



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Langenbruck, Erneuerung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt
Kreditvorlage

Datum: 28. Januar 2014

Nummer: 2014-036

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](#)



2014/036

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Langenbruck, Erneuerung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kreditvorlage

vom 28. Januar 2014



1. Zusammenfassung

Die Kantonstrasse in Langenbruck ist im Abschnitt Postplatz bis Ortsausgang Richtung Holderbank in einem baulich äusserst schlechten Zustand und muss zwingend erneuert werden. Eine gleichzeitige Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fussgänger auf der gesamten Länge ist von grosser Dringlichkeit.

Als Pilotprojekt im Kanton Basel-Landschaft erarbeitete das Tiefbauamt ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die „Erneuerung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt“ nach dem „Berner Modell“. Das „Berner Modell“ basiert auf der Durchführung eines partizipativen Planungsprozesses. Dies bedeutet, eine frühzeitige partnerschaftliche Einbindung und Mitwirkung aller involvierten Kreise (kantonale Instanzen, Anwohner, Gemeinde, Verbände) in den Aufbau und die Erstellung des Konzeptes.

Für die neue Strasse sind Funktion, Form und Wirtschaftlichkeit massgebend. Das erarbeitete Konzept trägt den aktuellen und künftigen Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und den aktuellen technischen Standards Rechnung. Somit ist ein hohes Mass an Nachhaltigkeit gewährleistet. Ebenso wird die Wohnqualität durch eine ansprechende Strassenraumgestaltung verbessert.

Die Kosten des gesamten Projektes belaufen sich auf CHF 7.04 Mio. inkl. MwSt. Die Kosten für den Kanton Basel-Landschaft belaufen sich auf **CHF 6.64 Mio. inkl. MwSt.** Die Gemeinde Langenbruck beteiligt sich mit rund CHF 0.4 Mio. am Projekt.

Der Baubeginn ist für Frühjahr 2015 vorgesehen.

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.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	4
3.3.	Die heutige Situation	5
3.4.	Der partizipative Prozess	6
4.	Die gewählte Lösung	7
4.1.	Öffentlicher Verkehr	8
4.2.	Fussgänger	8
4.3.	Ortsbild	8
5.	Das Projekt	9
5.1.	Passhöhe	9
5.2.	Passhöhe bis Postplatz	9
5.3.	Postplatz	9
5.4.	Postplatz bis Ochsenplatz	9
5.5.	Ochsenplatz bis Solarbobanlage	10
5.6.	Neuanschluss Bärenwilerstrasse	10
6.	Termine	11
7.	Kosten und Finanzierung	12
7.1.	Landerwerb	13
7.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter	13
7.3.	Folgekosten	14
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	14
9.	Antrag	15
10.	Anhang	15

2. Rechtliche Grundlagen

- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Gesetz über Denkmal- und Heimatschutz des Kantons Basel-Landschaft vom 9. April 1992
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002
- 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

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

Die Hauptstrasse durch Langenbruck ist eine wichtige Hauptverbindungsstrasse in Richtung Holderbank und Mittelland. Des Weiteren ist die Hauptstrasse eine eingetragene Ausnahmetransportroute Typ I (die einzige Versorgungsrouten Typ I in Richtung Mittelland). Durch die Eröffnung des Belchentunnels der Autobahn A2 (Durchstich durch den Belchen), welche 1970 für den Verkehr freigegeben wurde, hat der Verkehr durch Langenbruck deutlich abgenommen. Seither ist der durchschnittliche Verkehr mit leichten Schwankungen konstant. Die altersbedingten Schäden haben in der Zwischenzeit stark zugenommen und die Strasse hat einen hohen Instandsetzungsbedarf und muss nun dringend erneuert werden.

3.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Die Erarbeitung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Erneuerung der Ortsdurchfahrt wurde in einem partizipativen Prozess nach dem „Berner Modell“ durchgeführt.

Der Projektperimeter des vorliegenden Konzeptes beinhaltet die Betrachtung der Ortsdurchfahrt zwischen den Dorfeingängen an der Passhöhe und an der Solarbabanlage inklusive dem Neuanschluss der Bärenwilerstrasse. Der Neuanschluss ist im kantonalen Richtplan (Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, LRB vom 26. März 2009) festgelegt.

Damit dieser partizipative Prozess durchgeführt werden konnte, wurde eine „Leitende Gruppe“ bestimmt. In dieser Gruppe waren das Tiefbauamt Basel-Landschaft als Projektleitung, sowie die Projektverfasser involviert. Da dieser Prozess nach dem „Berner Modell“ im Kanton Basel-

Landschaft noch nie angewendet worden ist und die „Leitende Gruppe“ deshalb noch keine Erfahrungen vorweisen konnte, wurde zur Moderation Herr Fritz Kobi zur Gruppe dazu berufen. Herr Kobi, ehemaliger Kreisoberingenieur aus Bern-Mittelland, hat langjährige Erfahrungen mit der Anwendung des „Berner Modell“. Er hat für das TBA den partizipativen Prozess geführt und stand der Gruppe bei Fragen und Problemen zur Seite.

Partizipativer Prozess „Berner Modell“

Das „Berner Modell“ ist eine Planungs- und Vorgehensphilosophie in der Strassen- und Verkehrsplanung, die in den letzten 25 Jahren vom Kanton Bern in Zusammenarbeit mit Fachleuten entwickelt und umgesetzt worden ist. Dabei werden Verkehrslösungen im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt (Koexistenz statt Dominanz). Strassen werden nicht nur im technischen Sinne, sondern auch aus gestalterischem Blickwinkel betrachtet. Als erster Schritt wird anhand von vorgegebenen Kriterien die bestehende Situation analysiert und ein Handlungsbedarf ermittelt. Als zentrales Element werden in einem partizipativen Prozess alle Betroffenen zur Mitwirkung eingeladen. Das Resultat wird in einem Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept dargestellt.

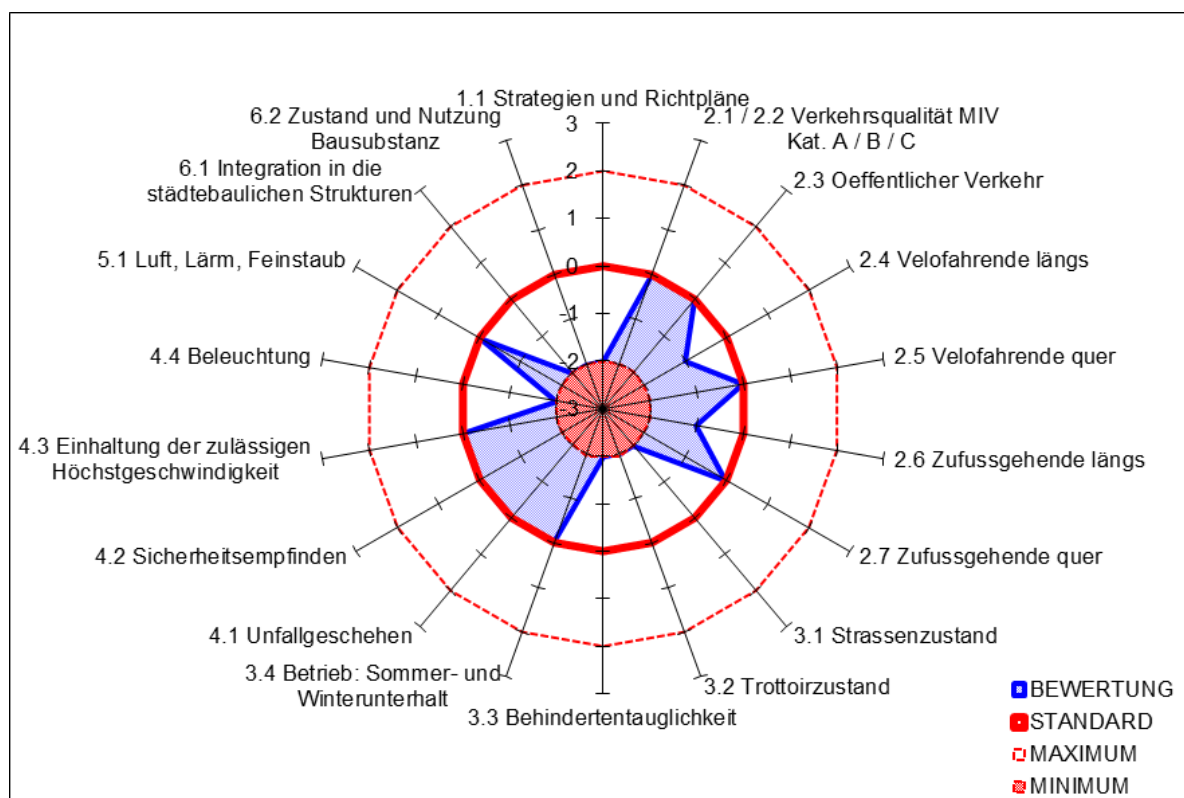
3.3. Die heutige Situation

Die heutige Ortsdurchfahrt durch Langenbruck präsentiert sich als kantonale Hauptverkehrsstrasse mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 2'900 Fahrzeugen pro Tag. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 5%. Langenbruck wird durch den öffentlichen Verkehr durch die Buslinien Nr. 94 Waldenburg - Balsthal und Nr. 555 Hägendorf - Allerheiligenberg -Langenbruck erschlossen. Auf der Ortsdurchfahrt verläuft die kantonale Radroute Waldenburg - Holderbank sowie die touristische Veloroute Nr. 54. Die Führung des Langsamverkehrs (Radfahrer und Fussgänger) weist an diversen Stellen Defizite, insbesondere bezüglich der Sicherheit, auf. Ausserdem hat die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt altersbedingte Schäden, welche dringend in Stand gesetzt werden muss.

Als Folge des heutigen Oberflächenzustandes der Strasse mit der vorhandenen Verkehrsbelastung nehmen die Lärm- und Erschütterungsemissionen ständig zu, so dass ein Kausalzusammenhang mit den zunehmenden Gebäudeschäden entlang der Kantonsstrasse in Zukunft nur noch schwer auszuschliessen ist.

Des Weiteren verhindert die heutige Strassenraumsituation auf dem Postplatz eine flexible Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Gelenkbusse können ohne gefährliche Manöver auf dem Postplatz nicht wenden, Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten sind nicht behindertengerecht ausgebildet und die Haltestellen sind nicht unbedingt an den Wunschorten der ÖV- Benutzer angeordnet.

Der dringende Handlungsbedarf zur Erneuerung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt dokumentiert sich auch in den dargestellten Defiziten der Grafik 3.4.



Grafik 3.4: Grafik des Handlungsbedarfs

3.4. Der partizipative Prozess

Für den Prozess wurden vom Tiefbauamt folgende Randbedingungen vorgegeben:

- Sicherstellung der bestehenden Ausnahmetransportroute Typ I. Diese Route ist die einzige ins Mittelland führende Versorgungsroute Typ I.
- Die bestehende Strassenführung soll beibehalten werden (keine Umfahrung).

In Zusammenarbeit mit Betroffenen und Beteiligten (Bevölkerung, Fachstellen, Verbände, Interessengemeinschaften usw.) mit Blick auf die Grundsatzlösung, wurden die Projektgrundlagen vertieft und die Ziele des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept vereinbart. Die Mitwirkung der Gruppen wurde von Anfang an in den Planungsprozess mit einbezogen. Im ersten Workshop mit den Einwohnern von Langenbruck wurden Inputs für eine Verbesserung der Ortsdurchfahrt gesammelt.

Im Anschluss an den Workshop hat man für das weitere Vorgehen des partizipativen Prozesses eine Begleitgruppe mit Vertretern der Bevölkerung bestimmt. Die Vertreter der Begleitgruppe wurden durch die Gemeinde bestimmt und deckten Bereiche wie Tourismus, Landwirtschaft, Gewerbe, etc. ab.

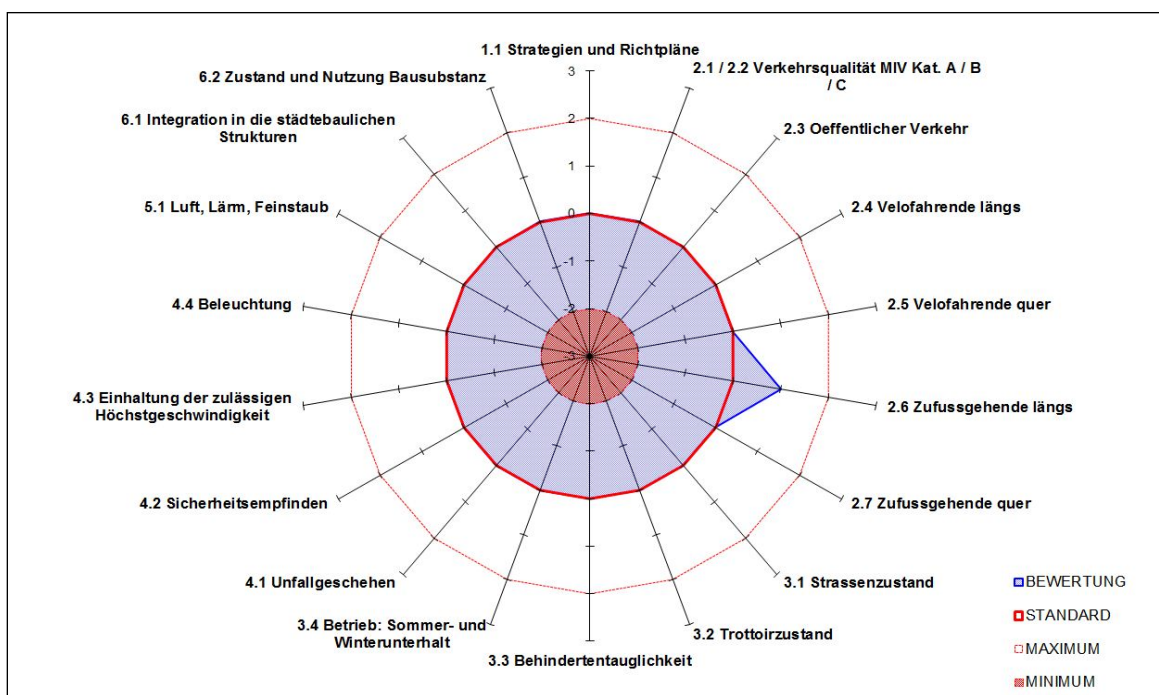
Die Inputs (Vorschläge) des Workshops und die Schwachstellen des Handlungsbedarfs wurden durch die bearbeitenden Planer in Entwürfe eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept eingearbeitet und an die Arbeitsgruppe mit den Vertreterinnen der kantonalen Amts- und Fach-

stellen weiter gegeben. Die Arbeitsgruppe ihrerseits hat die Inputs auf ihre Machbarkeit überprüft. Dieses überarbeitete Konzept wurde der Begleitgruppe zur Beurteilung übergeben. Der Prozess der beiden Gruppen (Arbeits- und Begleitgruppe) ist drei Mal durchgeführt worden, bis ein allseitig tragbarer Entwurf der Ortsdurchfahrt ausgearbeitet war. Der ausgearbeitete Entwurf wurde anschliessend in einem zweiten Workshop der Bevölkerung von Langenbruck vorgestellt. Der vorgestellte Konzeptentwurf wurde von allen anwesenden Einwohnern als sehr positiv beurteilt und zustimmend zur Kenntnis genommen.

Anschliessend hatten die Verbände die Möglichkeit, in einer Vernehmlassung ihre Vorschläge und Änderungen darzulegen. Die darauf folgende Bereinigung des Konzeptes konnte nun der Begleitgruppe und Arbeitsgruppe als definitives Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Erneuerung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt in Langenbruck vorgestellt und durch diese verabschiedet werden.

4. Die gewählte Lösung

Das vorliegende Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Langenbruck vereinigt alle eingebrachten Bedürfnisse zu einer ausgewogenen Gestaltung des Strassenraumes. Mit baulichen und gestalterischen Massnahmen kann eine der Situation angepassten Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt erreicht werden. Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept werden die im IST-Zustand vorhandenen Schwachstellen behoben. Das vorliegende Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Langenbruck ist das Ergebnis aus dem durchgeführten „partizipativen Prozess“ und wird deshalb von der Bevölkerung und von den kantonalen Fachstellen getragen.



Grafik zu 4: Wirkungsanalyse des vorliegenden Konzeptes

4.1. Öffentlicher Verkehr

Als wesentliches Element des Gesamtprojektes musste eine möglichst flexible Führung der Buslinien definiert werden, welche auch bzgl. künftiger Fahrplanänderungen funktioniert. Die Bus- Wendemöglichkeiten werden im Konzept an den beiden Dorfsenden eingerichtet. Im vorliegenden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die behindertengerechte Haltestelle (für beide Richtungen) auf dem Postplatz vorgesehen.

4.2. Fussgänger

Damit die Fussgängerquerungen am richtigen Ort platziert werden können, wurden die tatsächlich vorhandenen Fussgängerströme im Bereich des Postplatzes ermittelt. Dazu wurden im Bereich Restaurant Jura bis Kreuzplatz während zwei Tagen Videoaufnahmen durchgeführt. Hauptsächlich waren es Schüler und Kindergärtner, welche tagsüber die Hauptstrasse in diesen Bereichen querten. Der bestehende Fussgängerstreifen unterhalb des Kreuzplatzes wird nur von wenigen korrekt benützt. Allein gehende Erwachsene queren im Bereich des Kreuzplatzes eher schräg und neben dem Fussgängerstreifen die Hauptstrasse. Im Bereich Postplatz konnte anhand der Videoanalyse eindeutig festgestellt werden, dass viele Schüler von der Post kommend mit Ziel „Schule“ am Morgen, trotz Umweg, den Fussgängerstreifen benützen, am Nachmittag jedoch eher den direkten Weg abseits des Fussgängerstreifens wählen.

Daraus durfte geschlossen werden, dass für die Querung der Hauptstrasse im Postplatzbereich der Fussgängerstreifen eindeutig ans untere Ende des Platzes, auf die Wunschlinie hin, verschoben werden muss. Der Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel beim Restaurant Jura entspricht klar der Wunschlinie der dort querenden Fussgänger und muss bestehen bleiben. Der Fussgängerstreifen im Bereich Kreuzplatz wird sehr wenig benützt. Bei einer Verschiebung des Fussgängerstreifens am Postplatz Richtung Kreuzplatz kann sogar auf diesen verzichtet werden, da das seitliche Trottoirangebot dazwischen verbessert wird.

4.3. Ortsbild

Langenbruck liegt nicht im ISOS-Inventar für Ortsbilder von nationaler Bedeutung. Es befinden sich aber mehrere kantonal und kommunal geschützte Häuser im Projektperimeter. Für Bau-massnahmen in der Kernzone ist es daher wichtig, dass auf das bestehende Ensemble Rücksicht genommen wird. Zudem sind zwei Brunnen entlang der Hauptstrasse zu erwähnen, die unter kantonalem Schutz stehen. Durch den vorgesehenen Strassenbau wird keine Bausubstanz tangiert und die vom Zonenreglement her geforderten Vorgärten werden, wo möglich, sogar erweitert.

5. Das Projekt

5.1. Passhöhe

Auf der Passhöhe wird eine Wendemöglichkeit für den Bus (ÖV Balsthal-Langenbruck-Balsthal) geschaffen. Ausserdem wird durch die Erstellung eines Mehrzweckstreifens und die in diesem Bereich angeordneten Fahrbahnhaltestellen der nach Langenbruck einfahrende Verkehr zu einer höheren Aufmerksamkeit aufgefordert und damit spürbar abgebremst. Im Weiteren wird das „Eingangstor Langenbruck“ mit dem „Inseli“ aufgewertet. Die Abzweigung Bachtalenstrasse wird für die Wendemöglichkeit des Busses verbreitert. Hierfür ist eine Böschungssicherung z. B. durch eine Steinkorbmauer notwendig.

5.2. Passhöhe bis Postplatz

In diesem Abschnitt sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen, dieser Abschnitt wurde schon im Jahr 2002 in Stand gesetzt. Es erfolgt lediglich die Aufhebung der Mittelleitlinie für den Autoverkehr. Neu wird ein bergwärts führender Radstreifen markiert (einseitige Kernfahrbahn).

5.3. Postplatz

Der Postplatz ist das Zentrum von Langenbruck. Die Konzentration von Post, Restaurationsbetrieben, Bushaltestelle, Kirche und Schule führen zu vielen Verkehrsbeziehungen, die sich auf diesem Platz bündeln.

Neu wird der Postplatz mit einer behindertengerechten Bushaltestelle (Haltekantenhöhe von 22 cm) für beide Fahrtrichtungen ausgestattet. Der Postplatz wird nicht mehr zum Wenden benötigt. Die neuen Wendemöglichkeiten des ÖV befinden sich auf der Passhöhe und im Unterdorf. Um das Anfahren der Businsel für die Linie Waldenburg-Balsthal (von Waldenburg her kommend) zu ermöglichen, muss von der nördlichen Gartenparzelle des Restaurants Rössli Land erworben werden. Gleichzeitig muss auch das Platzniveau in dieser Ecke um ca. 20 cm abgesenkt werden, damit die 6% Steigung für einen behindertengerechten Ausbau nicht überschritten werden. Dies wird einerseits erreicht, indem die Querneigung der Strasse in der Kurve (ca. ab Erikaweg) um 1.5 bis 2% reduziert und andererseits nördlich der westlichen Häuserzeile das Platzniveau um max. 40 cm angehoben wird. Die Bushaltestelle (Insel) ist so platziert, dass die Linie Balsthal-Waldenburg (von Balsthal her kommend) als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet werden kann. Die Durchfahrtsbreite bei einem wartenden Bus ist mit 4.25 m so gewählt, dass ein Kreuzen von PKW/PKW bei reduzierter Geschwindigkeit möglich ist. Mit der farblichen Oberflächengestaltung des Postplatzes und dem angrenzenden Fahrbahnbereich soll erreicht werden, dass der motorisierte Verkehr aufmerksamer den Postplatz passiert.

5.4. Postplatz bis Ochsenplatz

Der als enger Strassenraum wahrgenommene Ortsteil im Abschnitt Postplatz bis Ochsenplatz wird gestalterisch so aufgewertet, dass die baulichen Gegebenheiten ablesbar werden. Dieser Bereich ist das Kernstück, welches zur wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit in

Bezug auf die Fussgänger-Längsverbindungen führen wird. Mit einer gleichmässigen Einengung der Fahrbahnbreiten auf bis 4.80 m kann der Gehbereich für Fussgänger beidseitig auf mind. 1.50 bis 2.0 m Breite vergrössert werden. Ausserdem wird durch die partiellen Einengungen mit den vorgesehenen Ausweichstellen der motorisierte Verkehr zu erhöhter Aufmerksamkeit veranlasst und abgebremst. Im ganzen Bereich wird keine mittige Strassenmarkierung angebracht. Ausserdem soll die Belagsoberfläche des Kreuz- und des Ochsenplatzes mit den dazwischen liegenden Gehbereichen analog dem Postplatz eingefärbt werden.

5.5. Ochsenplatz bis Solarbobanlage

Im Bereich Ochsenplatz bis zur Solarbobanlage wird die Kantonsstrasse auf eine neue Fahrbahnbreite von 6.00 m erneuert. Dies erlaubt eine Gehwegbreite auf der Ostseite von mind. 2.00 m. Auf der Westseite wird neu, durchgängig bis zur Solarbobanlage, ein Trottoir mit einer Mindestbreite von 2.00 m erstellt. Dadurch wird die geforderte Sicherheit für die Besucher der Solarbobanlage ab der ÖV-Fahrbahnhaltestelle gewährleistet.

Südlich der Solarbobanlage ist im Instandsetzungsprojekt des Tiefbauamtes Kreis 2 eine Verschiebung der Strasse westwärts in den Hang vorgesehen (→ Realisierung im 2013 und 2014), um auf der Ostseite den nötigen Raum für einen separaten Geh- und Radweg von 3.0 m Breite zu schaffen. Dadurch wird im Bereich der Solarbobanlage die Linienführung der Ortsdurchfahrt (Strassenbreite 6.0 m) auf die Linienführung „ausserorts“ (Strassenbreite 7.0 m) so verschwenkt, dass der von Holderbank auf dem neuen, baulich getrennten, Geh- und Radweg kommende Radfahrer wieder sicher auf die Kantonsstrasse (innerorts) gelangt.

5.6. Neuanschluss Bärenwilerstrasse

Gemäss Kantonalem Richtplan (KRIP) ist der Neuanschluss der Bärenwilerstrasse als Zwischenergebnis festgehalten. Als Folge davon soll die alte Bärenwilerstrasse (bzw. ein Teilstück) an die Gemeinde Langenbruck abgetreten werden. Diese Anpassung des KRIP ist nicht Bestandteil der vorliegenden LRV. Die Eintragung in den KRIP erfolgt im Rahmen der nächsten periodischen Anpassung bzw. der entsprechenden LRV. Die Formalitäten der Abtretung soll mit einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde und dem Kanton Basel-Landschaft geregelt werden.

Die Gemeinde Langenbruck hat schon vor längerer Zeit das hierfür ausgeschiedene Land käuflich erworben. Sie drängt nun darauf, dass der Neuanschluss der Bärenwilerstrasse gemäss kantonalem Richtplan erstellt wird und damit die gefährliche Einmündung in die Kantonsstrasse beim Hotel-Restaurant Bären endlich aufgehoben werden kann. Mit dem Neuanschluss kann nicht nur die verkehrstechnisch unbefriedigende Situation bei der alten Einmündung in die Kantonsstrasse eliminiert werden, sondern es kann auch die notwendige Wendemöglichkeit des ÖV (Buslinie Waldenburg-Langenbruck-Waldenburg) geschaffen werden.

Für die Erstellung des Neuanschlusses ist eine Brücke über den Schöntalbach notwendig. Die Strassenbreite ist auf 6.00 m und das einseitige Trottoir auf 2.00 m festgelegt.

6. Termine

Entwurf Bauprojekt :	2. Quartal 2014
Öffentliche Planauflage:	3. Quartal 2014
Ausführungsprojekt:	4. Quartal 2014
Möglicher Baubeginn:	Frühjahr 2015
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2017

7. Kosten und Finanzierung

Die Kosten wurden im Rahmen des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auf der Preisbasis Oktober 2012 ermittelt, die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 20\%$.

		Gesamtkosten	Anteil BL	Anteil Langenbruck
Tief- und Strassenbau	CHF	3'900'000	3'700'000	200'000
Öffentliche Beleuchtung	CHF	420'000	400'000	20'000
Umgebungsarbeiten und Möblierungen	CHF	380'000	300'000	80'000
Verkehrsführung / Kommunikation während Realisierung	CHF	300'000	300'000	0
Geotechnische Untersuchungen	CHF	100'000	100'000	0
Diverses / Unvorhergesehenes	CHF	540'000	500'000	40'000
Honorare (Projektierung, örtliche Bauleitung, Oberbauleitung)	CHF	620'000	600'000	20'000
Zwischentotal	CHF	6'260'000	5'900'000	360'000
Mehrwertsteuer (8%)	CHF	497'000	470'000	27'000
Landerwerb	CHF	283'000	270'000	13'000
Gesamtkosten	CHF	7'040'000	6'640'000	400'000

Die gesamten Investitionskosten für die Ortsdurchfahrt Langenbruck belaufen sich auf CHF 7'040'000.-- ($\pm 20\%$, inkl. MwSt.).

Die Kosten zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft belaufen sich auf **CHF 6'640'000.-- inkl. MwSt.** 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
2301.137	700076	50100010

7.1. Landerwerb

Für die Erneuerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Langenbruck muss ca. 150 m² Kulturland und 300 m² Bauland erworben werden. Gespräche zwischen den Grundeigentümern und dem Tiefbauamt haben noch nicht stattgefunden.

In Bezug auf den Neuanschluss der Bärenwilerstrasse wird die alte Bärenwilerstrasse vom Kanton an die Gemeinde unentgeltlich abgetreten. Das Land für die „neue Bärenwilerstrasse“ (ca. 680 m² Bauland) wird durch den Kanton Basel-Landschaft von der Gemeinde Langenbruck käuflich erworben.

7.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Gemeinde Langenbruck beteiligt sich an der Erstellung der Bushaltestellen (zu 50%) und der Neugestaltung des Postplatzes in der Höhe von rund CHF 400'000.--. Darin enthalten sind auch voraussichtliche Landerwerbskosten von ca. CHF 13'000.-

Im investitionsprogram 2014 – 2013 sind für das Projekt CHF 6.24 Mio. eingestellt. Bei der nächsten Bereinigung des Investitionsprogramms sollen die noch fehlenden CHF 0.4 Mio. zusätzlich eingestellt werden. Die CHF 0.4 Mio. sollen bei andern Projekten eingespart werden.

7.3. Folgekosten

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Kantonsstrassen	40	6'370'000	1	2017
Grundstücke	-	270'000	1	2017
Total		6'640'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2017	2018	2019	2020	2021
1	TOTAL jährlicher Folgertrag	0	0			
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	98'908	107'900			
3	Unterhaltskosten	21'450	21'450			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	1/2017	2018	2019	2020	2021
	Kantonsstrassen	145'979	159'250	159'250	159'250	159'250
	Total Abschreibungen	145'979	159'250	159'250	159'250	159'250
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	266'338	288'600	288'600	288'600	288'600
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-266'338	-288'600	-288'600	-288'600	-288'600

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde Langenbruck wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

"Der Gemeinderat nimmt Kenntnis von der Landratsvorlage und hofft sehr, dass der Landrat die Vorlage verabschieden wird, damit der Baubeginn im 2015 realisiert werden kann."

Von der PostAuto Schweiz AG wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

"Wir haben die Unterlagen geprüft und sind mit der Vorlage einverstanden."

9. Antrag

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

Liestal, 28. Januar 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Urs Wüthrich-Pelloli

die 2. Landschreiberin:

Andrea Mäder

Beilage

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

10. Anhang

Übersicht Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt Langenbruck

- Übersicht Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 1:2'500	1
- Situation Passhöhe, 1:500	2
- Situation Postplatz, 1:500	3
- Situation Engnis, 1:500	4
- Situation Bärenwilerstrasse, 1:500	5
- Situation Dorfeingang, 1:500	6
- Situation Abtretung und Erwerb Bärenwilerstrasse, 1:500	7

Landratsbeschluss

über Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Projektierung und Realisierung der Erneuerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Langenbruck

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Projektierung und Realisierung der Erneuerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Langenbruck wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 7'040'000.00 bewilligt. Nachgewiesene Lohnpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 werden bewilligt.
2. Der Abschnitt der Bärenwilerstrasse (Parzelle 131 und 966) von der Einmündung in die Hauptstrasse bis zur neuen Abzweigung Richtung Hauptstrasse wird der Gemeinde Langenbruck ohne gegenseitige Entschädigung als Gemeindestrasse mit Inbetriebnahme des neuen Anschlusses Bärenwilerstrasse abgetreten. Die formelle Anpassung des KRIP erfolgt im Rahmen der nächsten KRIP Revision.
3. Die Beiträge der Gemeinde Langenbruck von CHF 400'000.- werden zur Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

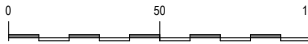
Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Situation M 1: 2'500



Passhöhe

Postplatz

Kreuzplatz

Ochsenplatz

Neuanschluss Bärenwilerstrasse

Solar - Bob

Anhang 1

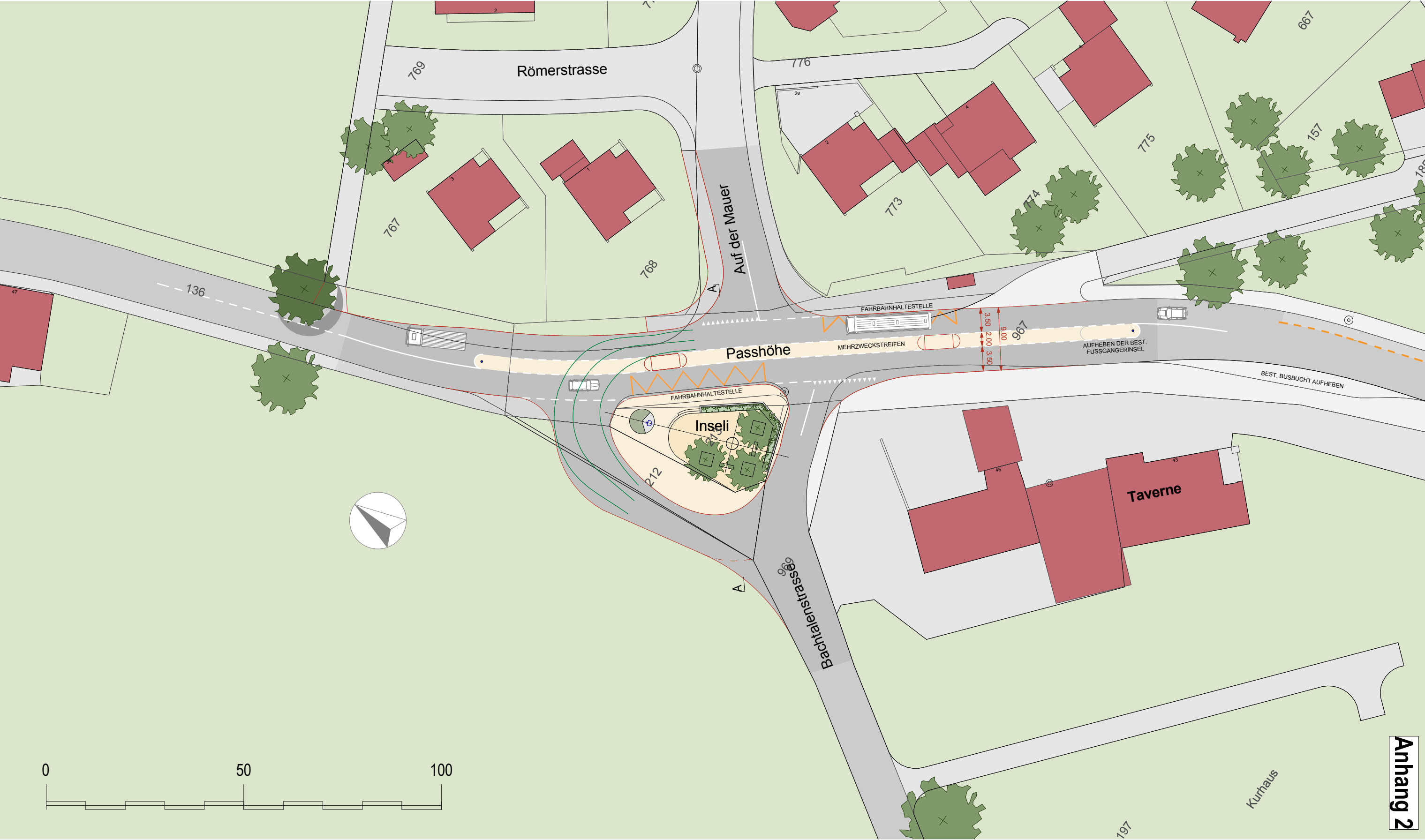


Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt

Situation Passhöhe M 1:500

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept

gez. ch.st. / Datum 12. September 2013
Plan Nr. 011'210 / 881





Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt

Situation Postplatz M 1:500

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept

gez. ch.st. / Datum 12. September 2013
Plan Nr. 011'210 / 882





Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt

Situation Engnis M 1:500

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept

gez. ch.st. / Datum 12. September 2013
Plan Nr. 011'210 / 883





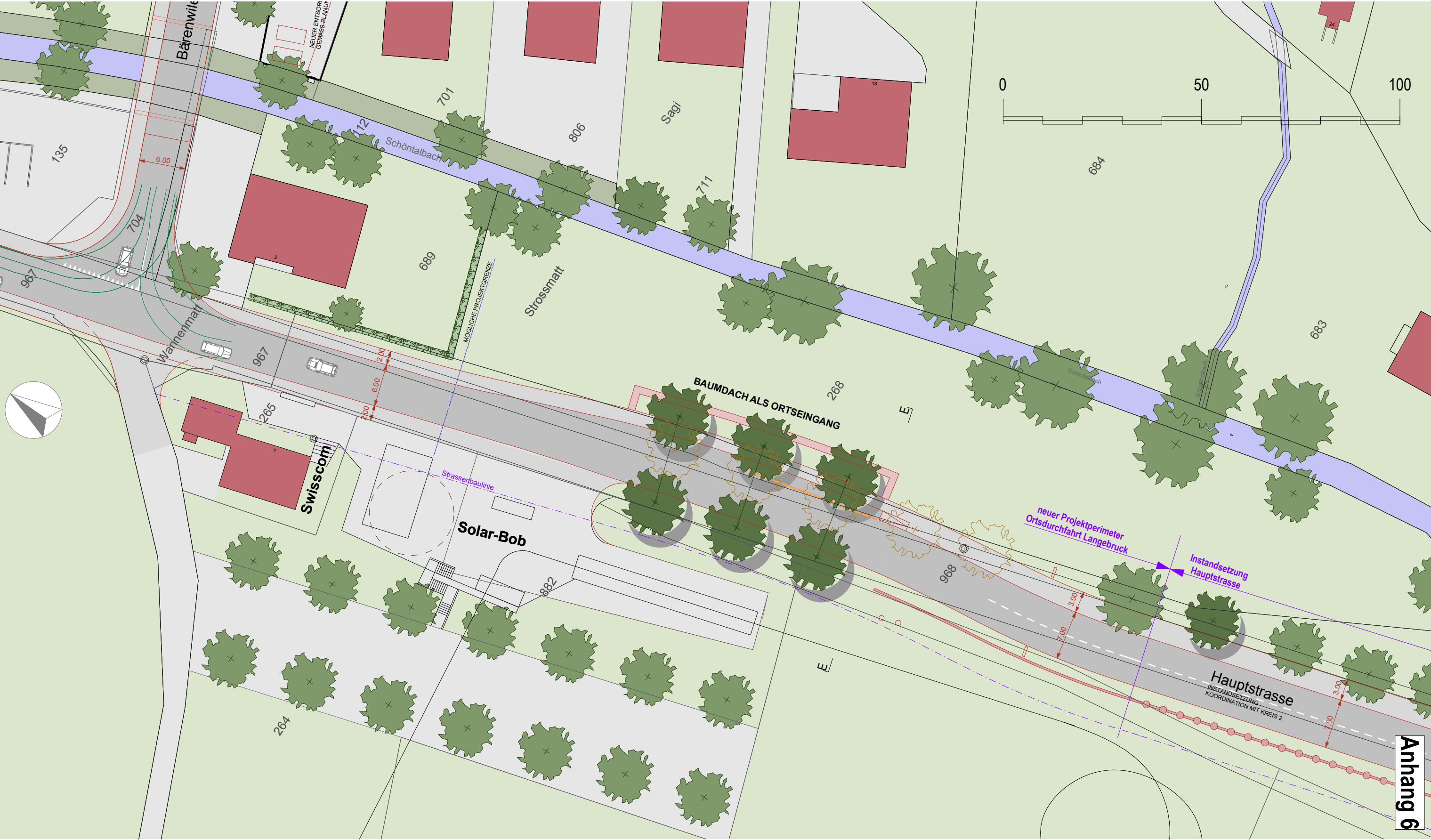


Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt

Situation Solar-Bob M 1:500

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept

gez. ch.st. / Datum 12. September 2013
Plan Nr. 011'210 / 885





Erneuerung und Gestaltung Ortsdurchfahrt

Abtretung + Erwerb Bärenwilerstrasse M 1:500

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept

