

Vorlage an den Landrat

**Grellingen, Erneuerung und Umgestaltung Bushof Grellingen,
Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2024/542**

vom 3. September 2024



Abbildung 1: Aktuelle Situation Bushof Grellingen

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Umsteigepunkte zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen im Kanton Basel-Landschaft in den Zuständigkeitsbereich des Kantons. Am Bahnhof Grellingen halten die S-Bahnlinie S3 sowie die Postautolinien 116 und 117. Im Bedarfsfall muss auch ein Ersatzbus für die S-Bahn S3 den Bahnhof Grellingen bedienen können. Der heutige Bushof Grellingen entspricht den Anforderungen nicht und bietet nicht genügend Haltekanten. Der bauliche Zustand ist schlecht, der Komfort für die Buspassagiere ist ungenügend. Zudem erfüllt die Haltestelleninfrastruktur nicht die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

In einem umfangreichen Variantenstudium wurde eine Bestvariante entwickelt. In Abstimmung mit dem SBB-Projekt Doppelspurausbau Duggingen-Grellingen wurde ein Projekt erarbeitet. Von Anfang an wurden die Gemeinde Grellingen, die Postauto AG sowie die Fachstellen des Kantons und das lokale Gewerbe in die Projektierung eingebunden.

Der Projektperimeter umfasst den Bahnhofsvorplatz und das P+R der SBB. Das gesamte Projekt liegt nördlich der Gleise innerhalb der SBB-Parzelle 1203 (GB Grellingen). Es sind somit keine Landabtretungen von Privaten oder Gewerbe erforderlich.

Inhalt der Vorlage ist eine Ausgabenbewilligung über 4'000'000 Franken inkl. MwSt. Der Bund finanziert das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation mit. Er übernimmt 40 % der anrechenbaren Kosten bis zu einem Beitrag von maximal 580'000 Franken inkl. MwSt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	4
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	5
2.1.3.	<i>Instandsetzung Bahnhofstrasse</i>	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	5
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	5
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	6
2.3.	Erläuterungen	6
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	6
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	6
2.3.3.	<i>Termine</i>	9
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	10
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	11
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	14
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	14
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	14
3.	Anträge	14
3.1.	Beschluss	14
4.	Anhang	15

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Vom Bahnhof Grellingen verkehren die Buslinien 116 Grellingen – Seewen und 117 Grellingen – Nunningen. An einem durchschnittlichen Werktag steigen hier rund 550 Personen ein und aus. Für die nächsten Jahre wird ein Anstieg der Nutzerzahlen erwartet. Der Bushof besteht heute aus einer gelben Markierung am Boden ohne Perrons. Er liegt nördlich vom Bahnhof Grellingen zwischen dem Bahnhofgebäude der SBB und der Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse ist eine Kantonsstrasse und Trägerin einer kantonalen Radroute.

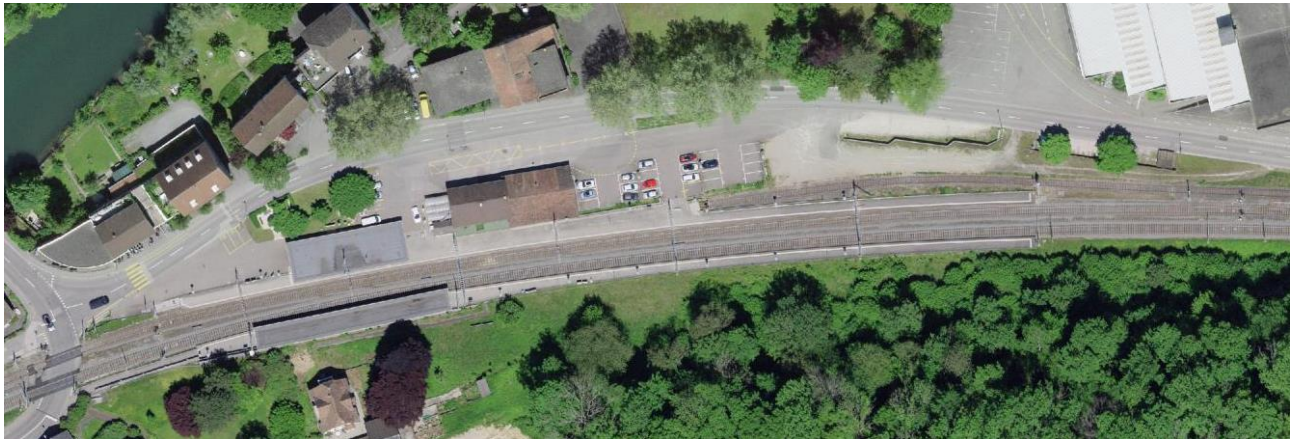


Abbildung 2: Orthofoto Bestand (2022)

Die S-Bahnhaltestelle Richtung Basel liegt auf der Nordseite. Sie ist dem Bushofgelände und dem Dorfzentrum zugewandt. Das Gleis in Richtung Laufen kann über eine mit Perrondächern gedeckte Personenunterführung westlich des Aufnahmegebäudes oder, vom südlichen Dorfteil herkommend, über einen Zugang vor dem Bahnübergang erreicht werden.

Im Bahnhofgebäude gibt es ein beliebtes Bistro und im angebauten Schuppen ein Stellwerk, das nur mit erheblichen Kosten aufgehoben werden kann. Eine kleine Aufenthaltsfläche mit Bäumen, Bänken und einem Brunnen ergänzt den Bahnhofsvorplatz. Hier befindet sich der einzige Bankomat im Dorf.

Im Osten des Bahnhofgebäudes sind 24 P+R Parkplätze und eine vermietete Kiesfläche vorhanden. Velos können unter dem Dach der Rampe der Personenunterführung oder westlich davon parkiert werden. Dem Bistro und dem gegenüberliegenden Motorradgeschäft stehen insgesamt sieben vermietete Parkplätze zur Verfügung. Eine Bahnhofsvorfahrt oder Kurzzeitparkplätze gibt es nicht.

2.1.1. Begründung Bedarf

Umsteigepunkte von regionaler Bedeutung zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen in den Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Der Bushof Grellingen entspricht nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz und erfüllt die gesellschaftlichen Anforderungen nicht. Der bauliche Zustand ist schlecht, der Komfort und die Sicherheit für die Buspassagiere und den Busbetreiber sind ungenügend. Ausserdem können nicht genügend Haltekanten angeboten werden.

Ein komfortabler und kundenfreundlicher Bushof sollte heutigen Standards gemäss für jede Buslinie und für den Bahnersatzbus der SBB eigene Haltekanten vorsehen. Die Infrastruktur sollte einen allfälligen Einsatz von Gelenkbussen ermöglichen.

2.1.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Im Jahr 2018 wurden im Rahmen einer umfangreichen Variantenstudie mögliche Bushofvarianten aufgezeichnet. Schliesslich wurde die von der Begleitgruppe gewählte Bestvariante zum Vorprojekt ausgearbeitet. Aufgrund der nachträglich geforderten Anpassungen der SBB im Zusammenhang mit den definitiven Plänen des Doppelspurausbaus Grellingen – Duggingen mussten die Pläne überarbeitet werden.

Das nun zur Finanzierung vorgelegte Projekt wurde in den Jahren 2022 und 2023 zu einem Entwurf Bauprojekt ausgearbeitet und nach den internen und externen Vernehmlassungen auf den Stand eines fertigen Bauprojekts zur Auflage gehoben.

Alle Projektierungsschritte wurden von einer Begleitgruppe begleitet, welche aus Vertretern der kantonalen Fachstellen, der Gemeinde, der SBB Immobilien und SBB Infrastruktur sowie der Postauto AG bestand. Das Bauprojekt wurde zudem zusammen mit den Behindertenverbänden optimiert.

2.1.3. *Instandsetzung Bahnhofstrasse*

Die Instandsetzung der Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) wurde zusammen mit der Umgestaltung des Bushofs geplant. Die Finanzierung der Instandsetzung läuft über den entsprechenden Innenauftrag des Geschäftsbereichs Kantonsstrassen. Die Realisierung der beiden Massnahmen wird koordiniert.

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. *Rahmenbedingungen*

Für das Projekt bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- BehiG-Konformität – Einhaltung gesetzlicher Vorgaben
- Eigene und voneinander unabhängig anfahrbare Haltekanten für die Buslinien 116 und 117 sowie für die Bahnersatzbusse
- Die Infrastruktur ermöglicht den Einsatz von Gelenkbussen
- Sicherstellung eines betrieblichen Linienwechsels 116 zu 117 und umgekehrt
- Fahrbeziehung für alle Busse aus allen Richtungen in jede Richtung (Wendemöglichkeiten)
- Für die heute vorhandenen 24 Parkplätze ist eine Ersatzfläche bereitzustellen
- Garantieren der Anschlüsse beim Umsteigen von Bahn auf den Bus während der Bauzeit

2.2.2. *Projektziele*

Die nachfolgende Auflistung zeigt die wichtigsten Ziele, die neben den Randbedingungen mit dem vorliegenden Projekt erfüllt werden:

- Der Bahnhof Grellingen wird als Umsteige- und Aufenthaltsort aufgewertet und als multimodale Verkehrsdrehscheibe mit einer überdeckten und gut ausgestatteten Haltestelleninfrastruktur versehen
- Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sind übersichtlich und zumindest in der Hauptlastrichtung kurz
- Die Verkehrsströme sind entflechtet und die Verkehrssicherheit verbessert
- Der vorhandene Raum wird effizient genutzt
- Die Infrastruktur wird aufwärtskompatibel zur E-Mobilität ausgestaltet

2.2.3. *Künftige Situation*

Der neue, voll BehiG-taugliche Bushof kommt östlich des bestehenden Bahnhofgebäudes zu liegen, wo heute die Busse wenden und die P+R-Parkplätze angeordnet sind. Die Buswendemanöver erfolgen künftig westlich und östlich der neuen Haltekanten abseits der Kantonsstrasse.

Die Buspassagiere gelangen von der SBB-Unterführung über ein Trottoir nördlich am Bahnhofgebäude vorbei zum überdeckten Bushof. Der Zugang zum Zuggerron Richtung Basel erfolgt für den hinteren Teil der S-Bahn über denselben Weg. Für den vorderen Zug-Teil gelangt man über Treppenstufen oder über eine behindertengerechte Rampe direkt auf das SBB-Perron.

Für die wegfallenden P+R-Parkplätze der SBB sind auf der Ostseite des SBB-Areals 27 Ersatzplätze vorgesehen. Sechs weitere Kurzzeitparkplätze werden bei der Bahnhofvorfahrt realisiert.

Der Park wird wegen der Bahnhofszufahrt etwas nach Westen verschoben und kann vergrössert werden. Die Veloparkplätze werden am heutigen Ort beibehalten und um eine weitere Fläche für Spezialvelos und Velos mit Anhänger erweitert.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. *Alternativen*

Eine ersatzlose Aufhebung der Bushaltestellen am Bahnhof Grellingen steht als Alternative nicht zur Verfügung.

Eine Instandstellung des Bestands (laufend oder einmalig) würde weder den gesetzlichen Vorgaben noch den Ansprüchen der ÖV-Passagiere entsprechen.

2.3.2. *Gewählte Lösung / Projekt*

Das bestehende Bahnhofgebäude muss aus Kostengründen mitsamt Stellwerkschuppen erhalten bleiben. Aus Platzgründen (schleppkurvenbedingt) sowie betrieblich kann der Bushof einzig östlich des Bahnhofgebäudes und abseits der Kantonsstrasse auf dem SBB-Areal zu liegen kommen. Aufgrund der Nähe zum Zuggerron können in der massgebenden Richtung die Umsteigewege kurzgehalten werden.

Projektbestandteile sind der überdachte Bushof selbst sowie die Ersatzparkplätze, die für die wegfallenden P+R-Plätze neu erstellt werden müssen. Um sichere Fussgängerströme abseits der SBB-Perrons zu gewährleisten, muss der Bahnhof-Vorplatz umgestaltet werden. Der Vorplatz und der kleine Park werden ins Projekt integriert. Die Veloparkplätze und die Perron-Infrastruktur der SBB inkl. Personenunterführung genügen den heutigen Ansprüchen und werden deshalb nicht verändert.

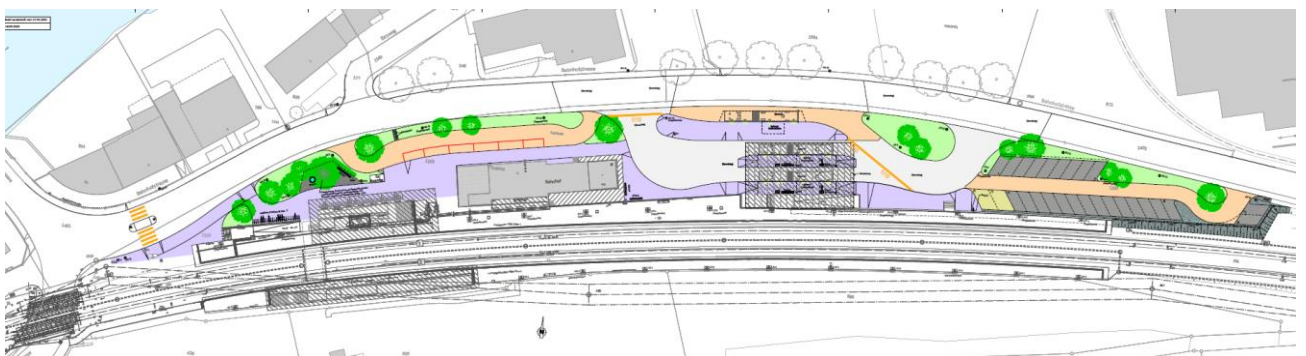


Abbildung 3: Situationsplan Projekt Bushof Grellingen

Der Neubau des Bushofs umfasst für die beiden Buslinien zwei voll ausgerüstete, überdachte Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm sowie eine zusätzliche Haltekante für einen Bahnersatz-Bus, der die beiden normalen Buslinien nicht tangiert. Das südliche Perron des Bushofs grenzt direkt an den SBB-Perron, liegt aber rund 60 cm tiefer. Die zweite Haltekante liegt parallel dazu.

Die Zugsatz-Busse halten in Fahrtrichtung Laufen direkt auf der Bahnhofstrasse auf einer Fahrbahnhaltestelle. In der Gegenrichtung kann der Abbiegestreifen zum P+R-Parkplatz als Haltestelle genutzt werden, ohne die Zufahrt zu den Parkplätzen zu verhindern.

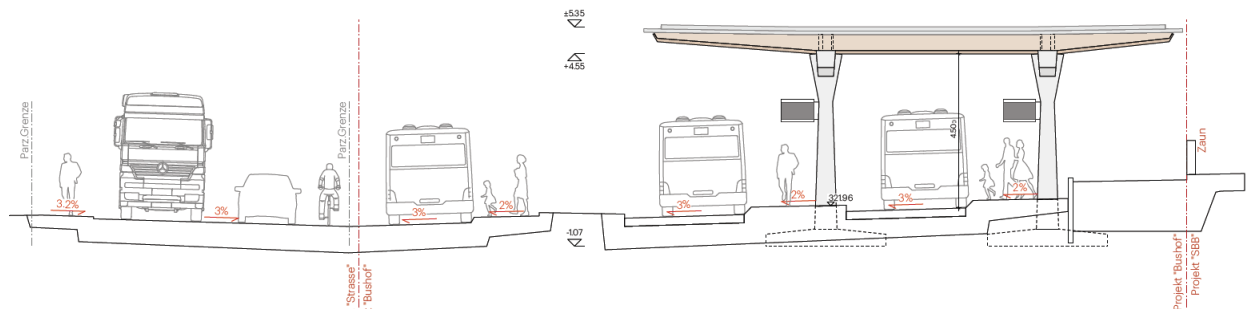


Abbildung 4: Querschnitt durch Bushof (links Bahnhofstrasse, rechts SBB-Perron)

Geometrie / Normeinhaltung

Während die horizontale Linienführung kein Problem darstellt, ist der Vertikalgeometrie besondere Beachtung zu schenken, da mit der bestehenden Bahnhofstrasse im Norden und dem SBB-Bahnprojekt im Süden bereits beidseitig Zwangspunkte vorgegeben sind. Der Bushof kann mit einem durchschnittlichen Quergefälle von 3 % an die verbreiterte Bahnhofstrasse angeschlossen werden, wobei die Perrons selbst nur die erlaubten 2 % Quergefälle aufweisen. Die übrigen Bahnhof-Vorplatzflächen weisen ein Quergefälle von ca. 3 bis 5% auf. An gewissen Stellen müssen Höhendifferenzen zur Bahnhofstrasse von Grünrabbatten aufgenommen werden.

Die Fahrbahngeometrie des Bushofs ist auf die Schleppkurven der Gelenkbusse ausgelegt. Die Geometrie der Fahrgassen und Parkplätze für Personenwagen können normgemäss ausgebildet werden.

Materialisierung

Sämtliche von den Bussen befahrenen Flächen werden in lärmarmem Wasch-Beton ausgeführt. Im Rahmen des separaten Instandstellungsprojekt Bahnhofstrasse sind auch die Ein- und Ausfahrtsbereiche in den Bushof in Beton vorgesehen. Die Perrons, die Geh- und Fahrflächen auf dem übrigen SBB-Areal werden in Schwarzbelag (versickerungsfähig, wo es die Nutzung zulässt) ausgeführt. Die insgesamt 27 P+R-Parkplätze werden mit versickerungsfähigen Beton-Verbundsteinen befestigt. Der kleine Park mit dem Brunnen erhält einen Naturbelag.

Das hölzerne, extensiv begrünte Bushofdach wird von Betonträgern und -stützen getragen.

Gestaltung / Begrünung

Das Bushofdach wirkt identitäts- und orientierungstiftend. Es überspannt nicht nur die Busperrons, sondern auch die Rampe zum SBB-Perron. Mit seiner extensiven Begrünung trägt es zum ökologischen Ausgleich bei und verhindert, dass eine versiegelte Hitzeinsel entsteht. Um die mächtige Baumreihe im Norden der Bahnhofstrasse nicht zu konkurrieren und den Umsteigepunkt optisch freizustellen, schliessen westlich und östlich des Bushofs nur einzelne Baumgruppen an und grenzen zusammen mit Grünrabbatten die Bahnhofstrasse vom Bahnhofs-Vorplatz ab.



Abbildung 5: Visualisierung Bushof von Osten

Da der Bahnhof Grellingen Ausgangs- und Zielpunkt vieler Wanderungen ist, bietet westlich des Bahnhofgebäudes ein etwas vergrösserter, mit Bäumen beschatteter Park mit Brunnen und Sitzbänken einen attraktiven Aufenthaltsbereich an.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept integriert neben dem nach unten strahlenden Dach und den neuen Leuchtpunkten auf dem Bushof und dem Bahnhofareal auch die Beleuchtung des SBB-Perrons und der Bahnhofstrasse. So können neben einer generellen Grundausleuchtung für Orientierung und soziale Sicherheit mit punktuellen Beleuchtungsschwerpunkten die Vorgaben des BehiG eingehalten und Akzente im Raum gesetzt werden.



Abbildung 6: Visualisierung Beleuchtungskonzept Bushof von Westen

Bodenbelastung und Entsorgung

Weil das Areal ein Verdachtsort ist, wurden umfangreiche Baugrunduntersuchungen durchgeführt und ein Konzept zum Vorgehen und gegebenenfalls zur Entsorgung erstellt. Die Proben zeigen, dass beim Ausbauasphalt der PAK-Gehalt <250 mg/kg beträgt und er im Belagswerk verwertet werden kann. Beim Aushub sind rund 2'000 m³ stark verschmutzt und müssen einer entsprechenden Entsorgung zugeführt werden. Zusätzlich müssen rund 300 m³ thermisch verwertet werden.

Aufwärtskompatibilität zur E-Mobilität

Aktuell benötigt die Postauto AG keine Ladeinfrastruktur für E-Busse in Grellingen. Auch die SBB sieht im Moment keine Ladeinfrastruktur für Elektroautos bei den P+R Parkplätzen vor. Um einer Entwicklung hin zu E-Mobilität nicht im Wege zu stehen, werden unter den Betonplatten und in den Stützen des Dachs Leerrohre zu zukünftigen Anschlusspunkten der Ladeinfrastrukturen von Bus und Auto verlegt. Ebenso wird das Bushofdach für die Nachrüstung sogenannter Pantografen, also Ladestationen für Busse, geplant.

Für die Bestückung des Bushofdachs mit Photovoltaik wurde die Fläche von den angefragten Energieunternehmen als zu klein und ungünstig gelegen taxiert. Die Statik ist jedoch so ausgelegt, dass eine spätere Nachrüstung ohne Verstärkung möglich wäre.

Fazit zur gewählten Lösung

Die gewählte Lösung überzeugt aufgrund der örtlichen Trennung des Busverkehrs vom Fuss- und vom Veloverkehr auf dem Bahnhofvorplatz sowie dem kurzen Umsteigeweg vom Bus zur Bahn in Hauptlastrichtung Basel. Zudem kann das bestehende Bahnhofsgebäude mitsamt dem Schopf und Stellwerk erhalten bleiben. Die komplette Anlage kann auf dem SBB-Areal untergebracht werden, so dass kein weiterer Landerwerb erforderlich ist.

Der Umsteigeort ist kompakt, die Haltekanten sind übersichtlich angeordnet und mit einem identitätsstiftenden Dach überdeckt. Sämtliche geforderten Busmanöver und -beziehungen können gewährleistet werden. Die Wendemanöver können abseits der Fussgängerbereiche und der Kantonsstrasse erfolgen. Die Materialwahl ist auf eine langlebige Nutzung mit schweren Fahrzeugen ausgelegt. Das modular aufgebaute Bushofdach (Stütze, Träger, Holzdach) ist unterhaltsarm und inspektionsfreundlich. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird verbessert und die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

Mit dem vorliegenden Projekt erhält die ÖV-Drehscheibe Grellingen eine zeitgemässe und zweckmässige Verkehrsinfrastruktur und einen attraktiven Aufenthaltsraum für Umsteiger und den Lokaltourismus. Die gewählte Lösung wird zudem mit den künftigen ÖV-Entwicklungen gemäss 10. GLA kompatibel sein.

2.3.3. Termine

- Planaufgabe und Rechtskraftbescheinigung 1. Quartal 2024
- Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung 4. Quartal 2024
- Ausführungsprojekt, Submission Baumeister 3. Quartal 2025
- Start Ausführung* 2. Quartal 2026
- Inbetriebnahme 4. Quartal 2027

* Ein Start der Ausführung ist erst nach Abschluss der Arbeiten der SBB zum Doppelspurausbau Duggingen – Grellingen möglich.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben.

Der Raum Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen/Einwohner als auch Beschäftigter weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden ist eine deutlich erhöhte Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamt verkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich. Zur Verkehrsreduktion bzw. zur Glättung der Spitzenstunden beitragen können eine «Stadt der kurzen Wege» (eine Aufgabe der Raumplanung), Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, die bessere Verteilung auf alle Verkehrsträger, die Erhöhung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen oder auch betriebliches Verkehrsmanagement.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, Muttenz Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen/Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen. Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Radwege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss; vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund. Für den MIV stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Bau Rheintunnel und Ausbau Hagnau-Augst, Unterstützung des Bundes durch den Kanton), sowie gezielte Ausbauten zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Bau Zubringer Bachgraben Allschwil oder Talstrasse Münchenstein-Arlesheim) oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen) und die siedlungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des lokalen Gewerbes («Stadt der kurzen Wege»). Daneben sind die digitalen Entwicklungen und neue Mobilitätsformen zu beobachten und, wo möglich und sinnvoll, mit Pilotprojekten zu testen und zu fördern.

LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen. Folgende Stossrichtungen stehen dabei im Vordergrund.

Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele gibt es u. a. in Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein, in Frenkendorf-Füllinsdorf sowie in Liestal.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2023)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten für die Umgestaltung des Bushofs von 4,0 Mio. Franken inkl. MwSt. aus (+/- 10 %).

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungs- (Ausführungsprojekt / Submission) und Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 4,0 Mio. Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt:

Tief- und Strassenbau	CHF	2'100'000.-
Überdachung Bushof	CHF	670'000.-
Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung	CHF	320'000.-
Verkehrsdienst	CHF	50'000.-
Anpassungsarbeiten	CHF	150'000.-
<u>Honorare und Baunebenkosten</u>	CHF	<u>410'000.-</u>
Gesamttotal exkl. MwSt.	CHF	3'700'000.-
MwSt. 8.1 % gerundet	CHF	300'000.-
<u>Landerwerb</u>	CHF	<u>0.-</u>
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF	4'000'000.-

Die Kosten der Entsorgung des verschmutzten Belags- und Koffermaterialien werden über die Rahmenausgabe «Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2022 - 2025 für Instandsetzung und Korrektur und baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten» [LRV 2021 / 174](#) finanziert.

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber dem Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2023, Indexstand: 115.5; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Betrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 4'000'000.- Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten werden nach heutigem Kenntnisstand zwischen 3'600'000 (90 %) und 4'400'000 Franken (110 %) liegen.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 4'000'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 400'000 Franken (10 % von CHF 4'000'000.-) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 4'400'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kapitel 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701419
Verbuchung	Erfolgsrechnung			X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				4'000'000		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2024	2025	2026	2027	2028	Total
A	Investitionsausgaben		5	100'000	200'000	2'000'000	1'600'000	100'000	4'000'000
E	Beiträge Dritter*		6			200'000	300'000	80'000	580'000
	Nettoausgabe			100'000	200'000	1'800'000	1'300'000	20'000	3'420'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgabe ist im Investitionsprogramm 2024 - 2033 teilweise enthalten. Der restliche Betrag wurde vom Regierungsrat ins Investitionsprogramm 2025 - 2034 aufgenommen und im Rahmen der Investitionsplanung kompensiert.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation mitfinanziert. Das Projekt wird vom Bund mit einem Beitrag von 40 % der anrechenbaren Kosten, maximal mit 580'000.- Franken inkl. MwSt. (540'000.- Franken exkl. MwSt.) unterstützt (zuzgl. Teuerung; Preisstand April 2016).

Voraussetzung für die Mitfinanzierung ist noch die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung. Diese kann dem Bund nach Vorliegen der Ausgabenbewilligung für die Realisierung und des Rechtskraftbeschlusses des Projektes vorgelegt werden.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	12/2027	2028	2029	2030	2031
A	1	Nettoinvestitionen			3'420'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		10'000	10'000	10'000	10'000
A		Abschreibungen	2301	33		85'500	85'500	85'500	85'500
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		68'400	68'400	68'400	68'400
A		Folgekosten brutto				163'900	163'900	163'900	163'900
E	3	Folgertrag brutto	2301	42/43		0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto				163'900	163'900	163'900	163'900
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	ca. [Jahr]						
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

20 % einer Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

s. Kapitel 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. I Vo FHG):

Wird auf die Umsetzung des Projektes verzichtet, muss der Bushof trotzdem saniert und den Anforderungen des BehiG entsprechend umgebaut werden. Dadurch kommen ähnlich hohe Kosten auf den Kanton zu, ohne aber eine Aufwertung zu einer multimodalen Drehscheibe mit hoher Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erreichen. Zudem könnten die vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramm genehmigten Beiträge nicht abgerufen werden; für eine reine Instandsetzung und BehiG-Anpassung wird der Bund die Finanzierungsvereinbarung nicht unterzeichnen.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme ist im 4. Quartal 2027 vorgesehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Das ausgearbeitete Projekt orientierte sich an den, mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystemen. Es wurde für die Erreichung der Ziele, die nachhaltigste und wirtschaftliche Lösung gewählt. Das Projekt hat im Vergleich zum Ist-Zustand einen deutlich besseren Zielerreichungsgrad. Dieses berücksichtigte aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie die Verbesserung des Nutzens für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Der Gemeinderat von Grellingen hat keine Einwände und unterstützt somit das Vorhaben.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für das Projekt Grellingen, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'000'000 Franken mit einer Kostengenaugkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 580'000 Franken wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 3. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Situationsplan

Landratsbeschluss

über Grellingen, Erneuerung und Umgestaltung Bushof Grellingen, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Projekt Grellingen, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'000'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 580'000 Franken wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: