitt Baselstrasse, inkl. Anpassung der Bahnhofstrasse, ausgeführt werden.

Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird das Dorfzentrum wieder zu einem attraktiven Begegnungsort für die Bevölkerung. Dafür sind im vorliegenden Projekt besondere Massnahmen für Fussgänger vorgesehen wie z.B. Verbreiterung der Trottoirs mit Einbezug der Vorplätze und entsprechender Oberflächengestaltung durch Belagswechsel. Zusätzlich sind neue Bäume zur Akzentuierung der räumlichen Gliederung des Strassenraumes geplant. Neu wird hangseitig das fehlende Trottoir erstellt, um die Sicherheit für Fussgänger im ganzen Ortskern zu verbessern. Dazu wird die Fahrbahnbreite von heute ca. 7.50 m auf 6.50 m, entsprechend der Regelbreite für Kantonsstrassen Kategorie 2, reduziert. Die hangseitigen Stützmauern, Vorgärten und Garagenvorplätze müssen entsprechend zurückversetzt bzw. angepasst werden.

Neben der gestalterischen Aufwertung des Dorfzentrums soll auch die Wohnqualität entlang der Baselstrasse verbessert werden. Die Fahrbahnverschmälerung trägt auch zur Geschwindigkeitsdämpfung und besseren Einhaltung der Innerortsgeschwindigkeit bei. Zudem ist ein Lärm mindernder Deckbelag vorgesehen. Trotz der reduzierten Fahrbahnbreite bleibt gewährleistet, dass bei einer Sperrung des Eggfluchtunnels der gesamte Verkehr wieder über die Ortsdurchfahrt umgeleitet werden kann. Ebenfalls ist die Nutzung als Ausnahmetransportroute Typ II weiterhin sichergestellt.

Mit dem Landratsbeschluss Nr. [2001/310](#) vom 18. Dezember 2001 bzw. dem Rektifikat LRB Nr. 564 vom 31.10.2002 wurde für die Ausarbeitung des Gestaltungskonzeptes ein Projektkredit von Fr. 150'000.00 bewilligt.

Mit dieser Vorlage wird für die 1. Etappe der Ortsdurchfahrt Grellingen für die SIA-Projektphasen 41 bis 53 (Ausführungsprojekt, Submission und Realisierung) ein Verpflichtungskredit von Fr. **7'150'000.- inkl. MWSt.** beantragt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung / Projekt / Konzept	4
3.2.	Heutige Situation	4
3.3.	Künftige Situation und Ziele	5
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
3.5.	Alternativen	6
4.	Die gewählte Lösung	7
5.	Das Projekt	7
6.	Termine	10
7.	Kosten und Finanzierung	11
7.1.	Investitionskosten	11
7.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter	12
7.3.	Finanzierungszahlen nach FHG §35 4	12
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	13
9.	Antrag	13
10.	Anhang	14

2. Rechtliche Grundlagen

Das vorliegende Projekt basiert auf dem Landratsbeschluss Nr. [2001/310](#) vom 18. Dezember 2001 sowie auf dem Rektifikat LRB Nr. 564 vom 31. Oktober 2002. Das Bauprojekt ist Bestandteil des vom Landrat am 26. März 2009 Nr. 1080 [beschlossenen](#) kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur).

Gemäss TBA Typenplan T-002 vom 01.03.2009 ist die Ortsdurchfahrt Grellingen als Kategorie 2 "wichtige übrige Kantonsstrasse oder weniger wichtige Hauptverkehrsstrasse" klassiert.

Weitere massgebende rechtliche Grundlagen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind:

- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998
- Strassengesetz vom 24. März 1986
- Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 1. April 1987
- Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Dezember 1972
- Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002
- Rechtskraftbescheinigung: BUD-Entscheid Nr. 402 vom 23.08.2012

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

Die Korrektur der Ortsdurchfahrt Grellingen ist Bestandteil der vom Landrat beschlossenen flankierenden Massnahmen zum 1999 eröffneten Eggfluhntunnel. Danach soll die seit 1999 vom Durchgangsverkehr entlastete Kantonsstrasse der neuen Verkehrssituation angepasst und entsprechend gestalterisch aufgewertet werden.

3.2. Heutige Situation

Das Ortsbild von Grellingen besitzt ein langgezogenes Zentrum mit kompakter Bebauung entlang der Kantonsstrasse. Die Ortsdurchfahrt verläuft den topografischen Gegebenheiten ent-

sprechend in sanften Krümmungen. Sie wird beidseitig von dicht aneinandergereihten, z.T. zusammengebauten Häusern aus dem 19. und 20. Jahrhunderts gesäumt, deren Fronten einen geschlossenen Strassenraum bilden. Grellingen ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt. Entlang der Ortsdurchfahrt sind neben räumlichen Qualitäten noch architekturhistorische Besonderheiten erhalten geblieben, welche ein typisches Laufentaler Industriedorf auszeichnen. Durch die Eingriffe der letzten Jahrzehnte hat die Homogenität des Strassenbildes jedoch stark gelitten. Insbesondere einige Neubauten zerstören durch ihre Stellung, Volumen und Materialien die geschlossene Wirkung des ursprünglichen Strassenraumes.

Während Jahren bis zur Inbetriebnahme des Eggflutunnels waren die Anwohner der Baselstrasse und Delsbergstrasse starken Verkehrsimmissionen ausgesetzt und in ihrer Wohnqualität erheblich beeinträchtigt. Seit Inbetriebnahme des Eggflutunnels hat sich der Grossteil des motorisierten Verkehrs - heute durchschnittlich rund 16'000 Motorfahrzeuge täglich - in diese Umfahrung verlagert. Auf der Baselstrasse verbleiben noch rund 4'000 Fahrzeuge täglich. Die Bedürfnisse der Anwohner und ihre Ansprüche an den Strassenraum, der auch als Aufenthalts- und Lebensraum dient, wurden damit jedoch noch nicht berücksichtigt. Auch die Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr ist wegen teilweise fehlenden Trottoirs im Ortskern ungenügend. Sowohl aus verkehrstechnischer als auch gestalterischer Sicht genügt daher die Ortsdurchfahrt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Trotz der Abnahme der Verkehrsbelastung wurden seit der Inbetriebnahme des Eggflutunnels keine wesentlichen Anpassungen der Kantonsstrasse vorgenommen. Unterdessen besteht auch dringender Bedarf zur Sanierung des Strassenoberbaus und Erneuerung der Werkleitungen. Zudem sind die Leitschranken entlang den talseitigen Stützmauern erneuerungsbedürftig bzw. durch neue Absturzsicherungen zu ersetzen. Hinzu kommen die nach dem Behindertengleichstellungsgesetz vorzunehmenden Trottoiranpassungen bei den Fahrbahnquerungen.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Aufgrund der vorhandenen Bebauungsstruktur lässt sich die gesamte Ortsdurchfahrt in drei Zonen einteilen, nämlich in eine Kernzone mit dichter, geschlossener Bauweise und in je einer angrenzenden Übergangszone im Osten und Westen mit eher lockerer Bebauung. Diese Zoneneinteilung bildet die Grundlage für das Gestaltungskonzept. Kernzonen und Übergangszonen unterscheiden sich jeweils in ihrer Ausgestaltung.

Für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt gelten die folgenden Zielsetzungen, Anforderungen und Nutzungsansprüche:

- Verbesserung der Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr im Ortskern
- Steigerung der Wohnqualität entlang der Ortsdurchfahrt
- Aktivierung des Ortskerns zum Begegnungszentrum und für neue Nutzungen
- Aufwertung des ursprünglichen Dorfzentrums durch Verschönerungsmassnahmen

Mit der weitgehenden Entlastung der Baselstrasse und Delsbergstrasse vom Durchgangsverkehr sind nun die Voraussetzungen für eine Umgestaltung des gesamten Strassenzuges gegeben. Neben der gestalterischen Aufwertung des Strassenraumes sind auch noch die folgenden verkehrstechnischen Ziele / Funktionen anzustreben bzw. weiterhin zu gewährleisten:

- Reduktion Fahrbahn auf Regelbreite von Kantonsstrasse Kat. 2
- Zuverlässiger Betrieb der Strasse und Werkleitungen sicherstellen d.h. Umgestaltung beinhaltet dringende Werterhaltungsmassnahmen
- Ausstattung mit beidseitigem Trottoir in ganzer Kernzone
- Weitgehende Erhaltung der bestehenden Parkplätze auf privaten Vorplätzen (auf der Kantonsstrasse werden grundsätzlich keine neuen Parkplätze erstellt.)
- Ausbildung behindertengerechter Fahrbahnquerungen
- Aufnahme des gesamten Umleitungsverkehrs bei Sperrung des Eggfluh隧nns infolge Unfällen etc. oder Unterhaltsarbeiten
- Gewährleistung Lichtraumprofil für Ausnahmetransporte Typ II

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Ein erstes Gestaltungskonzept für die gesamte Ortsdurchfahrt wurde 2003 in Auftrag gegeben. Auf der Basis dieses Gestaltungskonzeptes wurde 2006 der Gestaltungsplan "Ortskern" erstellt. Das Vorprojekt für die ganze Ortsdurchfahrt Grellingen wurde 2009 fertig gestellt und 2010 nach dem Vernehmlassungsverfahren nochmals überarbeitet. Die Weiterbearbeitung auf Stufe Bauprojekt erfolgte danach für den prioritären Abschnitt Baselstrasse.

Anlässlich einer gut besuchten Infoveranstaltung im Rahmen der Mitwirkung im Oktober 2010 wurde die Grellinger Bevölkerung über das bereinigte Vorprojekt informiert. Anschliessend wurde für den dringlichen Abschnitt Baselstrasse das Bauprojekt ausgearbeitet. Nach der Vernehmlassungsrunde folgten die freihändigen Landerwerbsverhandlungen sowie die Bereinigung des Bauprojektes. Das Bauprojekt wurde im Sommer 2011 öffentlich aufgelegt. Die Einspracheverhandlungen konnten im Sommer 2012 abgeschlossen werden. Das Bauprojekt erlangte anschliessend Rechtskraft.

3.5. Alternativen

Die Alternative wäre eine reine Instandsetzung der Strassenaufbaus, der Entwässerung und der öffentlichen Beleuchtung. Bei der Instandsetzungsmassnahme kann weder eine Verbesserung der vorhandenen Sicherheitsdefizite noch eine Aufwertung des Strassenraumes durchgeführt werden. Trotzdem muss mit Kosten von ca. CHF 5 Mio. gerechnet werden.

4. Die gewählte Lösung

Am bestehenden Trasse bzw. bei der heutigen Linienführung der Kantonsstrasse können nur geringfügige Anpassungen vorgenommen werden. Zahlreiche Zwangspunkte, vor allem durch nahe an der Strasse stehende Gebäude und die talseitigen Stützmauern, lassen nur wenig Handlungsfreiheit zu.

Die grösste Veränderung der Strassengeometrie beschränkt sich daher auf die Reduktion der Fahrbahnbreite von ca. 7.50 m auf 6.50 m. In der Kernzone werden die beidseitigen Trottoirs so weit wie möglich verbreitert. In den Übergangszonen bleiben jedoch die einseitigen Trottoirs wie bisher oder werden verbreitert, wo dies möglich ist.

Zur Minimierung der baulichen Eingriffe auf den Privatparzellen sind bei vorstehenden Vorgärten, Stützmauern und Gebäuden variable Trottoirbreiten vorgesehen. Im Regelfall wird eine Mindestbreite von 1.50 m eingehalten. Bei bestehenden Engpässen wird die Breite stellenweise reduziert. Dagegen können die Gehbereiche beim Knoten Delsbergstrasse / Baselstrasse/ Bahnhofstrasse verbreitert werden, da mit der Neugestaltung des Knotens auf Linksabbiegestreifen verzichtet und die Fahrbahnbreite entsprechend reduziert wird.

Zur Gliederung des Strassenraumes der Ortsdurchfahrt basiert das vorliegende Projekt auf den folgenden Gestaltungsprinzipien:

- **Torbildung** mit markanter Pfortnerinsel zur Verdeutlichung des Übergangs ausserorts / innerorts am Ortsrand und zur Geschwindigkeitsreduktion.
- **Kammerung** durch Gliederung in Raumkammern, z.B. mit Bäumen, zum Brechen der Durchsicht in die Tiefe zwecks Geschwindigkeitsdämpfung und Beruhigung von Verkehrsablauf.
- **Verzahnung** zur Auflösung des bandartig wirkenden Strassenraumes und Schaffung einer räumlichen Verbindung von Vorplätzen, Hauszugängen, angrenzenden Bauten, Einfriedungen usw. mit den Gehbereichen für Fussgänger. Im Ortskern wird die Verzahnung vor allem mit der Oberflächengestaltung mittels Materialwechsel erreicht.

5. Das Projekt

Projektumfang

Der Perimeter des Bauprojekts der 1. Etappe umfasst neben dem Abschnitt Baselstrasse auch die Bahnhofstrasse bis zur neuen Birsbrücke und die Delsbergstrasse im Abschnitt Bahnhofstrasse bis zum Restaurant Adler. Damit sind sowohl der Ortskern wie auch die Übergangszone Ost tangiert. Die Gesamtlänge der 1. Etappe beträgt ca. 1'100 m.

Eingriffssperimeter Kanton

Vom TBA wurde im Rahmen des Gestaltungsplans ein „Eingriffssperimeter Kanton“ festgelegt: Er grenzt jene Bereiche ab, welche im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt durch das TBA erneuert oder angepasst werden müssen.

Begehren Dritter

Das Gestaltungsprojekt und der Gestaltungsplan wurden der Gemeinde vorgestellt. Die Anliegen der Gemeinde wurden so weit als möglich berücksichtigt.

Die Werkleitungseigentümer wurden im Rahmen des Bauprojektes angeschrieben, deren Projekte erfasst und im koordinierten Werkleitungsplan dargestellt.

Im Rahmen der Ausführung muss der eingedolte Dorfbach im Bereich Bahnhofstrasse berücksichtigt werden.

Linienführung

Die bestehende Linienführung der Kantonsstrasse bleibt praktisch unverändert.

Fahrbahnbreite

Die Fahrbahnbreite beträgt neu 6.50 m und entspricht damit den TBA-Richtlinien für die Kantonsstrasse Kat. 2.

Trottoir

Grundsätzlich sind in der Kernzone beidseitig durchgehende Trottoirs vorgesehen. In der Übergangszone bleibt die Situation mit dem einseitigen, südseitig angelegten Trottoir erhalten. Aus Rücksicht auf die bestehenden Vorgärten und Gebäude sind variable Breiten vorgesehen. Die Trottoirbreite von rund 1.50 m wird in einigen Abschnitten auf zirka 2.60 m verbreitert, muss aber auch punktuell auf 1.15 m reduziert werden (bauliche Engpässe). Im Bereich des Knotens Baselstrasse / Bahnhofstrasse / Delsbergstrasse sind dagegen stellenweise platzartige Aufweitungen der Trottoirbreiten von bis zu 5.75 m vorgesehen.

Knoten

Der Knoten Delsbergstrasse / Baselstrasse / Bahnhofstrasse wurde so dimensioniert, dass Lastwagen von der Bahnhofstrasse in die Baselstrasse einfahren können, ohne die Gegenfahrbahn überfahren zu müssen. Für Sattelschlepper und Lastenzüge konnte aufgrund der engen Platzverhältnisse keine Verbesserung gegenüber heute erzielt werden.

Das Linksabbiegen aus der Baselstrasse in die Bahnhofstrasse ist gegenüber der Situation vor Eröffnung des Eggfluchtunnels aufgrund der geringen Verkehrsmenge auf der Delsbergstrasse einfacher resp. die Wartezeiten sind kürzer geworden. Aus diesem Grund wurde wie oben erwähnt auf eine Linksabbiegespur verzichtet. Bei einer kurzfristigen Sperrung des Eggfluchtunnels wird sich dieser Verzicht aber in Form von Rückstau auf der Baselstrasse bemerkbar machen. In den Spitzenzeiten kann dann z.B. der eingesetzte Verkehrsdienst sorgen, dass der Verkehr noch einigermaßen flüssig läuft.

Bei einer langen Sperrung des Eggfluchtunnels kann das Trottoir in Richtung Zwingen befahren und der heute vorhandene Raum für den Linksabbieger wieder geschaffen werden. Dies wird im Ausführungsprojekt beim Belagsaufbau berücksichtigt.

Gehbereiche / Vorplätze / Aussenräume

Gehbereiche und Vorplätze nehmen Bezug auf die angrenzenden Bauten. Mit Pflästerungen auf Trottoir und Vorplätzen wird eine Verzahnung erreicht, die der Bandwirkung der Fahrbahn entgegenwirkt.

Die sorgfältige Gestaltung der Aussenräume führt zu einer deutlichen Aufwertung des Ortsbildes und erhöht gleichzeitig die Wohnqualität für die Anwohner.

An einigen Stellen (insbesondere an der Baselstrasse, hangseitig) müssen private Garagenvorplätze und Vorgärten zu Gunsten des Trottoirs verkleinert werden.

Randabschlüsse

Die Randabschlüsse werden im Ortskern mit einem zweireihigen, schräg gestellten Schalenstein, in den Übergangszonen mit einem Stellstein (mit 6 cm Anschlag) oder mit einem Randstein (mit 12 cm Anschlag) ausgeführt. Im Bereich der Stützmauern mit Absturzsicherung sind höhere Trottoirkanten denkbar (als bauliche Kombination mit Fahrzeugrückhaltesystem auf den Stützmauern).

Kunstabauten

Die vorhandenen Stützmauern auf der Talseite gehören teilweise dem Kanton, teilweise den privaten Grundstückbesitzern. Der Zustand dieser Kunstabauten wurde im Rahmen des Bauprojekts visuell begutachtet: die Mauern scheinen intakt, es wurden keine markanten Risse, Abplatzungen oder sonstige Schäden festgestellt. Fundierte Bauwerksuntersuchungen durch einen Spezialisten liegen nicht vor und sind im Rahmen des Ausführungsprojektes durchzuführen.

Lärmschutz

Es ist ein lärmindernder Deckbelag vorgesehen.

Behindertengerechtes Bauen

Das Projekt (insbesondere die Poller, die Lage und Erkennbarkeit der Fussgängerstreifen sowie die Randabschlüsse) muss „behindertengerecht“ gebaut werden.

Parkierung

Die bestehenden öffentlichen und privaten Parkplätze werden soweit als möglich beibehalten.

Im Rahmen des freihändigen Landerwerbs mit den Grundeigentümern wurde festgestellt, dass nirgends Ersatzparkplätze erforderlich sind. An verschiedenen Stellen wird künftig (wie teilweise schon heute) die für Autoabstellplätze erforderliche Normlänge von 5 m nicht mehr eingehalten. Dort können dann nur Kleinstwagen vor den Garagen abgestellt werden.

Beleuchtung

Die Beleuchtung wird auf der ganzen Länge erneuert. Grundlage dazu bildet die TBA-Beleuchtungsrichtlinie.

Aus gestalterischer Sicht wird teilweise eine wechselseitige Anordnung der Kandelaber angestrebt. Im Zentrum soll die Leuchtdichte verstärkt und die Leuchtpunkthöhe verkleinert werden. Auf die Gebäude wird Rücksicht genommen, Wandkandelaber an Fassaden sind keine geplant.

Bauliche Randbedingungen

Der Eggfluchtunnel wurde als Entlastungsstrasse für die Ortsdurchfahrt von Grellingen realisiert. Wie bei jedem Tunnel muss aber auch hier jederzeit mit einer Sperrung gerechnet werden (Unfall, baul. Unterhalt etc). Das bedeutet, dass das Verkehrsaufkommen in Grellingen auf der Ba-

selstrasse in dieser Zeit ansteigt und bewältigt werden muss. Entsprechend muss der Verkehr geleitet, allenfalls sogar (weiträumig) umgeleitet werden.

Radverkehr

Die kantonale Radroute verläuft in Grellingen auf der Delsberg- und Bahnhofstrasse. Die Baselstrasse ist keine Radroute. Auf der Bahnhofstrasse sind keine speziellen Massnahmen für Velofahrer vorgesehen, da der Platz für Velostreifen fehlt, analog wie auf der weiterführenden Brücke.

Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte

Der Strassenzug Baselstrasse – Delsbergstrasse ist Teil der Versorgungsroute Typ II Basel – Delsberg und wird auf die entsprechenden Fahrzeuge dimensioniert.

Bauliche Eingriffe

Mit der Umgestaltung werden insbesondere der Oberbau, die Randabschlüsse, die Strassen-Entwässerung und die Beleuchtung erneuert oder angepasst.

Weitere Eingriffe:

- Rücksetzen der Mauern bei Vorgärten und anpassen der Zugänge im Ortskern sowie bei der Liegenschaft 61
- Ersatz Leitplanke im Kurvenbereich
- Div. Werkleitungen

Eingedolter Dorfbach

Der eingedolte Dorfbach unter der Bahnhofstrasse ist teilweise eingebrochen. Aus diesem Grund wurde 1997 auf einer Länge von ca. 50 m ein Betonrohr (Ø 800 mm) als Ersatz eingebaut und der schadhafte Teil des Dorfbaches stillgelegt, jedoch nicht entfernt oder verfüllt. Dies soll nun im Rahmen der vorliegenden Strasseninstandstellung erfolgen.

6. Termine

Erstellung Ausführungsprojekt und Submission	3. Quartal 2013 bis 1. Quartal 2014
Frühester Baubeginn	2. Quartal 2014
Abschluss Bauarbeiten 1. Etappe	Ende 2015 / Frühling 2016

Bauphasen / Bauzeit

Die Ausführung des vorliegenden Projektes erfolgt hauptsächlich in drei Bauphasen:

- Baselstrasse
- Knoten Basel- / Delsberg- / Bahnhofstrasse
- Bahnhofstrasse (zwischen dem Knoten und der Birsbrücke)

Die gesamte Bauzeit wird sich voraussichtlich über zwei Jahre erstrecken. Der genaue Bauablauf und die nötigen Verkehrsführungen müssen im Rahmen des Ausführungsprojektes ermittelt werden.

7. Kosten und Finanzierung

7.1. Investitionskosten

Die Kosten wurden von einem externen Ingenieurbüro berechnet. Sie wurden auf der Preisbasis Oktober 2012 ermittelt, die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 10\%$.

Vorbereitungsarbeiten	CHF	630'000.-
Strassenbau inkl. Entwässerung	CHF	3'000'000.-
Öffentliche Beleuchtung	CHF	450'000.-
Nebenarbeiten (Garten- und Metallbauarbeiten)	CHF	750'000.-
Diverses / Unvorhergesehenes	CHF	500'000.-
Verkehrsführung / Kommunikation während Realisierung	CHF	400'000.-
Honorare (Projektierung, örtliche Bauleitung, Oberbauleitung)	CHF	630'000.-
Zwischentotal	CHF	6'360'000.-
Mehrwertsteuer (8%), gerundet	CHF	510'000.-
Landerwerb	CHF	280'000.-
Gesamtkosten	CHF	7'150'000.-

Für die Realisierung der Umgestaltung der Baselstrasse in Grellingen wird ein Baukredit über **CHF 7'150'000 (inkl. MWSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.147	700083	50100010

Landerwerb

Für die Realisierung des vorliegenden Projekts ist ein Landerwerb von rund 590 m² erforderlich. Davon betroffen sind fünf Privat- und zwei Gemeindeparzellen an der Baselstrasse sowie die Coop-Parzelle am Knoten Delsberg-/Bahnhofstrasse.

7.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die oben genannten Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Im Rahmen des Gestaltungsplans wurde ein „Eingriffssperimeter Kanton“ ungefähr definiert, welcher festlegt, was durch den Kanton und was durch die Anstösser zu finanzieren ist. Über die geplante Anpassung der Vorplätze hinausgehende Arbeiten gehen zu Lasten der Anwohner. Die Werkleitungsarbeiten (Wasserversorgung, Strom, Kanalisation usw.) gehen zu Lasten der jeweiligen Werke.

7.3. Finanzierungszahlen nach FHG §35 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Kantonsstrassen	40	6'870'000	1	2016
Grundstücke	-	280'000	1	2016
Total		7'150'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2016	2017	2018	2019	2020
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0	0			
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	106'505	116'188			
3	Unterhaltskosten	21'450	21'450			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	1/2016	2017	2018	2019	2020
	Kantonsstrassen	157'438	171'750	171'750	171'750	171'750
	Total Abschreibungen	157'438	171'750	171'750	171'750	171'750
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	285'393	309'388	309'388	309'388	309'388

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde Grellingen wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

"Die Vorlage hat der Gemeinderat am 29. Juli 2013 besprochen und dabei festgestellt, dass die Gestaltungselemente enthalten sind, die er im Rahmen der Projektierung eingereicht hatte. Mit dem Projekt werden die formulierten Ziele für die Erste Etappe der Ortsdurchfahrt umgesetzt. Die Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr im Ortskern verbessert.

Die Wohnqualität entlang der Ortsdurchfahrt erhöht.

Der Ortskern im Bereich des Begegnungszentrums für eine neue Nutzung aktiviert.

Das ursprüngliche Dorfzentrum durch Verschönerungsmassnahmen aufgewertet.

Gemäss Vorlage wird beim Asphalt ein spezieller Deckbelag eingebaut, der eine lärmhemmende Wirkung hat und damit den Verkehrslärm vermindert. Der Einbau dieses Spezialbelages wird vom Gemeinderat als besonders vorteilhaft erachtet.

Parallel zu Ihrem Gestaltungsprojekt beabsichtigt der Gemeinderat auch die Werkleitungen für die Wasserversorgung und zum Teil für die Kabelfernsehanlage zu ersetzen. Erste Gespräche mit den zuständigen Dienststellen des Tiefbauamtes haben bereits stattgefunden.

Die Landratsvorlage wird vom Gemeinderat in der von Ihnen ausgearbeiteten Fassung vorbehaltlos unterstützt und zur Umsetzung empfohlen."

9. Antrag

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

Liestal, 17. September 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Vizepräsident:

Reber

der Landschreiber:

Achermann

10. Anhang

- Übersicht Gesamtprojekt	1
- Situation Baselstrasse 1. Etappe (Teil 1) Kernzone	2
- Situation Baselstrasse 1. Etappe (Teil 2) Übergangszone Ost	3
- Schnitt A-A: Gestaltungsmassnahmen in Kernzone (Coop)	4
- Schnitt B-B: Gestaltungsmassnahmen in Kernzone (Bahnhofstrasse)	5
- Schnitt C-C: Typisches Querprofil Kernzone	6
- Schnitt D-D: Typisches Querprofil Übergangszone Ost	7

Beilagen

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

Landratsbeschluss

über Korrektur Ortsdurchfahrt Grellingen, Ausführung 1. Etappe, Abschnitt Baselstrasse

vom Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

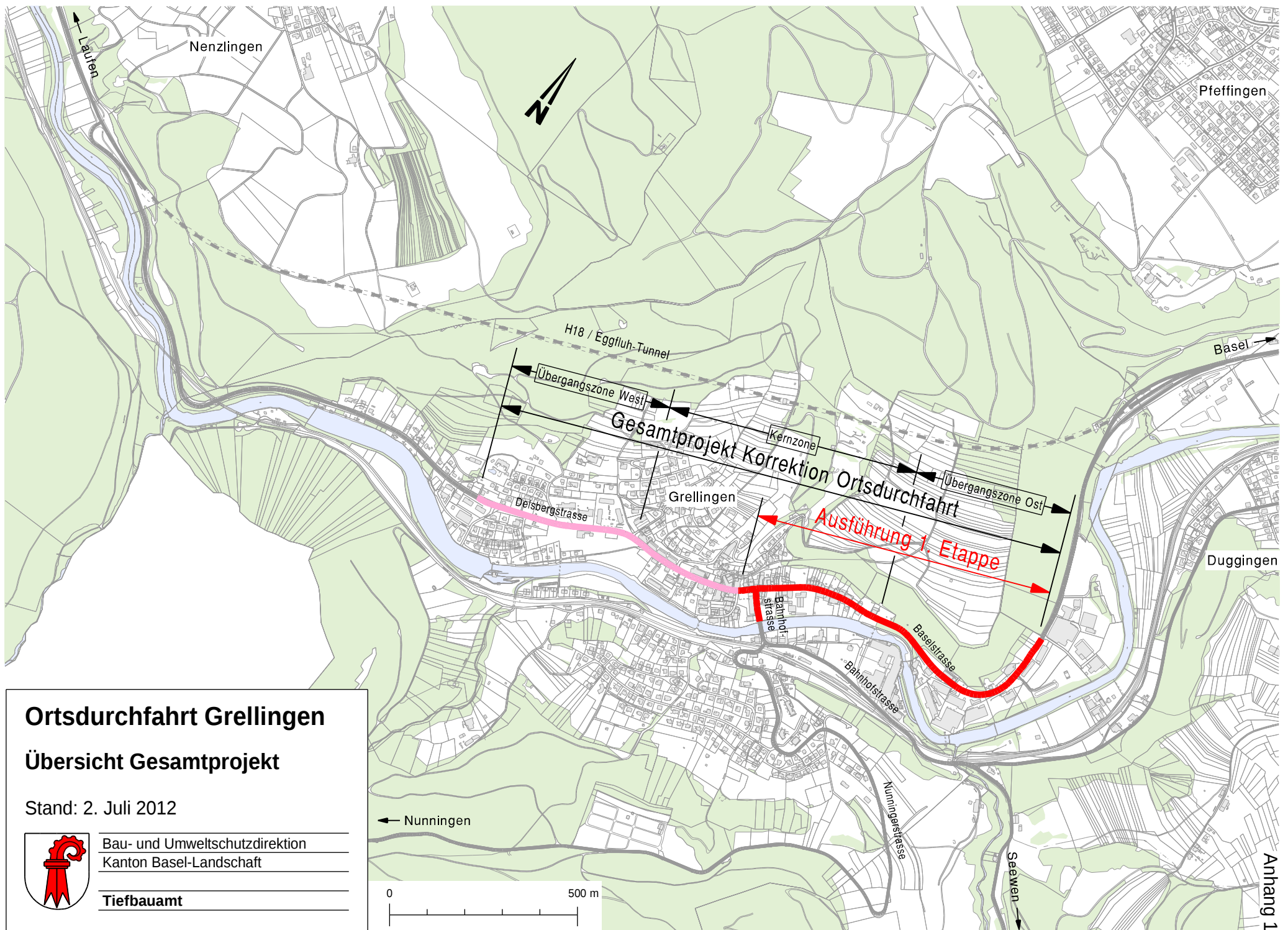
1. Der für das Projekt betreffend die Ortsdurchfahrt Grellingen, Abschnitt Baselstrasse/ linksufrige Bahnhofstrasse bis Birsbrücke/ Delsbergerstrasse bis Restaurant "Adler" in der Gemeinde Grellingen erforderliche Verpflichtungskredit von Fr. 7'150'000.- inkl. Mehrwertsteuer von 8.0 Prozent wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 werden bewilligt.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, in Verbindung mit § 36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Ortsdurchfahrt Grellingen

Übersicht Gesamtprojekt

Stand: 2. Juli 2012



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Ortsdurchfahrt Grellingen

Situation Baselstrasse

1. Etappe (Teil 1)

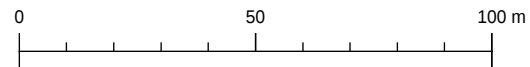
Kernzone

Stand: 2. Juli 2012



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt



Fortsetzung siehe Teil 2

(Abschnitt Übergangszone Ost)

Verzahnung Seitenräume
mit Strassenraum durch
Belagswechsel auf
Vorplätzen und Trottoir

Verschmälerung Fahrbahn
von ca. 7.50m auf 6.50m

Ergänzung fehlendes Trottoir auf Bergseite
(mit Regelbreite 1.50m), mit Zurücksetzung
best. Stützmauern und Anpassung Vorplätze,
Hauszugänge usw.

Schnitt C

Baselstrasse

Reduktion der Fahrbahnbreite im
Knotenbereich durch Verzicht auf
Schutzeinseln und Linksabbiege-
streifen bzw. Mischspur, zugunsten
breiterer Trottoirs

Talseitig variable Trottoirbreiten zwischen
1.35m und 1.60m (Regelbreite 1.50m), mit
Beibehaltung best. Stützmauern und zur
Erhaltung Parkplätze auf privaten Vorplätzen

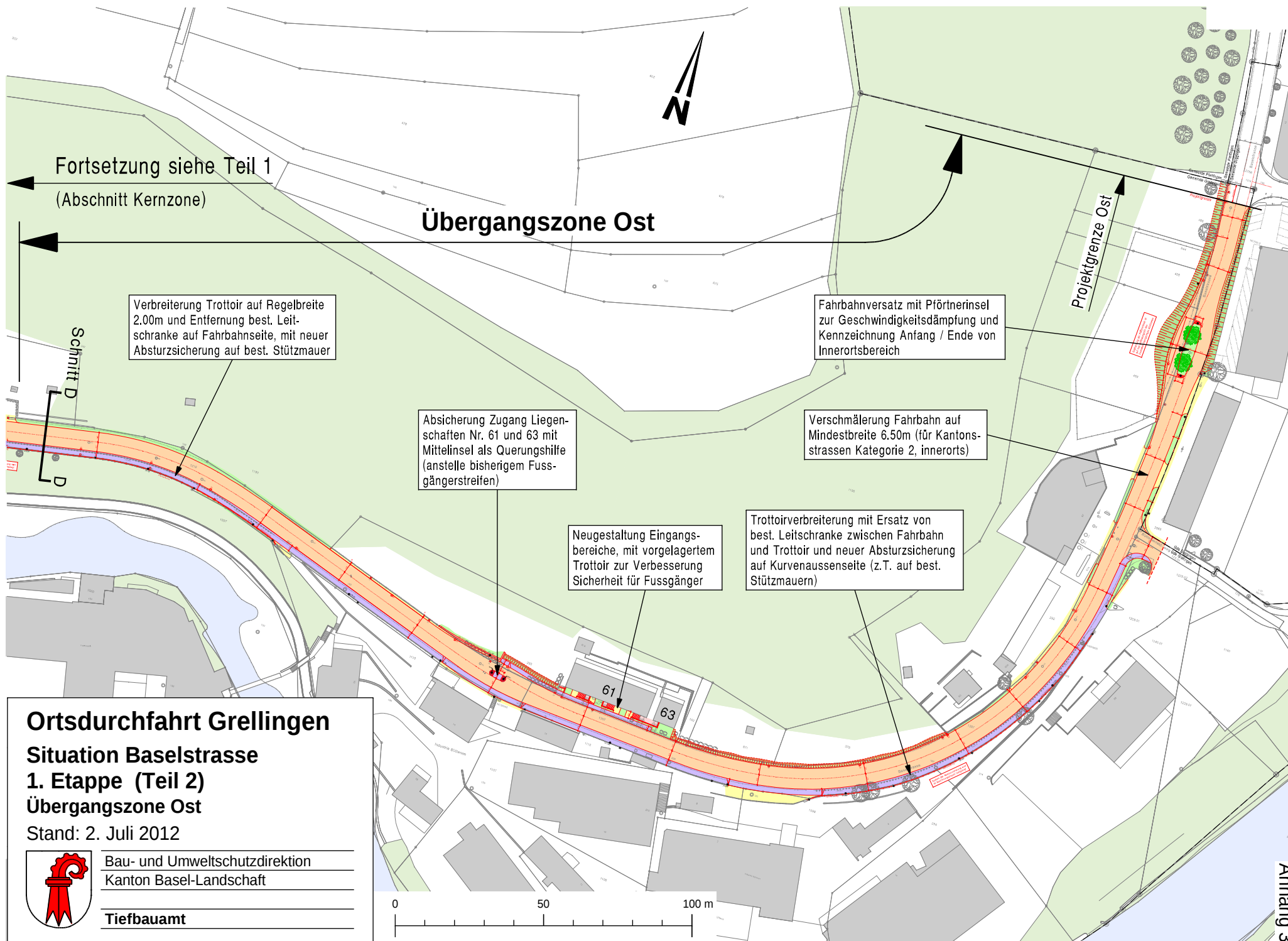
Verbreiterung Trottoir unter Beibehaltung
best. Stützmauer auf Talseite

Birs

Kernzone

Verbreiterung Fahrbahn Bahnhofstrasse
von 6.00m auf 6.50m, mit beidseitig 1.50m
breitem Trottoir (analog Querschnitt von
bereits neu erstellter Brücke über Birs)

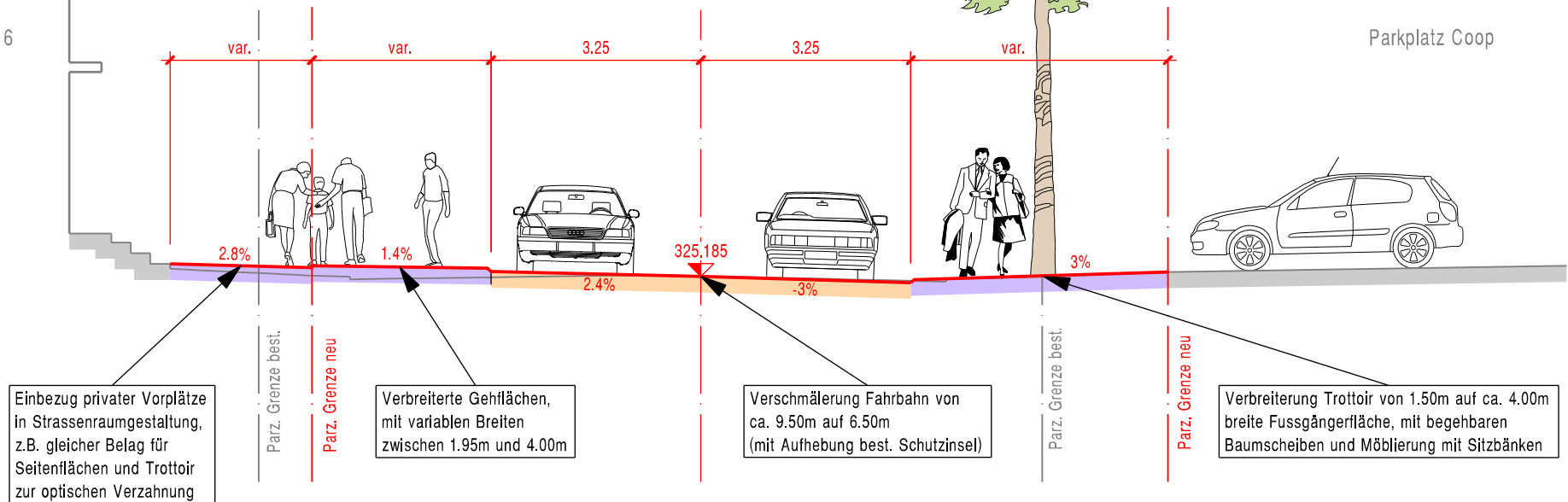
Gestalterische Aufwertung der
Seitenflächen für Fussgänger
mit Belagswechsel, Bäumen und
div. Möblierungselementen, zur
Attraktivitätssteigerung des
Dorfzentrums



Gestaltungsmassnahmen in Kernzone (Coop)

Delsbergstrasse 6

Parkplatz Coop



Ortsdurchfahrt Grellingen

Schnitt A - A

Stand: 2. Juli 2012



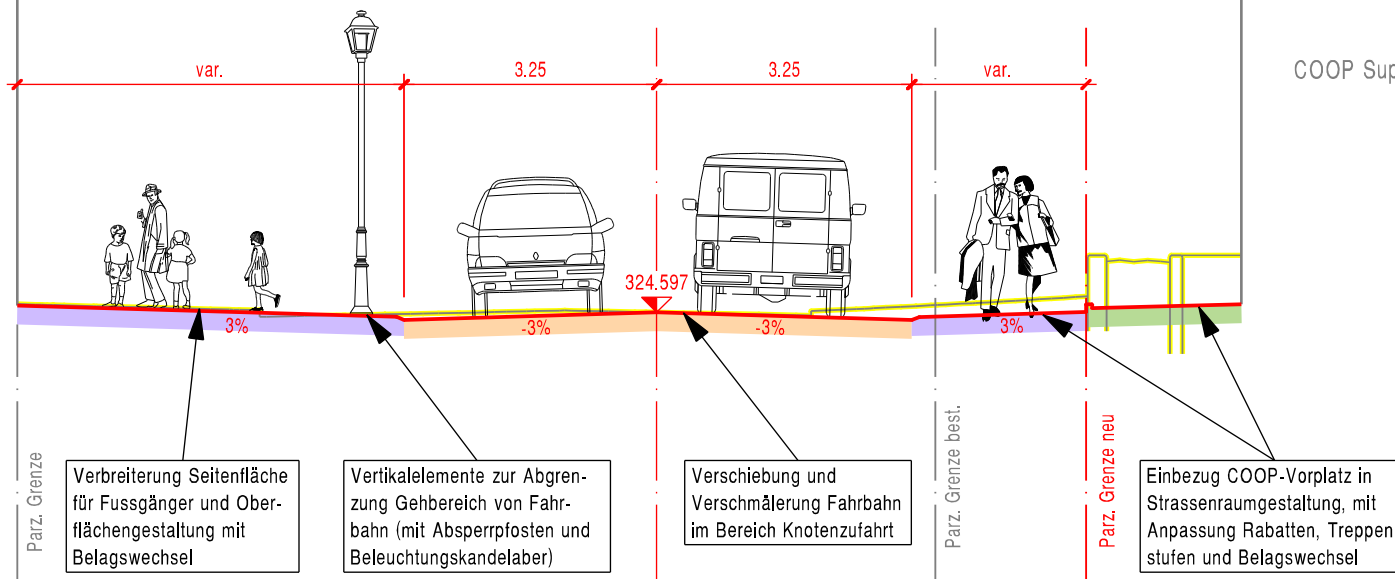
Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Gestaltungsmassnahmen in Kernzone (Bahnhofstrasse)

Baselstrasse 2

COOP Supermarkt



Ortsdurchfahrt Grellingen

Schnitt B - B

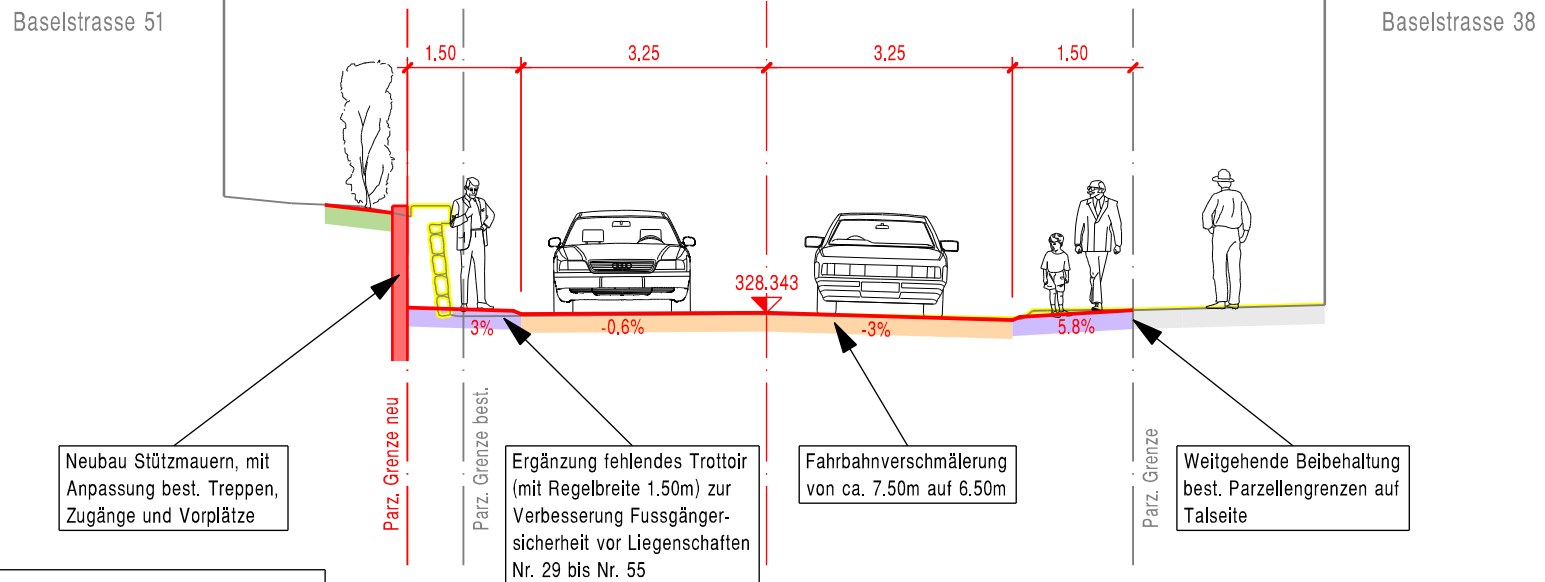
Stand: 2. Juli 2012



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Typisches Querprofil Kernzone



Ortsdurchfahrt Grellingen

Schnitt C - C

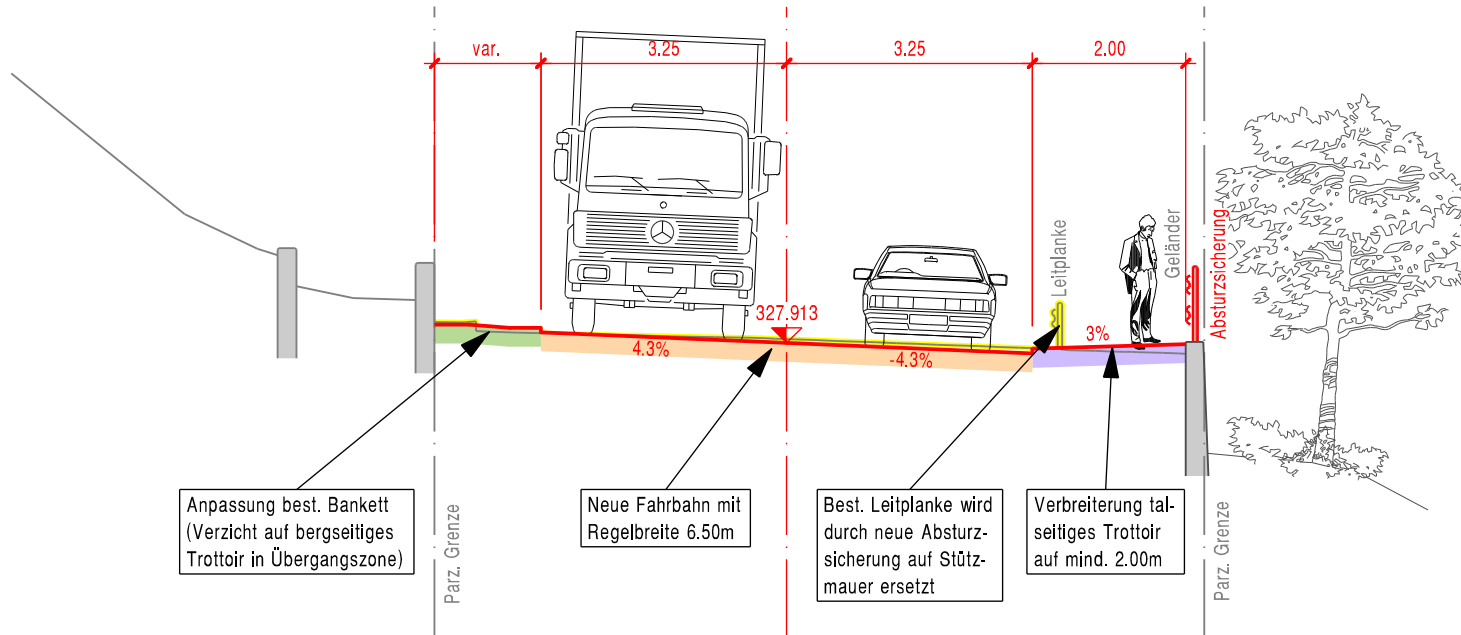
Stand: 2. Juli 2012



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Typisches Querprofil Übergangszone Ost



Ortsdurchfahrt Grellingen

Schnitt D - D

Stand: 2. Juli 2012



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt