

Vorlage an den Landrat

Grellingen, Erneuerung und Umgestaltung Delsbergstrasse, Abschnitt Anschluss Unterdorf bis Anschluss Birsackerweg: Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2018/648

vom 19. Juni 2018



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Mit der Eröffnung des Eggfluchtunnels hat die Verkehrsmenge auf der Ortsdurchfahrt Grellingen bzw. Delsberg- und Baselstrasse um über 80% abgenommen. Nach wie vor geblieben ist jedoch der (Pendler-) Durchgangsverkehr Richtung Seewen und Nunningen. Gemäss dem Gesamtprojekt „Ortsdurchfahrt Grellingen“ soll nun nach der bereits in den Jahren 2015/2016 erfolgten Sanierung der Baselstrasse (1. Etappe) auch die Delsbergstrasse als 2. Etappe erneuert und gleichzeitig den heutigen Anforderungen angepasst werden. Auslöser des vorliegenden Projekts ist einerseits der Landratsbeschluss für flankierende Massnahmen nach Fertigstellung des Eggfluchtunnels zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere die Fussgänger und die Velofahrer) und andererseits der dringende Instandsetzungsbedarf für die gesamte Kantonsstrasse.

Gemäss Gestaltungskonzept lässt sich der Abschnitt Delsbergstrasse, in Anlehnung an die vorhandene Bebauungsstruktur, in eine Übergangs- und Kernzone unterteilen. Beide Zonen werden gestalterisch differenziert behandelt, um so eine dem Ortsbild entsprechenden Gliederung des Strassenraumes zu erreichen. Damit können die Zonenübergänge wieder deutlicher wahrgenommen werden, was auch zu einer besseren Anpassung der Geschwindigkeit führen dürfte.

Die Übergangszone umfasst den Strassenabschnitt zwischen Birsackerweg im Westen und Martisackerweg im Osten. Gemäss vorliegendem Projekt werden in diesem Abschnitt zwei augenfällige Massnahmen realisiert: Die bestehenden Bauminselfen in der Fahrbahn werden entfernt und der damit gewonnene Platz wird zu Gunsten eines neuen, durchgehend 1.50 m breiten Trottoirs auf der Talseite genutzt. Zudem können beidseitig durchgehende Radstreifen markiert und damit die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden (Kantonale Radroute).

In der Kernzone zwischen den Anschlüssen Martisackerweg und Unterdorf wird die Fahrbahn auf 6.50 m verschmälert und innerhalb der Strassenparzelle eingemittet, so dass beidseitig in etwa gleich breite Trottoirs entstehen. Heute ist das talseitige Trottoir mit knapp 1.50 m Breite eher etwas schmal. Wie in den meisten Gemeinden wird auch in Kernzone Grellingen auf Radstreifen verzichtet.

Die bestehende Linienführung der Kantonsstrasse wird weitgehend beibehalten, da zahlreiche Zwangspunkte, wie z.B. nahe an die Strasse reichende Bauten, nur wenig Handlungsspielraum erlauben. Die baulichen Eingriffe erfolgen deshalb weitgehend innerhalb der bestehenden Strassenparzelle. Beim gesamten Projekt sollen die Massnahmen mit reduzierten Standards umgesetzt und somit die Kosten tief gehalten werden.

Mit dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages wird auch die Wohnqualität für die Anwohner der Delsbergstrasse verbessert.

Die Nutzung der Delsbergstrasse als Versorgungsroute Typ II für Ausnahmetransporte ist berücksichtigt.

Mit dem Landratsbeschluss zur Landratsvorlage Nr. 2001/310 vom 18. Dezember 2001 sowie auf dem Rektifikat LRB Nr. 564 vom 31. Oktober 2002 wurde für die Ausarbeitung des Gestaltungskonzeptes und Bauprojektes „Ortsdurchfahrt Grellingen“ (1. und 2. Etappe) bereits ein Projektierungskredit von CHF 650'000 bewilligt.

Mit dieser Vorlage wird für die Realisierung eine Ausgabenbewilligung von CHF 3.2 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

1.2.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Begründung Bedarf	4
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.2.1.	Künftige Situation	7
2.3.	Erläuterungen	8
2.3.1.	Alternativen	8
2.3.2.	Gewählte Lösung	8
2.3.3.	Projekt	9
2.3.4.	Termine	10
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	11
2.4.1.	Einbindung in die Planung	11
2.5.	Rechtsgrundlagen	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	11
2.6.1.	Investitionskosten	11
2.6.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	12
2.6.3.	Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)	12
2.6.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	13
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	13
2.8.	Ergebnis Vernehmlassungsverfahren	13
3.	Anträge	13
3.1.	Beschluss	13
4.	Anhang	13

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Grellingen weist die typische Struktur eines Strassenzeilendorfes auf, in dem die ursprüngliche Kantonsstrasse Basel - Delsberg, neben der Funktion als Durchgangsstrasse, gleichzeitig auch als zentrale Erschliessungsachse für die Ortschaft dient. Das Ortsbild wird von einem langgezogenen Zentrum mit kompakter Bebauung entlang der Kantonsstrasse geprägt. Die von der Delsberg- und Baselstrasse gebildete Ortsdurchfahrt durchquert den Siedlungsraum in sanften Krümmungen entsprechend der Topographie. Im Ortszentrum sind noch einige räumliche und architekturhistorische Qualitäten erhalten geblieben, welche für ein Laufentaler Industriedorf typisch sind. Unter den in den letzten Jahrzehnten erfolgten Veränderungen durch bauliche Eingriffe hat jedoch die Homogenität und damit auch die Qualität des Strassenbildes stark gelitten. Zudem waren die Anwohner über lange Zeit vor der Eröffnung des Eggfluh隧NELS entlang der Ortsdurchfahrt starken Verkehrsimmissionen ausgesetzt und in ihrer Wohnqualität erheblich beeinträchtigt.

Mit der Eröffnung des Eggfluh隧NELS im Juni 1999 konnte der Verkehr, welcher sich bis dahin täglich durch Grellingen bewegt hat, markant reduziert werden. Auf der Delsbergstrasse wurde vor der Tunnelöffnung (bis 1998) ein DTV von rund 13'000 Fz/24h gezählt, heute (2015) sind es auf diesem Abschnitt noch ca. 2'300 Fz/24h. (Quelle: Berichte über die Ergebnisse der Verkehrszählungen 1995/2015, Tiefbauamt BL.)

Trotz Umfahrungstunnel erfüllt die Ortsdurchfahrt auch heute noch vorwiegend den Leistungsauftrag für den rollenden Verkehr. Besonders zu beachten ist, dass während einer Sperrung des Eggfluh-Tunnels für Unterhaltsarbeiten der ganze Verkehr (DTV 2015 Eggfluh-Tunnel: 17'900 Fz/24h) weiterhin durch Grellingen geführt werden muss. Die Bedürfnisse der Anwohner und ihre Ansprüche an den Strassenraum, der auch als Aufenthalts- und Lebensraum dient, blieben bisher eher unbeachtet. Deshalb ist es für die Gemeinde Grellingen ein ganz besonderes Anliegen, mit der Erneuerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, auch die Attraktivität des Ortskerns wieder zu steigern. Dazu wurde für die gesamte Ortsdurchfahrt im Bereich der Kernzone bereits auf Stufe Vorprojekt ein entsprechendes Gestaltungskonzept ausgearbeitet, welches auch dem vorliegenden Projekt der Delsbergstrasse als 2. Realisierungsetappe zugrunde liegt.

Zudem ist die Delsbergstrasse stark sanierungsbedürftig und mit der Umgestaltung müssen insbesondere der Oberbau (Asphaltbelag), die Randabschlüsse, die Strassenentwässerung und die Beleuchtung dringend erneuert oder angepasst werden. Bei den Werkleitungen sind gemäss Angaben der Eigentümer nur kleinere, lokale Anpassungen notwendig und daher liegen keine grösseren Ausbauprojekte vor.

Zur weiteren Orientierung ist noch darauf hinzuweisen, dass die Delsbergstrasse und Baselstrasse Teil der Versorgungsroute Typ II Basel-Delsberg ist und auf dem Strassenzug Delsbergstrasse-Bahnhofstrasse die kantonale Radroute verläuft. Neben der Delsbergstrasse umfasst das Gesamtprojekt „Ortsdurchfahrt Grellingen“ auch die Erneuerung und Umgestaltung der Baselstrasse und Bahnhofstrasse. In einer ersten Etappe wurde ein kurzes Teilstück der Delsbergstrasse zwischen Unterdorf und Knoten Bahnhofstrasse zusammen mit der Sanierung der Baselstrasse und Bahnhofstrasse in den Jahren 2015/16 bereits realisiert. Als 2. Etappe ist nun der restliche Teil der Delsbergstrasse zwischen Birsackerweg und Unterdorf vorgesehen.

2.1.1. Begründung Bedarf

Aus verkehrstechnischer Sicht genügt der noch unverändert gebliebene Teil der Delsbergstrasse den heutigen Anforderungen an eine Ortsdurchfahrt nicht mehr. Vor allem die Sicherheit für die Fussgänger ist wegen zu schmaler oder teilweise ganz fehlender Trottoirs ungenügend. Die

Fahrbahn weist zwischen den zahlreichen Bauminselfen und dem Strassenrand bzw. Trottoir im westlichen Strassenabschnitt für durchgehende Radstreifen zu geringe Durchfahrtsbreiten auf, um normgemässe Radstreifenbreiten auf der kantonalen Radroute einhalten zu können. Bei den Inseln mit Fussgängerübergängen ist zudem die Sicht auf die wartenden Fussgänger wegen dem aus der Perspektive des Autofahrers entstehenden „Wandeffekt“ durch dicht hintereinanderstehenden Bäume beeinträchtigt. Deshalb sind aus Sicherheitsgründen Bäume auf Inseln mit Fussgängerquerungen möglichst zu vermeiden.

Trotz Abnahme der Verkehrsbelastung wurden seit der Inbetriebnahme des Eggfluh-Tunnels keine wesentlichen Anpassungen an der „alten“ Kantonsstrasse vorgenommen. Unterdessen besteht jedoch dringender Bedarf zur Sanierung des Strassenoberbaus und Erneuerung der Werkleitungen. Hinzu kommen auch noch die nach dem Behindertengleichstellungsgesetz vorzunehmenden Trottoir- bzw. Randsteinanpassungen bei den Fahrbahnquerungen.

Nachdem in den Jahren 2015/16 die 1. Etappe des Gesamtprojekts „Ortsdurchfahrt Grellingen“ mit der Sanierung der Basel- und Bahnhofstrasse realisiert wurde, ist nun die Ausführung des restlichen Teils der Delsbergstrasse als 2. Etappe dringend erforderlich.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Im Auftrag vom Tiefbauamt BL (TBA) wurde 2003 ein Gestaltungskonzept für die gesamte Ortsdurchfahrt Grellingen (inkl. Bahnhofstrasse bis zum Bahnübergang) ausgearbeitet.

Im August 2006 hat das TBA entschieden, auf der Basis des Gestaltungskonzeptes einen Gestaltungsplan Ortskern im Massstab 1:500 erstellen zu lassen. Für die gestalterischen Elemente hat das TBA Architekt Fritz Abt beauftragt, die technischen Belange wurden durch das Verkehrsplanerbüro Glaser Saxer Keller AG bearbeitet.

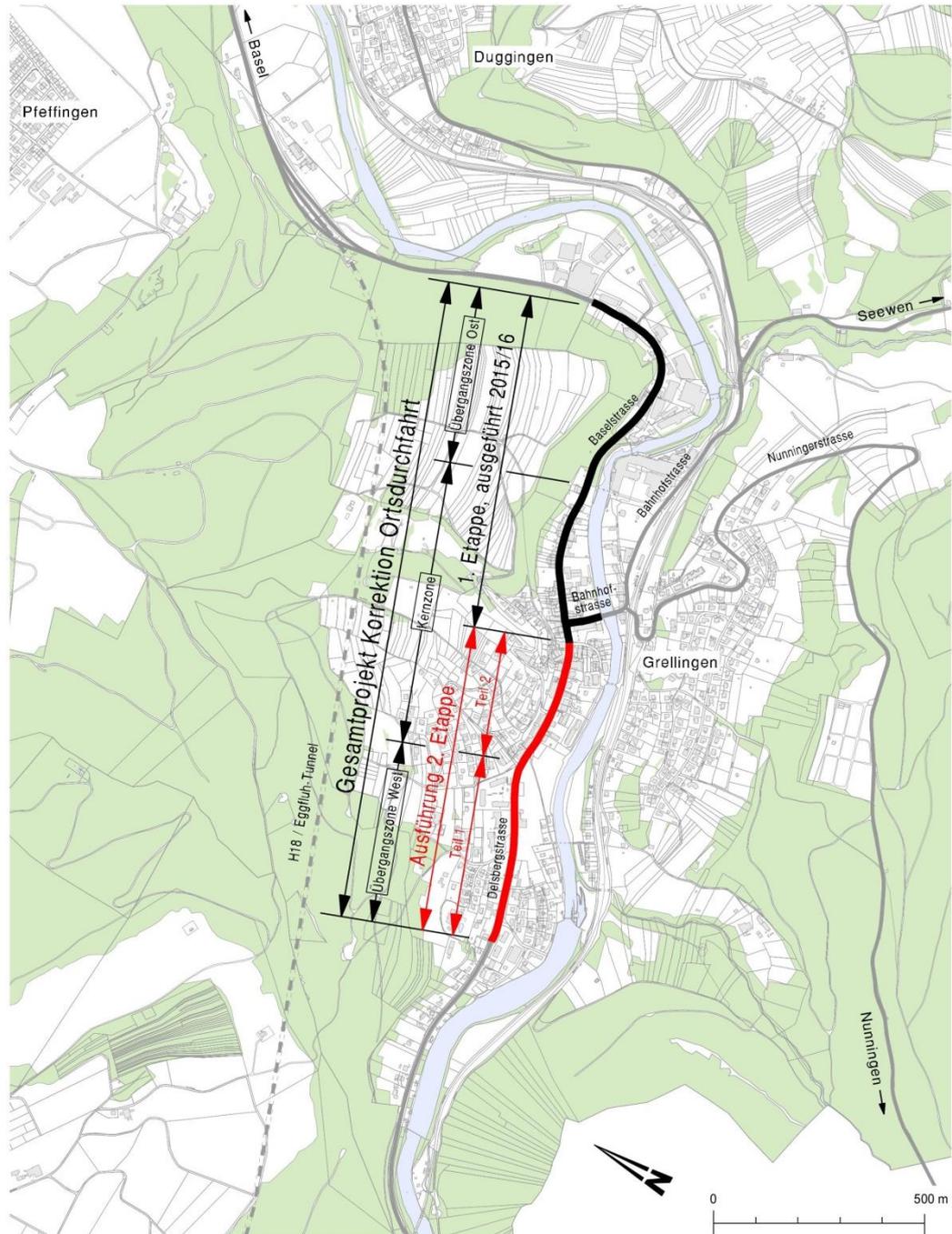
Für das vorliegende Bauprojekt lag das **Vorprojekt** der 1. und 2. Etappe aus dem Jahr 2010 vor.

Das Bauprojekt der 1. Etappe wurde 2012 ausgearbeitet, die Bauausführung ist in der Zwischenzeit abgeschlossen.

Im Frühling 2016 wurde das Vorprojekt der 2. Etappe der Delsbergstrasse intern nochmals überprüft und anschliessend direkt das nun vorliegende **Bauprojekt** ausgearbeitet sowie an die neuen reduzierten Standards angepasst.

Übersicht Gesamtprojekt

Stand: 30. Juni 2017



2.2. Ziel der Vorlage

Die nachfolgende Auflistung zeigt die wichtigsten Ziele auf, welche mit dem vorliegenden Projekt zur Erneuerung und Umgestaltung der Delsbergstrasse erfüllt werden sollen:

- Werterhaltung der Strasseninfrastruktur
- Kostengünstiges Projekt durch Reduzierung der Standards
- Möglichst keinen Landerwerb
- Lärmschutzmassnahmen durch Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages
- Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und der Velofahrer
- Behindertengerechte Ausführung sämtlicher Neuanlagen
- Gewährleistung der Versorgungsrouten Typ II für Ausnahmetransporte
- Gewährleistung des Verkehrsflusses auch bei einer Tunnelsperrung

Die im Gestaltungsplan Ortskern formulierten Zielsetzungen und empfohlenen Massnahmen zur Ausgestaltung des Strassenraumes konnten wegen der vom Kanton angestrebten Kosteneinsparungen nicht mehr in allen Punkten umgesetzt werden. Deshalb wurde vor allem im Abschnitt Unterdorf auf diverse geplante Belagswechsel mit Pflästerungen und einige weitere Gestaltungsmassnahmen verzichtet.

Unverändert geblieben ist die ursprüngliche Unterteilung der Ortsdurchfahrt in eine Kernzone und zwei vorgelagerte Übergangszonen auf Seite Ost und West, in Anlehnung an die vorhandene Bebauungsstruktur. Diese Zoneneinteilung bildet weiterhin die Grundlage für die Strassenraumgestaltung der Delsbergstrasse. Kernzonen und Übergangszonen unterscheiden sich jeweils in ihrer Ausgestaltung, so dass die Zonenübergänge deutlich erkennbar werden und ein entsprechend angepasstes Fahrverhalten bewirken.

2.2.1. Künftige Situation

Auch nach erfolgter Erneuerung bleibt die Delsbergstrasse als Teil der Ortsdurchfahrt weiterhin eine Durchgangsstrasse, die jederzeit den gesamten Verkehr aus dem Laufental aufzunehmen hat, sobald der Eggfluh-Tunnel aufgrund eines Ereignisses gesperrt werden muss.

Die geplanten Massnahmen führen insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit, vor allem für den Langsamverkehr und besonders auf den Schulwegen. Mit dem lärmindernden Belag wird gleichzeitig die Wohnqualität der Anwohner erhöht.

Das künftige Erscheinungsbild der Strasse weist im Vergleich zum heutigen Zustand vor allem in der Übergangszone die folgenden, augenfälligsten Veränderungen auf:

- Entfernung aller Bauminselformen im ganzen Strassenabschnitt der Übergangszone
- Reduktion Anzahl der Fussgängerquerungen
- Verbleibende bzw. neue Fussgängerübergänge mit Schutzinseln aus Fertigelementen
- Beidseitig durchgehende Radstreifen auf ganzer Länge der Übergangszone, ohne Verschmälerung oder Unterbruch bei den neuen Fussgängerschutzinseln
- Neues Trottoir ersetzt heutigen Mergelweg auf der Talseite in der Übergangszone
- Deutlich wahrnehmbarer Zonenübergang bei Beginn der Kernzone durch markante Verschmälerung der Fahrbahn und zusätzlicher Akzentuierung mit einer Mittelinsel

Die Veränderungen im Strassenabschnitt Kernzone sind hingegen weniger auffällig und beschränken sich eigentlich nur auf die beidseitigen Trottoirverbreiterungen und das

Zusammenlegen von zwei Fussgängerstreifen zu einem Fussgängerübergang bei der Einmündung Kirchweg.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Einzig im Bereich der Übergangszone bestand wegen der dort relativ breiten Strassenparzelle die Möglichkeit, mit unterschiedlichen Querschnittsaufteilungen zu variieren, um allenfalls auch die bestehenden Bauminseln, welche sehr markant das heutige Strassenbild prägen, weiterhin erhalten zu können.

Geprüft wurde auch das Unterbrechen der Radstreifen oder die stellenweise Anpassung der Strassenränder mit entsprechendem Landerwerb, um die Bauminseln weiterhin erhalten zu können. Vor allem zu Gunsten von durchgehenden Radstreifen (ohne zusätzlichen Landerwerb durch Strassenverbreiterung) und zur Vermeidung von möglichen Sichtbeeinträchtigungen auf die Inselköpfe bei den Fussgängerquerrungen wurde im vorliegenden Projekt auf den Erhalt der Bauminseln verzichtet. Der Erhalt der bestehenden Bäume wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden.

2.3.2. Gewählte Lösung

Aufgrund der weitgehend vorgegebenen Strassenlage und zahlreichen Zwangspunkte an den Schnittstellen zu den angrenzenden Privatparzellen ist der verbleibende Gestaltungsspielraum sehr beschränkt.

Der gewählte Lösungsansatz im Ortskern entspricht den Vorgaben und Richtlinien des Kantons Basel-Landschaft und basiert weitgehend auf dem Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt vom 04.01.2007. Zwischen den Anschlüssen Martisackerweg und Unterdorf bleibt das Erscheinungsbild der Strasse fast gleich wie bisher. Lediglich die Trottoirbreiten werden so angepasst, dass beidseitig der Strasse in etwa gleich breite Trottoirs zur Verfügung stehen (heute ist das südliche Trottoir mit knapp 1.50 m zu schmal).

Der Übergang vom Ortskern mit einer Fahrbahnbreite von 6.50 m in den Übergangsbereich mit einer Fahrbahnbreite von 8.60 m wird durch eine Mittelinsel und Anpassung der Trottoirbreiten akzentuiert.

Die Übergangszone umfasst den Strassenabschnitt zwischen Birsackerweg im Westen und Martisackerweg im Osten. In diesem Abschnitt werden zwei augenfällige Massnahmen realisiert:

Zugunsten von durchgehenden Radstreifen, zur Vermeidung von möglichen Sichtbeeinträchtigungen bei den Fussgängerquerungen und zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten wurde im vorliegenden Projekt auf den Erhalt der Bauminseln verzichtet.

Mit der Umgestaltung werden insbesondere der Oberbau (Asphaltbelag), die Randabschlüsse, die Strassenentwässerung und die Beleuchtung erneuert oder angepasst. Die bei praktisch allen Sondagen unter dem Schwarzbelag angetroffene Foundationsschicht bleibt weitgehend unangetastet.

Zudem sind Grabarbeiten für Werkleitungen vorgesehen. Aufgrund der von den einzelnen Werken eingereichten Projekte sind dafür aber keine umfangreichen Bauarbeiten nötig, so dass diese zusammen mit dem Strassenbau ausgeführt werden können. Diese Werkleitungsarbeiten dürften somit auch nur geringe Auswirkungen auf die Bauzeit haben.

2.3.3. Projekt

Projektumfang

Der Perimeter der 2. Etappe umfasst die Delsbergstrasse zwischen Anschluss Birsackerweg und dem Anschluss Unterdorf (ca. 710 m', siehe Anhang A und B)

Der westliche Teil der Delsbergstrasse bis zum Martisackerweg gehört zum **Übergangsbereich** (siehe Anhang A), der östliche Teil zum **Ortskern** (siehe Anhang B).

Begehren Dritter

Der Gestaltungsplan Ortskern, das bereinigte Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt, das Vorprojekt sowie das vorliegende Bauprojekt wurden jeweils der Gemeinde vorgestellt, so dass die Anliegen der Gemeinde in sämtlichen Planungsphasen mitberücksichtigt werden konnten.

Die Projekte der Werke wurden erfasst und sind im koordinierten Werkleitungsplan dargestellt.

Linienführung

Die bestehende Linienführung der Kantonsstrasse wird beibehalten. Die vorhandenen, nahe an die Strasse reichenden Bauten erlauben nur wenig Handlungsspielraum.

Fahrbahnbreite

Die Delsbergstrasse gehört zur Kategorie 3 (wichtige übrige Kantonsstrasse) ohne ÖV-Kreuzungsmanöver und mit wenig Schwerverkehr (ca. 3%). Da die Strasse aber auch bei einer Schliessung des Eggfluchtunnels funktionieren muss, werden folgende Strassenbreiten festgelegt:

Ortskernbereich: 6.5 m (Begegnungsfall LW/LW, 40 km/h)

Übergangsbereich mit Radstreifen (minimal): 9.1 (8.6) m

Trottoir

Das Projekt sieht beidseitig durchgehende Trottoirs vor. Während diese im Ortskern bereits vorhanden sind, soll neu auch in der Übergangszone auf der Strassensüdseite ein Trottoir realisiert werden. Das neue Trottoir trägt zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aus dem Gebiet Birsagger / Langimatt bei.

Die Trottoirbreiten sind variabel: im Ortskernbereich zwischen 1.75 - 2.50 m, im Übergangsbereich zwischen 1.80 und 2.20 m beim nördlichen Trottoir, resp. durchgehend 1.50 m beim neuen Trottoir auf der Südseite.

Die Richtlinie des TBA sieht durchgezogene Trottoirs (Trottoirüberfahrten) nur bei Erschliessungsstrassen vor. Der Grossteil der an die Delsbergstrasse anschliessenden Gemeindestrassen sind Sammelstrassen; lediglich beim Anschluss Oberdorf wird das Trottoir wie bis anhin durchgezogen.

Pförtnerinsel

An der westlichen Baugebietsgrenze (ausserhalb des Bauprojektperimeters) soll neu eine Mittelinsel aus Fertigelementen den Übergang vom Ausserortsbereich ins Baugebiet verdeutlichen.

Gehbereiche/Vorplätze/Aussenräume

Das Projekt beschränkt sich auf die Fahrbahn und beidseitigen Trottoirs. Angrenzende Vorplätze etc. werden nur soweit angepasst, wie dies die Strassenbauarbeiten erfordern.

Fussgängerstreifen

Von den fünf bestehenden Fussgängerstreifen (kurz FGS) werden deren drei beibehalten; die beiden FGS beim Kirchenparkplatz sowie beim Birsackerweg werden mangels Sicherheit und/oder Frequenz aufgehoben. Die FGS beim Kirchweg, beim Martisackerweg sowie beim Nenzlingerweg bleiben auf Wunsch der Gemeinde, aber im Einverständnis mit dem TBA BL und der Polizei BL an ihren heutigen Standorten.

Lärmschutz

Auf der gesamten Länge ist ein lärmindernder Deckbelag vorgesehen.

Behindertengerechtes Bauen

Das Projekt wird gemäss den gesetzlichen Vorgaben umgesetzt.

Beleuchtung

Die bestehenden Leuchtköpfe werden beibehalten und mit einer Dimmsteuerung ausgerüstet, die Kandelaber müssen ausgewechselt werden.

Landerwerb

Für die Realisierung des vorliegenden Projekts ist ein Landerwerb von rund 41 m² erforderlich. Davon betroffen ist die Parzelle 984 der Gemeinde Grellingen. Gleichzeitig können aber bei derselben Parzelle 28 m² zugeteilt werden, so dass der effektive Erwerb 13 m² beträgt.

Des Weiteren müssen diverse Flächen vorübergehend beansprucht werden und die Sichtfreihaltfelder verbindlich geregelt werden.

An jenen Stellen, wo heute das Oberflächenwasser der Privatparzellen auf die Strasse läuft, wird das Wasser künftig auf der Parzelle gesammelt und abgeleitet. Die entsprechenden Rechte und Pflichten werden mit den Eigentümern im Rahmen des Landerwerbs festgelegt.

2.3.4. Termine

Mit der Ausführung der Bauarbeiten soll gemäss Mehrjahresprogramm frühestens 2019 begonnen werden.

Für die Bauarbeiten (Strassenbau und Werkleitungen) ist aufgrund der erforderlichen Etappierung mit einer Bauzeit von rund 10 - 12 Monaten zu rechnen.

Die Erneuerung der Delsbergstrasse erfolgt in Etappen von rund 100 – 150 m Länge, wobei jeweils eine Fahrbahnhälfte gebaut wird und der Verkehr auf der anderen Hälfte lichtsignalgesteuert im Gegenverkehr fahren kann.

Sollte der Eggfluchtunnel während der Bauzeit einmal gesperrt und der gesamte Verkehr über die Delsbergstrasse durch Grellingen umgeleitet werden, ist mit massiven Behinderungen zu rechnen. Das bedeutet, dass das Verkehrsaufkommen in Grellingen auf der Delsbergstrasse in dieser Zeit auf einen DTV von ca. 20'000 Fz/24h ansteigt und bewältigt werden muss. Aus diesem Grund

muss der Verkehr ggf. weiträumig umgeleitet werden. Dann würde das grossräumige Umleitungskonzept aus der 1. Etappe wieder zum Zuge kommen.

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

2.4.1. Einbindung in die Planung

Die Korrektur der Ortsdurchfahrt Grellingen ist Bestandteil der vom Landrat beschlossenen flankierenden Massnahmen zum 1999 eröffneten Eggluhntunnel. Danach soll die seit 1999 vom Durchgangsverkehr entlastete Kantonsstrasse der neuen Verkehrssituation angepasst und entsprechend gestalterisch aufgewertet werden, wobei die gestalterische Aufwertung mit der 1. Etappe im Ortskern erfolgte.

2.5. Rechtsgrundlagen

Das vorliegende Projekt basiert auf der Landratsvorlage 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).

Weitere massgebende rechtliche Grundlagen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind:

- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400, RBG, Stand 1. Januar 2018)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01, SVG, Stand Januar 2018)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

2.6.1. Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Erneuerung und Umgestaltung der Delsbergstrasse (2.Etappe, Abschnitt Birsackerweg bis Unterdorf) belaufen sich auf ca. CHF 3.2 Mio.

Strassenbau/Tiefbauarbeiten (Preisbasis: 2016)	CHF	2'580'000
Öffentlichkeitsarbeit	CHF	40'000
Honorare, Nebenkosten	CHF	200'000
<u>Honorare Drittplaner (z.B. Geometer, Rissprotokolle)</u>	<u>CHF</u>	<u>148'000</u>
Zwischentotal	CHF	2'968'000
MWST 7.7%	CHF	228'500
Landerwerb	CHF	3'500
Total	CHF	3'200'000

Es wird eine Ausgabenbewilligung für die Realisierung von CHF 3.2 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2016 bewilligt

Das Projekt mit Investitionskosten von CHF 3'200'000 inkl. MwSt. ist im aktuellen Investitionsprogramm 2018 -2027 enthalten

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.147	701417	50100010

Die Kosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrest ranchen:

2018	CHF	300'000
2019	CHF	1'500'000
2020	CHF	1'200'000
2021	CHF	200'000
Total	CHF	3'200'000

2.6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Kosten für die Erneuerung und Umgestaltung der Delsbergstrasse gehen zu 100% zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft.

2.6.3. Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2021	2022	2023	2024	2025
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	3'200'000				
3	Betriebskosten	90	541	541	541	541
	Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
	Abschreibungen	13'333	80'000	80'000	80'000	80'000
	Zinskosten	8'667	52'000	52'000	52'000	52'000
	Folgekosten	22'090	132'541	132'541	132'541	132'541
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	22'090	132'541	132'541	132'541	132'541

Die wiederkehrenden Folgekosten sind im Finanzplan enthalten.

2.6.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Delsbergstrasse in Grellingen ist mindestens 35 Jahre alt. Genaue Angaben gibt es keine. Im Jahr 1994 wurde ein Dünnschichtbelag (Microsil) aufgebracht. Die Strasse hat durch das Alter, den Verkehr und die vielen Aufgrabungen der Werkleitungen sehr gelitten. Daher ist der Erhaltungsbedarf dieser Strasse sehr gross (Werterhaltung als Aufgabe bzw. Ziel des Regierungsrates).

Der grösste Teil der Kosten sind Ohnehinkosten, die für die Instandsetzung des bestehenden Strassenkörpers anfallen. Die Neubaukosten für die Erweiterung des Gehweges, dienen der Fussgängersicherheit.

Eine weitergehende finanzielle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht möglich (bspw. kann die erhöhte Fussgängersicherheit nicht monetär abgebildet werden)

2.7. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Ergebnis Vernehmlassungsverfahren

Der Gemeinderat Grellingen hat die Landratsvorlage geprüft und kommt zu Schluss, dass er der Vorlage zustimmen kann.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Erneuerung und Umgestaltung Delsbergstrasse Abschnitt Anschluss Birsackerweg bis Unterdorf in Grellingen wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 3.2 Mio. inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 7.7%) bewilligt.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, 19. Juni 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Anhang A, Situation Teil 1, Übergangszone West (Abschnitt Birsackerweg bis Martinsackerweg)
- Anhang B, Situation Teil 2, Kernzone (Abschnitt Martisackerweg bis Unterdorf)
- Anhang C, Typische Querschnitte

Landratsbeschluss

über Grellingen, Erneuerung und Umgestaltung Delsbergstrasse, Abschnitt Anschluss Birsackerweg bis Unterdorf: Ausgabenbewilligung für die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Erneuerung und Umgestaltung Delsbergstrasse Abschnitt Anschluss Birsackerweg bis Unterdorf in Grellingen wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 3.2 Mio. inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 7.7%) bewilligt.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

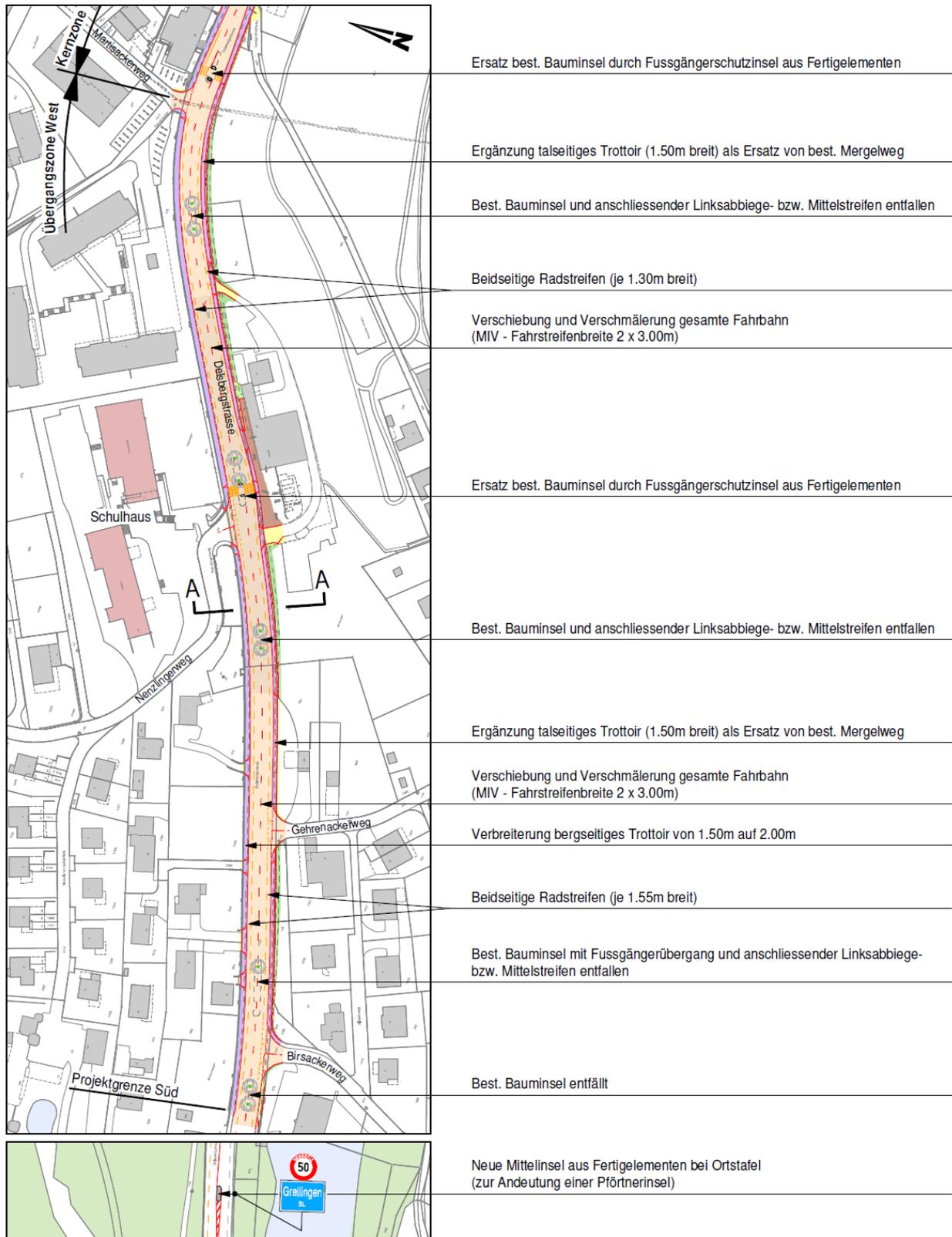
Der 2. Landschreiber:

Anhang A: Übergangszone

Situation Delsbergstrasse

Teil 1: Übergangszone West (Abschnitt Birsackerweg bis Martisackerweg)

Stand: 31. Oktober 2017

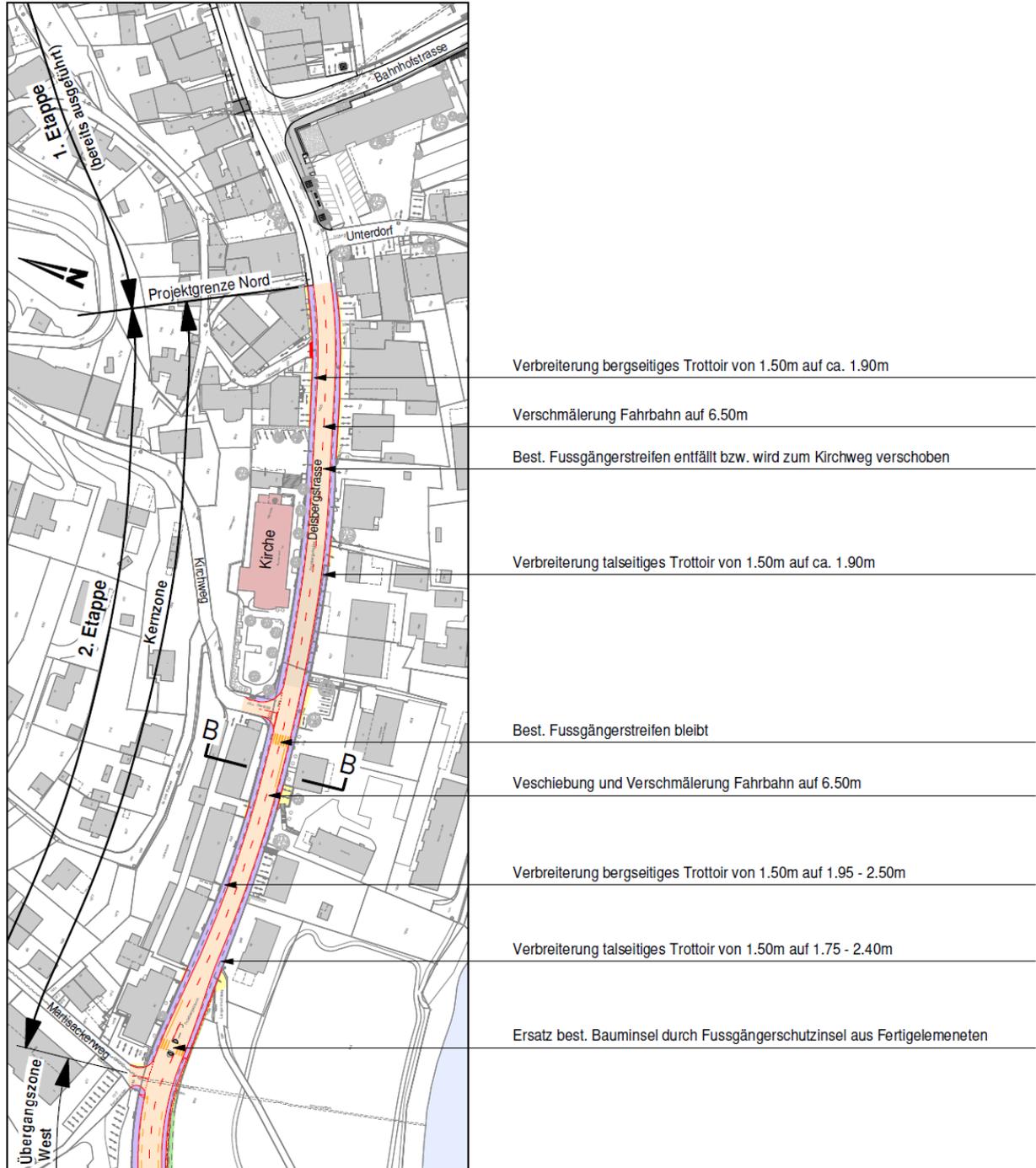


Anhang B: Kernzone

Situation Delsbergstrasse

Teil 2: Kernzone (Abschnitt Martisackerweg bis Unterdorf)

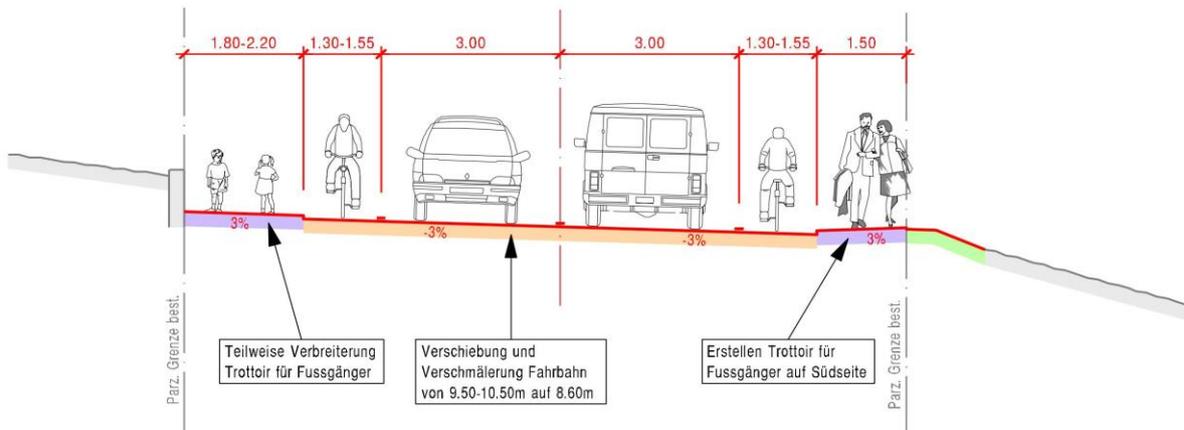
Stand: 31. Oktober 2017



Anhang C: Typische Strassenquerschnitte

Stand: 30. Juni 2017

Schnitt A - A (Übergangszone West)



Schnitt B - B (Kernzone)

