



Vorlage an den Landrat**Sanierung der SBB-Niveauübergänge in der Gemeinde Grellingen
Bewilligung des Verpflichtungskredites und Erteilung des Enteignungsrechtes**

vom 4. Juli 2000

1. Zusammenfassung

Die Gemeinde Grellingen verlangt schon seit längerer Zeit die Sanierung der SBB-Niveauübergänge. Die Bahnschranken sind während ca. 8 Stunden pro Tag geschlossen und verursachen damit Beeinträchtigungen für die Anwohner/-innen und die Verkehrsteilnehmer/-innen. Deshalb hatte der Kanton Bern 1984 mit der Projektierung begonnen. Ein erstes Projekt ist 1985 öffentlich aufgelegt worden. Dieses wurde aber aufgrund der zahlreichen Einsprachen fallen gelassen. Nach einer Denkpause wurde die Projektierung 1988 wieder neu gestartet. Nach umfangreichen Variantenstudien und verschiedensten Vernehmlassungen war das Bauprojekt 1993 für die erneute Planaufgabe bereit.

Mit dem Kantonswechsel des Laufentals (1. Januar 1994) hat Baselland dieses vom Kanton Bern ausgearbeitete Projekt „geerbt“. Es wurde weitgehend unverändert übernommen und zum Auflageprojekt ausgearbeitet. Im Herbst 1994 wurde es in Grellingen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von den SBB öffentlich aufgelegt. Die Bevölkerung und die Behörden der Gemeinde Grellingen unterstützten dieses Projekt. Gegen das Projekt wurden 11 Einsprachen eingereicht.

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen 21 Millionen Franken. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrage von ca. Fr. 14 Mio. zu erwarten.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat im November 1995 dem Regierungsrat den Entwurf für eine Baukredit-Vorlage an den Landrat zum Entscheid vorgelegt. Der Regierungsrat hat diese Vorlage vorwiegend aus Kostengründen an die Bau- und Umweltschutzdirektion zurückgewiesen. Daraufhin haben die SBB im Einvernehmen mit dem Kanton Basel-Landschaft das laufende ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren als gegenstandslos abgeschlossen. Gleichzeitig haben die SBB die Integration der bestehenden Übergänge in die neue Sicherungsanlage gestartet. Das heisst, die bestehenden Niveauübergänge bleiben bestehen und wurden mit neuen Barrieren versehen. An die Kosten für die Erneuerung der Barrierenanla-

gen haben sich sowohl der Kanton als auch die Gemeinde nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen beteiligt.

Der Regierungsrat hat die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragt, für die Niveauübergänge kostengünstigere Lösungen zu suchen. Es sollen auch eventuell vordringlich zu ergreifende Massnahmen, wie der Bau einer Fussgängerunterführung, untersucht werden.

Der Landrat hat in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1997 einen Planungskredit für die Ausarbeitung von verschiedenen Varianten beschlossen: Es seien Varianten zu suchen, welche deutlich weniger als das frühere Projekt (Fr. 21 Mio.) kosten. Auch eine Nulllösung sei diskutabel. Im Raume Grellingen ist für die Umfahrung (Tunnel Eggfluh) viel Geld ausgegeben worden. Seither ist das Dorf (durch die Inbetriebnahme des Eggfluh隧NELS) mit einer Reduktion der Verkehrsmenge von über 80 % sehr stark entlastet worden. Das Vorhaben soll nach der Planungsphase dem Landrat zum Variantenentscheid und Bewilligung von weiteren Krediten unterbreitet werden.

Das Tiefbauamt liess in der Folge einen umfangreichen Elementkatalog und, daraus abgeleitet, drei logische Varianten mit unterschiedlichen Komfortstufen und finanziellem Rahmen ausarbeiten. Dieses Vorprojekt wurde in eine umfassende Vernehmlassung gegeben.

Das Ziel dieser Variantenevaluation und auch Auftrag des Landrates war, eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung zu finden, welche erheblich günstiger zu stehen kommt als das seinerzeitige Bauprojekt (1995). Aufgrund der divergierenden Stellungnahmen, selbst aus der Gemeinde Grellingen, muss heute festgestellt werden, dass dieses Ziel nicht erreicht wurde. Die Überarbeitung der beiden Varianten 2 und 3 (Aufhebung Niveauübergang Nunningerstrasse bzw. Aufhebung Niveauübergang Seewenstrasse) ergäbe aufgrund der Forderungen und Wünsche aus den Stellungnahmen nochmals eine Kostensteigerung.

Die Kosten für alle 3 Varianten bezogen auf die davon profitierende Bevölkerungszahl sind im Quervergleich über den ganzen Kanton hoch bis sehr hoch. Der Nutzen bleibt auf einen lokal begrenzten Raum beschränkt. Der Regierungsrat hat in der Folge beschlossen, dem Landrat lediglich das Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB zur Ausführung vorzuschlagen. Dazu wird in der Vorlage ein Verpflichtungskredit über 3.7 Mio. Fr. beantragt. Mit diesem Projekt werden allfällige spätere Ausbauten im Sinne der untersuchten Varianten nicht verbaut.

1.1. Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Zusammenfassung | 1 |
| 1.1. Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 2. Rechtliche Grundlagen | 4 |
| 3. Begründung | 4 |
| 3.1. Heutige Situation | 4 |
| 3.2. Künftige Situation | 5 |
| 3.3. Bisheriger Ablauf | 6 |
| 3.3.1. Vorgeschichte des Bauvorhabens | 6 |
| 3.3.2. Beschrieb des ursprünglichen Projekts 1995 | 7 |
| 3.3.3. Plangenehmigungsverfahren und Landerwerbsverfahren der SBB | 11 |
| 3.3.4. Beschluss des Regierungsrates über das weitere Vorgehen betreffend die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen | 11 |
| 3.3.5. Konsequenzen aus dem Regierungsrats-Beschluss vom 14. November 1995 | 12 |
| 3.3.6. Vorlage an den Landrat (97/27) für die Bewilligung des Projektierungskredites für die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen | 12 |
| 3.3.7. Weiteres Vorgehen | 13 |
| 4. Vorprojekt / Variantenstudium | 13 |
| 4.1. Variantenbeschrieb | 14 |
| 4.1.1. Variante 1: Erweiterte Nulllösung | 14 |
| 4.1.2. Variante 2: Aufhebung Bahnübergang Nunningerstrasse | 16 |
| 4.1.3. Variante 3: Aufhebung Bahnübergang Seewenstrasse | 17 |
| 4.2. Ergebnisse der Vernehmlassung zu den Varianten 1999 | 20 |
| 4.2.1. Gemeinderat Grellingen | 20 |
| 4.2.2. Gemeinderat Duggingen | 21 |
| 4.2.3. SIVAG, Überparteiliches Komitee Sichere Verkehrsachsen Grellingen | 21 |
| 4.2.4. SP, Sozialdemokratische Partei Grellingen | 22 |
| 4.2.5. SBB | 22 |
| 4.2.6. Postauto Nordwestschweiz | 23 |
| 4.2.7. Ziegler Papier, Grellingen | 24 |
| 4.2.8. Verwaltungsinterne Vernehmlassung | 25 |
| 4.2.9. Zusammenfassung der Vernehmlassungen | 25 |
| 4.3. Entscheid Regierungsrat für Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB | 26 |
| 5. Das Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB | 27 |

| | |
|--|----|
| 5.1. Personenunterführung | 27 |
| 5.2. Verbesserung der Gleisgeometrie SBB | 28 |
| 6. Termine | 28 |
| 7. Kosten und Finanzierung | 29 |
| 7.1. Investitionskosten | 29 |
| 7.2. Beiträge Dritter | 29 |
| 8. Politische Vorstösse | 29 |
| 9. Antrag | 30 |

NB: Der Inhalt des Kapitels 3.3. (Seiten 6 bis 13) entspricht weitgehend demjenigen der Landratsvorlage 97/27 betreffend des Projektierungskredites für die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen.

2. Rechtliche Grundlagen

Die Sanierung der SBB-Niveauübergänge in der Gemeinde Grellingen ist im Laufentalvertrag nicht geregelt. Der Vertrag (§ 7 und § 24) sieht jedoch vor, dass der Kanton Basel-Landschaft alle vertraglichen Rechte und Pflichten, soweit sie öffentliche Angelegenheiten des Bezirks Laufen betreffen, als Rechtsnachfolger des Kantons Bern übernimmt.

3. Begründung

3.1. Heutige Situation

Das Dorf Grellingen wird durch die SBB-Linie Basel-Delémont in zwei Teile zerschnitten. Die bestehenden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse bei der Bahnstation Grellingen sind während rund 8 Stunden pro Tag geschlossen. Während der Stosszeiten stauen sich dadurch die Autos bis in die Hauptstrasse Nr. 18 (H18). Die Kolonnen behindern die Postautokurse nach Nunningen und Seewen. Auch die Fussgänger/-innen müssen bei geschlossener Barriere warten, was manchmal zu gefährlichen Geleiseüberquerungen führt.

Die Nunningerstrasse erschliesst die solothurnischen Gemeinden Himmelried, Nunningen, Zullwil und Meltingen. Sie weist im Bereich des Bahnüberganges einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 2'800 Fahrzeugen auf. Die vorhandene Linienführung der SBB mit den engen Kur-

venradien bedingt eine starke Überhöhung der Geleise. Dadurch weist die Kantonsstrasse am Bahnübergang ein extrem variables Längsgefälle mit "Knicken" auf (Querrinne), was den Fahrzeugen auf der Strasse das Befahren des Überganges erschwert.

Die Seewenstrasse verbindet Grellingen mit Duggingen und Seewen. Sie ist auch die kürzeste Verbindung des Laufentals mit Liestal via Seewen und Büren und hat eine Verkehrsbelastung von 1'700 Fahrzeugen/Tag. Die Birsbrücke wird von 4'000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Die gesamte heutige Verkehrsbelastung im Raum Grellingen ist in der Abbildung 1 ersichtlich.

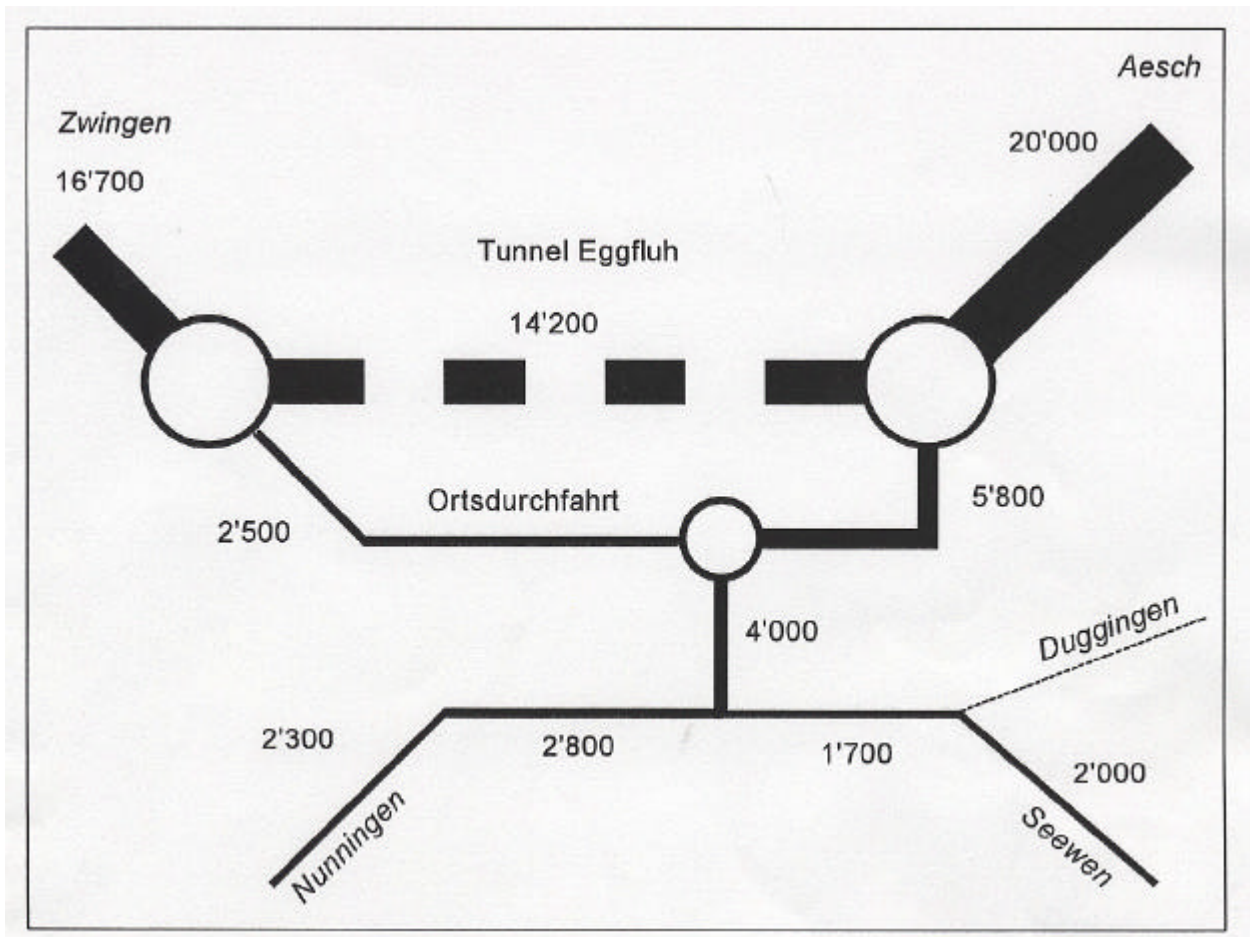


Abbildung 1: Verkehrsbelastung im Raum Grellingen (DTV)

Beim Bahnübergang Nunningenstrasse ist im Jahre 1999 neben der Strasse ein separater Fussgängerübergang erstellt worden. Der frühere Fussgängerübergang zwischen dem Unteren und Oberen Moosweg ist in der Zwischenzeit von der Gemeinde und den SBB aufgehoben worden.

3.2. Künftige Situation

Diese Vorlage verlangt einen Verpflichtungskredit für die Erstellung einer Fussgängerunterführung unter den SBB-Gleisen und die Streckung des bergseitigen Bahngleises, um die kurvenbedingte Gleisüberhöhung zu reduzieren.

Mit diesen Massnahmen können die Fussgänger die Bahntrasse durch die Unterführung auch bei geschlossener Barriere queren und für den Strassenverkehr werden die Gefällsverhältnisse der Strasse im Bereich des Bahnübergangs verbessert.

Die auf den ersten Blick lange Gesamtschliesszeit der Barrieren an der Nunningenstrasse von ca. 8 Stunden pro Tag ist zu relativieren. In den Spitzenstunden mit ca. 340 Fahrzeugen bleiben die Schranken während insgesamt 17 - 22 Minuten/Stunde geschlossen. Zum Vergleich sind die Barrieren der BLT-Linie 10/17 an der Bahnhofstrasse in Therwil bei einer Spitzenstundenbelastung von ca. 1300 Fahrzeugen während 18 - 20 Minuten/Stunde geschlossen.

3.3. Bisheriger Ablauf

3.3.1. Vorgeschichte des Bauvorhabens

Bereits in den Jahren 1984/85 wurden im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Bern und im Einvernehmen mit der Gemeinde Grellingen umfangreiche Variantenstudien für die Sanierung der Niveauübergänge ausgearbeitet. Diese wurden in der Folge bis zu einem Auflageprojekt weiterbearbeitet. Dieses Projekt wurde im Dezember 1985 öffentlich aufgelegt. Aufgrund der eingegangenen Einsprachen hat die Gemeinde ein Alternativprojekt ausarbeiten lassen. Dieses scheiterte jedoch an den sehr hohen Investitionskosten, an technischen Nachteilen und an den Einwendungen seitens der SBB.

Im Sinne eines Neubeginns für die Projektierung fand im März 1988 eine Besprechung zwischen dem Tiefbauamt des Kantons Bern und dem Gemeinderat von Grellingen statt. Aufgrund dieser Besprechung wurden neue Varianten untersucht und aufgezeichnet. Nach zahlreichen Untervarianten nahm schliesslich im Juli 1988 die Gemeinde zur favorisierten Variante positive Stellung und empfahl diese zur Weiterbearbeitung. Anlässlich verschiedener Projektsitzungen wurde das Projekt anschliessend mit den SBB weiterbearbeitet und bereinigt. Im Mai 1989 wurde dann das Projekt vom Tiefbauamt und den SBB erneut den Gemeindebehörden vorgestellt. Es wurde vereinbart, das Mitwirkungsverfahren vorzubereiten. Die Gemeindebehörden wurden auch über die voraussichtlichen Anlagekosten und deren Verteilung orientiert. Die Gemeinde hatte in der Folge ihr Einverständnis zum Projekt mitgeteilt. Im Oktober und November 1989 wurden alle betroffenen Grundeigentümer/-innen über das Projekt orientiert.

Eine SBB-interne Vernehmlassung führte zu Modifikationen und Vereinfachungen des Projektes, welche die Zustimmung der Projektpartner, des Kantons Bern und der Gemeinde Grellingen, fanden. Als Resultat dieser Vernehmlassung konnten sich die SBB 1993 mit dem Projekt, dem Projektumfang, dem vorgeschlagenen Modus der Kostenteilung sowie dem daraus resultierenden Kostenanteil einverstanden erklären.

Angesichts des voraussichtlichen Kantonswechsels des Laufentals per 1. Januar 1994 zum Kanton Basel-Landschaft wurde ab 1992 auch das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft verschiedentlich über den Fortgang dieses Projektes orientiert. So wurden an einer Besprechung im Oktober 1993 alle am Projekt Beteiligten (die Tiefbauämter der Kantone Bern und Basel-Landschaft, die Gemeinden Grellingen und Duggingen) seitens der SBB über folgende übergeordnete Zusammenhänge orientiert:

Die Überprüfung der Projekte Bahn 2000 hatte ergeben, dass die Strecke Aesch - Soyhières vorderhand nicht auf Doppelspur ausgebaut wird. Es ist ein Einsatz von neigbaren Zügen geplant. Dies bedeutet, dass die Niveauübergänge in Grellingen aus Sicht der SBB nicht zwingend aufzuheben sind. Es war jedoch beabsichtigt, die bestehende einspurige Bahnlinie im Laufental stellwerktechnisch zu modernisieren. Dies ist in der Zwischenzeit auch erfolgt.

Damit für den Fortgang des Projektes infolge des Kantonswechsels keine Zeit verloren ging, wurde zwischen den Beteiligten vereinbart, dass die SBB für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) gemäss eidgenössischem Eisenbahngesetz die Federführung übernehmen sollen. Nach abgeschlossenem PGV würde der Kanton Basel-Landschaft das Projekt für die Bauausführung übernehmen.

Nach dem Kantonswechsel des Laufentals (1. Januar 1994) wurde das Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst 1994 in der Gemeindeverwaltung Grellingen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens durch die SBB öffentlich aufgelegt. Am 30. November 1994 fand in Grellingen unter der Leitung des Gemeinderates eine öffentliche Orientierung über das Auflageprojekt durch Gemeinde, Tiefbauamt und SBB statt.

Die Bevölkerung und die Behörden der Gemeinde Grellingen unterstützten das damals vorliegende Projekt. Auch die Vertreter der Gemeinde Duggingen hatten mehrmals signalisiert, dass sie den im folgenden beschriebenen Vorschlag als die richtige Lösung für die Verkehrssituation im Bereich der Bahnübergänge erachten.

3.3.2. Beschrieb des ursprünglichen Projekts 1995

Das vom Kanton Bern ausgearbeitete Projekt wurde vom Kanton Basel-Landschaft mit dem Kantonswechsel weitgehend unverändert übernommen.

Die beiden Strassenübergänge, Nunninger- und Seewenstrasse, haben ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von zusammen ca. 4 000 Fahrzeugen zu bewältigen. Sie werden auch von den beiden Postautolinien Nr. 116 (nach Seewen, Bretzwil, Nunningen) und Nr. 111a (nach Himmelried, Nunningen) frequentiert. Die Strasse nach Nunningen ist auch als Versorgungsroute Typ III qualifiziert. Bei den beiden Fussgängerübergängen, Nunningerstrasse und Moosweg, queren täglich ca. 700 Personen zu Fuss die Bahn.

A) Kantonsstrassen

Die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse werden gemäss diesem ursprünglichen Projekt durch ein Überführungsbauwerk östlich des Bahnhofs Grellingen ersetzt. Die Kantonsstrasse wird mit einer Rampe von 8 % Steigung auf die Brücke über die Bahn geführt. Südlich der Überführung verzweigen die Kantonsstrassen Richtung Nunningen und Seewen.

Die Strasse Richtung Nunningen wird südlich des Auhölzliweges parallel zum Hang bis zum Anschluss an die bestehende Nunningerstrasse unterhalb der Kirche geführt. In diesem Abschnitt müssen zwei ältere Wohngebäude und zwei Ökonomiegebäude abgebrochen werden.

Die Strasse steigt in diesem Abschnitt mit 2 % bis 3,7 %, bevor sie an die 9 % steile bestehende Nunningerstrasse anschliesst.

Die Seewenstrasse wird parallel zur Bahnlinie bis zur bestehenden Seewenstrasse geführt. Dabei wird ein Felsrücken mit einem Tunnel durchquert. Beidseits des Tunnels werden Galerien angeordnet. Die Strasse weist ein Gefälle von 7,9 % auf.

Nach diesem Projekt erhalten die Kantonsstrassen eine Fahrbahnbreite von 7,00 m', ohne spezielle Massnahmen für Fussgänger/-innen oder Radfahrer/-innen. In den engen Kurven wird die Fahrbahn verbreitert.

B) Gemeindestrassen

Der Obere Moosweg und der Auhölzliweg werden über die bestehende Nunningerstrasse wie heute angeschlossen. Der untere Abschnitt der Nunningerstrasse (alter Bahnübergang bis neue Nunningerstrasse) wird an die Gemeinde abgetreten.

Der Talweg wird für die Fussgänger/-innen unter der projektierten Strasse durchgeführt. Die Liegenschaft Nr. 6 und das Mehrfamilienhaus am Talweg werden südlich gemäss separatem Projekt der Gemeinde an die Nunningerstrasse angeschlossen.

Der Geissfluhweg wird für die Liegenschaft Nr. 3 an die neue Kantonsstrasse angeschlossen. Das obere Teilstück bleibt Fussweg.

Der Niveauübergang des Bahnweges von Duggingen her in die Seewenstrasse wird gemäss diesem Projekt ebenfalls aufgehoben. Der Bahnweg wird in westlicher Richtung parallel zur Bahn bis an die alte Seewenstrasse, welche dort zur Gemeindestrasse wird, verlängert. Dies erfordert eine Brücke über den Seebach und eine Verbindungsbrücke dem Hang entlang. Der Bahnweg wird weiter der Bahn entlang bis zum Stationsgebäude geführt, wo er an die Kantonsstrasse angeschlossen wird. In diesem Abschnitt dient er auch als Erschliessungsstrasse für das Industrieareal der Papierfabrik Ziegler AG.

C) Fussgängerinnen und Fussgänger

Für die Fussgänger/-innen soll gemäss diesem Projekt eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhofareal und der Nunningerstrasse in Form einer Unterführung geschaffen werden. Sie dient einerseits als Zugang zum geplanten SBB-Aussenperron, andererseits der Verbindung zum südlichen Dorfteil. Es wurde auch die Gleisquerung mit einer Fussgängerüberführung untersucht. Diese Lösung befriedigte aus gestalterischer (städtebaulicher) Sicht nicht und wies auch Nachteile für deren Benutzer/-innen auf. Der bestehende Fussweg bei der Gemeindeverwaltung (Treppe) wird verbessert.

Der westliche Fussgängerübergang beim Moosweg soll auf Wunsch der Gemeinde (aus finanziellen Gründen) ersatzlos aufgehoben werden. Die Fussgänger/-innen gelangen via Moosweg und alte Nunningerstrasse in die Fussgängerunterführung beim Bahnhof. Die spätere Erstellung einer Fussgängerunterführung (durch die Gemeinde) bleibt weiterhin möglich.

Für Fussgänger/-innen, welche von der Nunningerstrasse her via den Geissfluhweg zur Bahn oder ins Dorf wollen, wird eine Querverbindung zum Talweg geschaffen. Der Talweg selbst unterquert mit einer Unterführung für Fussgänger/-innen die projektierte Kantonsstrasse. Aus topografischen Gründen ist eine Ausbildung dieser Unterführung auch für Motorfahrzeuge nicht möglich. Die Gemeinde ist mit dieser Lösung einverstanden. Via Auhölzliweg und Fussweg bei der Gemeindeverwaltung gelangt man zur Fussgängerunterführung beim Bahnhof.

Für den rege benutzten Wanderweg ins Seetal Richtung Seewen wird eine Unterführung beim alten Bahnwärterhaus am Seebach errichtet. Somit ist gemäss diesem Projekt die Fusswegverbindung Seewen - Bahnweg, und damit Richtung Duggingen und Grellingen, sichergestellt.

Durch die Anordnung aller vorgenannten Massnahmen kann entlang der neuen Kantonsstrassen-Abschnitte auf die Anlage eines Gehweges verzichtet werden.

D) Radfahrerinnen und Radfahrer

Sämtliche projektierten Strassen sind für die Velofahrer/-innen problemlos befahrbar. Zudem sind die beiden Fussgängerunterführungen so angelegt, dass die Velos über Rampen geschoben werden können.

Mit der neuen Verbindung Alte Seewenstrasse - Bahnweg bietet sich eine durchgehende Route von Grellingen nach Duggingen abseits der Hauptstrasse an. Diese Strecke soll später in das regionale Radroutennetz aufgenommen werden. Deshalb wird im Bereich der Rampe zum Überführungsbauwerk ein kurzes Stück Radweg erstellt, damit die Zweiradfahrer/-innen die Kantonsstrasse nicht unnötig überqueren müssen.

E) Öffentlicher Verkehr

Für die beiden Postautolinien nach Seewen und Nunningen soll beim Bahnhof gemäss diesem Projekt eine Doppelhaltestelle mit Wendemöglichkeit geschaffen werden. Die Lage der Haltestelle ist ideal für den Umstieg auf die Bahn und für den Postumlad.

Das Aufheben der Niveauübergänge bedeutet für den Postautodienst kürzere Fahrzeiten und, ohne Warten vor den geschlossenen Barrieren, eine bessere Einhaltung des Fahrplans.

Für die SBB bedeutet die Sanierung der 4 Niveauübergänge eine Vereinfachung ihrer technischen Einrichtungen und eine Elimination von möglichen Gefahrenstellen.

F) Landerwerb

Der Ausbau der Kantonsstrassen für die Sanierung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen lässt sich nicht ohne Veränderungen und Belastungen der im Ausbaubereich liegenden Grundstücke verwirklichen. So müssen grössere Landflächen erworben werden. Genutztes Kulturland ist aber nicht betroffen. Im eingezonten Siedlungsgebiet sind zwei Grundstücke in grösserem Rahmen betroffen. Dort müssen zwei ältere Wohngebäude und zwei Ökonomiegebäude erworben und abgebrochen werden.

Im Oktober und November 1989 wurden alle betroffenen Grundeigentümer/-innen über das Projekt orientiert. Im März 1994 orientierte die SBB alle Betroffenen ein weiteres Mal über das Projekt sowie über Art und Umfang der vorgesehenen Inanspruchnahme ihres Grundeigentums. Nach der Planaufgabe vom Dezember 1994 fanden seit Anfang 1995 sowohl Einigungs-verhandlungen wie auch Landerwerbsverhandlungen mit den meisten Grundeigentümer/-innen statt.

Falls sich der Landerwerb nicht auf freihändiger Basis tätigen liesse, würde das eidgenössische Enteignungsrecht (Eisenbahngesetz) massgebend.

G) Kosten

Aufgrund einer Kostenschätzung im Jahre 1989 mit Gesamtkosten von Fr. 13,6 Mio. wurde zwischen den Interessierten vereinbart, dass die Kosten für das Projekt je zu 1/3 von den SBB, vom Kanton Bern und der Gemeinde Grellingen übernommen werden. Sowohl die SBB als auch der Kanton und die Gemeinde erhalten an ihre Aufwendungen Subventionen des Bundes gemäss Verkehrstrennungsverordnung.

Aufgrund einer Vorbeurteilung durch das Bundesamt für Strassenbau wurde die Aufteilung der Kosten damals wie folgt geschätzt:

Bund ca. Fr. 6,1 Mio., SBB ca. Fr. 1,7 Mio. und Kanton und Gemeinde ca. Fr. 5,8 Mio. (entspricht je ca. Fr. 2,9 Mio.).

Gemäss detailliertem Kostenvoranschlag für dieses Projekt liegen die **Gesamtkosten** (Preisbasis April 1995) zuzüglich allfälliger nachgewiesener Lohn- und Materialpreisänderungen hingegen wesentlich höher:

| | | |
|-------------------------------------|------------|---------------------|
| Strassenbauarbeiten | Fr. | 12 100 000.-- |
| Fussgängerverbindungen | Fr. | 3 200 000.-- |
| Neugestaltung Bahnhofplatz | <u>Fr.</u> | <u>200 000.--</u> |
| Total Bauarbeiten | Fr. | 15 500 000.-- |
| Projekt, Bauleitung und Nebenkosten | Fr. | 3 300 000.-- |
| Landerwerb und Inkonvenienzen | <u>Fr.</u> | <u>2 200 000.--</u> |
| Total Kreditsumme (Bruttokredit) | Fr. | 21 000 000.-- |
| | | ===== |

Die Mehraufwendungen gemäss Kostenvoranschlag (1995) gegenüber der Kostenschätzung aus dem Jahre 1993 (Preisbasis 1989) waren nicht auf Änderungen oder Ergänzungen durch den Kanton Basel-Landschaft zurückzuführen. Das vom Kanton Bern ausgearbeitete Projekt wurde weitgehend unverändert übernommen und lediglich ein detaillierter Kostenvoranschlag ausgearbeitet.

Das Bundesamt für Strassenbau hätte **nach** Vorliegen eines rechtskräftigen und bewilligten Projektes aufgrund der detaillierten Unterlagen die beitragsberechtigte Bausumme gemäss Verkehrstrennungsverordnung vom 6.11.1991 festgelegt. Von dieser Bausumme hätte der Subventionsmischsatz ca. 70 % betragen. Die SBB hätten weiterhin, wie noch mit dem Kanton Bern

vereinbart, ca. 1/3 der Kosten übernommen. Die Gemeinde hat neu im Kanton Basel-Landschaft lediglich die Anteile für die Änderungen an ihrem Strassennetz zu übernehmen, während der Kanton die Anteile der Kantonsstrassen trägt.

Die mutmassliche Aufteilung der Gesamtkosten auf die Betroffenen ist aufgrund der früheren Vorbeurteilung durch das BAV mit den jetzt gültigen Subventionsansätzen wie folgt **geschätzt** worden:

Bund ca. Fr. 10 Mio., SBB ca. Fr. 2 Mio., Gemeinde ca. Fr. 2 Mio., Kanton ca. Fr. 7 Mio..

3.3.3. Plangenehmigungsverfahren und Landerwerbsverfahren der SBB

Das oben beschriebene Bauprojekt ist vom 14. November bis 13. Dezember 1994 in der Gemeindeverwaltung Grellingen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) öffentlich aufgelegt worden. Gegen das aufgelegte Projekt wurden 11 Einsprachen eingereicht.

In mehreren Einigungsverhandlungen unter Federführung der SBB konnte mit den meisten Einsprecher/-innen eine Einigung erzielt werden. So hätten voraussichtlich nur 4 Einsprachen an das Bundesamt für Verkehr zum Entscheid überwiesen werden müssen. Wenn gegen die Plangenehmigung keine Beschwerden an das eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erhoben worden wären, hätte sie die Baubewilligung für das Projekt bedeutet.

Während der Dauer des Plangenehmigungsverfahrens versuchten die SBB, das Land freihändig zu erwerben.

Bezüglich der einzelnen massiven Einsprachen waren die SBB der Meinung, dass diese weniger die Plangenehmigung betreffe, sondern eher Forderungen seien, welche erst im Rahmen des Landerwerbs, resp. der Enteignung, zum Tragen kämen. Die SBB waren überzeugt, dass der Plangenehmigung somit keine ernsthaften Gefahren gedroht hätten und damit das Projekt termingerecht hätte realisiert werden können.

Aufgrund dieser Einschätzung hatte dann die Bau- und Umweltschutzdirektion den detaillierten Kostenvoranschlag ausarbeiten lassen und eine Landrats-Vorlage für den Baukredit vorbereitet.

3.3.4. Beschluss des Regierungsrates über das weitere Vorgehen betreffend die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat im November 1995 dem Regierungsrat den Entwurf einer Vorlage an den Landrat betreffend Bewilligung des Verpflichtungskredites für die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen gemäss ursprünglichem Projekt zur grundsätzlichen Stellungnahme unterbreitet.

Der Regierungsrat hat in der Folge beschlossen, dieses Projekt an die Bau- und Umweltschutzdirektion zurückzugeben mit dem Auftrag, nach einer kostengünstigeren Variante für die Aufhebung der Niveauübergänge zu suchen. Ferner wurde die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragt, vordringlich zu realisierende Massnahmen zum Schutz der Fussgänger (z.B. Fussgängerunterführung beim Bahnhof) zu prüfen.

Die Regierung war sich bei ihrem Entscheid bewusst, dass als Konsequenz davon die bestehenden SBB-Niveauübergänge mit neuen Barrieren versehen werden, weil die SBB im Zuge der sicherheitstechnischen Sanierung der Laufentalstrecke das Projekt für eine Modernisierung des Stellwerkes bis zum Fahrplanwechsel 1998 realisiert haben wollten und die entsprechenden Vorentscheide schon Mitte 1996 hatten fällen müssen.

3.3.5. Konsequenzen aus dem Regierungsrats-Beschluss vom 14. November 1995

- Die SBB haben im Einvernehmen mit dem Kanton Basel-Landschaft das laufende ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren zur Aufhebung von vier Niveauübergängen in Grellingen mit Verfügung vom 2. Mai 1996 als gegenstandslos abgeschrieben.
- Die SBB haben in der Zwischenzeit die bestehenden Barrierenanlagen erneuert und deren Steuerung in die neue Sicherungsanlage integriert. Die Kostenteilung für die Automatisierung der Barrierenanlagen zwischen Bund, SBB und Strasseneigentümer (Kanton Basel-Landschaft, Gemeinde Grellingen) ist in der Verkehrstrennungsverordnung vom 1. Januar 1992 und der Signalisierungsverordnung vom 23. April 1986 geregelt. Der Kantonsanteil wurde als gebundene Ausgabe verbucht.
- Die Bau- und Umweltschutzdirektion hatte eine Vorlage an den Landrat für die Bewilligung eines Projektierungskredites ausgearbeitet.

3.3.6. Vorlage an den Landrat (97/27) für die Bewilligung des Projektierungskredites für die Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in der Gemeinde Grellingen

Die weitere Projektierung soll in verschiedenen Etappen erfolgen. Zuerst sind Konzepte für die Lösung des Gesamtproblems (Aufhebung von 4 SBB-Niveauübergängen in Grellingen) zu erarbeiten, welche dem Auftrag des Regierungsrates entsprechen, d.h. kostengünstiger sind. Gleichzeitig sind alle Lösungen auch auf deren etappenweise Umsetzung zu prüfen. Dabei sind insbesondere folgende Ansätze zu untersuchen:

- Vereinfachungen am ursprünglichen Projekt (Auflageprojekt 1995), wie z.B. Belassen des Niveauüberganges der Seewenstrasse im Sinne einer Teillösung.
- Prüfung des am 10. November 1995 von der Ingenieurunternehmung Gruner AG im Auftrag der Firma Ziegler Papier AG bei der Bau- und Umweltschutzdirektion eingereichten Variante zum Auflageprojekt 1995: Nördliche Rampe und Brücke über SBB verschoben; anstelle Anschluss der Seewenstrasse entlang der SBB, neue Querverbindung oberhalb Grellingen durch Feld und Wald.
- Grundsätzliche Prüfung anderer, neuartiger Lösungen.
- Untersuchungen einer etappenweisen Realisierung.

- Ausarbeitung einer Kreditvorlage an den Landrat für den Bau einer Fussgängerunterführung beim Bahnhof Grellingen, falls eine solche als erste Etappe des Gesamt-Konzeptes möglich ist.

Die Beratungen in der Bau- und Planungskommission haben folgendes ergeben:

Die Kommission sprach sich für die Halbierung des für die Planung vorgesehenen Kostenanteils aus. Es wurden Fr. 265'000.-- mit der Auflage bewilligt, auch diesen Betrag nicht unbedingt auszuschöpfen. Mit Blick auf die im Bau befindliche Umfahrung von Grellingen verlangte die Kommission ausserdem, dass sich das Studium auf Varianten beschränkt, deren Realisierung deutlich geringere Kosten verursacht, als das ursprüngliche „Grossprojekt“ von über 20 Mio. Franken.

Das Vorhaben müsse nach der Planungsphase dem Landrat zum Variantenentscheid und für die Bewilligung des Projektierungskredites erneut überwiesen werden.

Den Anträgen der Bau- und Planungskommission hat der Landrat an seiner Sitzung vom 4. Dezember 1997 mit Beschluss Nr. 1162 zugestimmt.

3.3.7. Weiteres Vorgehen

Nachdem das Tiefbauamt verschiedene Honorarofferten für die Planungsarbeiten eingeholt hatte, ist die Ausarbeitung des Vorprojektes für die Sanierung von 4 SBB-Niveauübergängen in Grellingen vom Regierungsrat dem Ingenieurbüro Gruner AG, Basel, übertragen worden.

4. Vorprojekt / Variantenstudium

Im Unterschied zu einer Neuplanung lagen zur Sanierung der SBB-Übergänge in Grellingen bereits viele ausgearbeitete Projekte, Studien und Ideen vor. Diese mussten zunächst gesichtet, ergänzt und beurteilt werden, um unter den neuen Randbedingungen zu optimalen Lösungsvorschlägen ausgearbeitet werden zu können. Damit eine Auswahl geeigneter Varianten vorgeschlagen werden konnte, wurden die bisherigen und neuen Lösungen folgendermassen aufgearbeitet:

- Darstellung von Einzellösungen als sogenannte "Elemente"
- Vergleichbare Beschreibung der Elemente, inkl. technischer Machbarkeit und Kostenschätzung, in Elementblättern
- Zuordnung zu einer bestimmten "Elementfamilie"
- Kombination von sich sinnvoll ergänzenden Elementen zu Varianten

Aus der Vielzahl von Elementen wurden im Rahmen einer Vorauswahl drei Varianten zur Sanierung der Bahnübergänge entwickelt, die in sich logische Lösungen, allerdings mit unterschiedlicher Komfortstufe und sehr unterschiedlichem finanziellen Rahmen darstellen.

Das Erarbeiten von Lösungen konzentrierte sich nach einer ersten Analysephase auf die Niveauübergänge Nunningerstrasse und Seewenstrasse. Der Fussgängerübergang Unterer Moosweg ist zwischenzeitlich von der Gemeinde aufgehoben worden. Eine Sanierung des Überganges Bahnweg drängt sich momentan nicht auf.

4.1. Variantenbeschrieb

4.1.1. Variante 1: Erweiterte Nulllösung

Diese Variante beschränkt sich im Hinblick auf eine möglichst kostengünstige Lösung auf das Wesentlichste, nämlich auf die Verhinderung des Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse in die Baselstrasse. Zu diesem Zweck wird die bestehende Birsbrücke verbreitert und mit einer dritten Fahrspur für Linksabbieger (650 Mfz/Tag, 80 Mfz/h) ergänzt. Bei geschlossenem Bahnübergang Nunningerstrasse können die Fahrzeuge in Richtung Seewen und Duggingen somit am Stau vorbeifahren. Mit der maximal möglichen Länge der Aufstellspur von ca. 85 m kann der durchschnittliche Zufluss in der Abendspitzenstunde bei einer Schliesszeit von 4 Minuten aufgenommen werden. Seltene, absolute Spitzenereignisse (hohe IV-Belastungen bei längeren Schliesszeiten) können auch hier zu Rückstaus bis in die Baselstrasse führen.

Die Kurvenverbreiterung vor dem Bahnübergang erfordert sowohl auf dem Gelände der SBB als auch vor dem Haus Bahnhofstrasse Nr. 3a Landerwerb.

Die Brückenverbreiterung wird auf der Unterwasserseite vorgenommen. Die ca. 1.60 m breite Auskragung mit dem Trottoir der bestehenden Birsbrücke wird bis zur Auflageraxe abgebrochen. Die Verbreiterung um 5.75 m wird mit einer Verbundkonstruktion realisiert. Die gewählte Lösung weist den Vorteil auf, dass das Bild der Brücke in der Ansicht nicht verändert wird.

Im Bereich des Schulhofes ist ebenfalls eine Verbreiterung der bestehenden Strasse notwendig. Sie wird mit einer Platte aus Ortbeton realisiert, die alle 5 m von Stützen getragen wird. Die Platte ragt ca. 4.5 m in den Schulhof hinein; und bildet so einen Unterstand, der z.B. für Velos genutzt werden kann.

Bei dieser Variante bleiben alle bestehenden Niveauübergänge in Betrieb.

Die Kosten für die Brückenverbreiterung werden auf rund 2.5 Mio. Fr. geschätzt.

4.1.1.1 Option 1: Fussgänger / Velo-Unterführung

Ähnlich wie im Auflageprojekt 1995 kann optional im vorliegenden Fall eine Fussgänger/Velo-Unterführung am westlichen Ende des neuen Hausperrons zur Verbesserung des Komforts und der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern gebaut werden. Aus Platzgründen ist eine rechtwinklige Anordnung von Unterführung und Rampen notwendig. Auf der Südseite ist eine Rampe mit 6 % Steigung, auf der Nordseite zusätzlich eine Treppe vorgesehen. Die Durchgangsbreite auf der Rampe und in der Unterführung beträgt 4.0 m, die lichte Höhe 2.5 m.

Mit der Option 1 werden zusätzlich die Sicherheit und der Komfort für Fussgänger und Velofahrer verbessert.

Die Kosten für diese Option werden auf 3.3 Mio. Fr. geschätzt.

4.1.1.2 Option 2: Verbesserung Linienführung SBB

Die Verbesserung des Längensprofils (vertikale Linienführung) der Nunningerstrasse im Bereich des Bahnübergangs - heutige Situation: extreme Knicke bilden eine starke Querrinne - kann durch eine Vergrösserung des Radius des südlich liegenden Streckengleises erreicht werden. Mit der Vergrösserung des Radius von derzeit 324 m auf neu 500 m kann die Querneigung des SBB-Gleises entscheidend reduziert werden. Der vergrösserte Radius drückt die Gleisachse um 1 m nach Süden.

Die Überhöhung (Quergefälle) auf dem südlichen SBB-Gleis geht damit von 126 mm auf 84 mm zurück. Mit der dadurch verbesserten vertikalen Linienführung der Kantonsstrasse wird in praktisch allen Fällen ein Aufsitzen von Fahrzeugen unterbunden. Das Streckengleis muss auf einer Länge von ca. 140 m erneuert werden. Die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen auf der Südseite müssen versetzt werden.

Zusätzlich zu den Anpassungen im Bahnbereich muss die Kantonsstrasse auf der Seite nach Nunningen mit einem grösseren vertikalen Ausrundungsradius angepasst werden.

Mit der Option 2 wird zusätzlich die Problematik des Aufsitzens von Fahrzeugen auf die Gleise am Bahnübergang Nunningerstrasse gelöst und der Verkehrsablauf wird beschleunigt und komfortabler.

Die Kosten für die Option 2 werden auf 500'000.-- Fr. geschätzt.

4.1.1.3 Beurteilung

Bei der Kombination der erweiterten Nulllösung mit den beiden Optionen 1 und 2 betragen die Gesamtkosten schätzungsweise 6.3 Mio. Fr.

Die Qualität der Verkehrsbeziehungen nach Nunningen und Seewen wird nicht verbessert, die Schliesszeiten bleiben für alle Verkehrsteilnehmer des IV und Busverkehrs bestehen.

Die massgebende verkehrliche Verbesserung liegt darin, dass im Falle von Schrankenschliessungen die Fahrzeuge in Richtung Seewen am Rückstau der Fahrzeuge Richtung Nunningen vorbeifahren können. Die Rückstausituation an der Birsbrücke wird erheblich entschärft, nur noch bei seltenen Spitzenereignissen erreicht er möglicherweise die Baslerstrasse. Letztere ist aber in der Zwischenzeit durch die Umfahrung von Grellingen um über 80% vom Verkehr entlastet worden.

Mit der Option 1 (Fussgänger/Velo-Unterführung) wird die Verbindung über die SBB-Gleise hinweg erheblich verbessert.

Mit der Option 2 (verbesserte Linienführung SBB) wird der Fahrkomfort auf dem Bahnübergang Nunningerstrasse verbessert. Die heute möglichen Fahrzeugbeschädigungen werden eliminiert.

Im Bereich der Bahnhofstrasse / Birsbrücke wird durch die Brückenverbreiterung ein vom Ortszentrum bzw. vom Bahnhof her gering wahrnehmbarer Eingriff nötig.

Bei der Option 1 sind im Bereich Auhölzli geringe Eingriffe durch die Rampe vorhanden.

4.1.2. Variante 2: Aufhebung Bahnübergang Nunningerstrasse

Der Niveauübergang Nunningerstrasse wird aufgehoben und durch eine Überführung (gekrümmte Brücke) über die SBB-Gleise im Bahnhofbereich ersetzt. Von den in den bisherigen Untersuchungen vorgeschlagenen Brückenvarianten wird dabei die kürzeste, somit platzsparendste und kostengünstigste Brücke ausgewählt.

Linienführung

Die Rampe auf der Nordseite der SBB führt direkt am neuen Hausperron entlang bis etwa zum östlichen Perronende. Mit einem Minimalradius von 21 m (innen) wird der Bogen zur Südseite der SBB und der Anbindung an den ausgebauten Auhölzliweg gelegt. Die maximale Längsneigung beträgt 8.5 %. Ab Widerlager Süd der Überführung wird die Linienführung aus dem Auflageprojekt von 1994 übernommen. Der Talweg wird entsprechend dem Projekt der Gemeinde Grellingen neu an die Nunningerstrasse angebunden.

Die Bahnhofstrasse mit Verlängerung zur Seewenstrasse und Industrie sowie eine Wendemöglichkeit (insbesondere für Postautos) werden im Bereich des bestehenden Kiosks rechtwinklig an die Rampe angebunden. Der Bahnübergang Nunningerstrasse wird geschlossen, die Gemeindeverwaltung über eine Sackgasse an die Nunningerstrasse südlich der SBB angeschlossen. Der Niveauübergang Seewenstrasse bleibt bestehen.

Tiefbau

Die Rampe Nord und die gekrümmte Brücke werden als Stahlbetonkonstruktionen ausgeführt und auf Einzelfundamenten abgestützt. Im südlichen Bereich werden am Auhölzliweg und an der Nunningerstrasse Geländeanpassungen durch Aufschüttungen vorgenommen.

Im Bereich der Einmündung des Auhölzliwegs in die Nunningerstrasse sind verschiedene Anpassungen im Strassenbau nötig. Weil die neue Nunningerstrasse über den Talweg hinweg führt, ist eine Fussgängerunterführung erforderlich, die dazu dient, die Fussgänger Verbindung Geissfluhweg-Talweg-Bahnhof aufrechtzuerhalten. Um die Siedlung Auhölzli für den Strassenverkehr zu erschliessen, sind Anpassungen am Talweg notwendig. Es wird auf ein Projekt zurückgegriffen, das in der Gemeinde Grellingen schon als Vorprojekt vorlag (der neue Anschluss des Talwegs an die Nunningerstrasse war nicht Bestandteil des Auflageprojekts von 1994).

Fussgänger/Velo-Unterführung unter den SBB-Geleisen

Zwingend muss bei dieser Variante eine Fussgängerunterführung realisiert werden, da den Fussgängern der Umweg über die Strassenüberführung nicht zugemutet werden kann. Aus Gründen der Linienführung muss die Unterführung etwas anders ausgebildet werden als die unter Kap. 4.1.1.1. beschriebene optionale Lösung. Die Breite der Unterführung (4 m), die Höhe (2.5 m) sowie die Längsneigung der Rampen (6 %) bleiben sich jedoch gleich.

Anpassungen bzw. Abbruch bestehender Bauten

Das bestehende Aufnahmegebäude der SBB muss abgebrochen werden. Das erneuerte Stellwerk im Güterschuppen kann aus Kostengründen nicht verschoben werden. Die Linienführung der Überführung berücksichtigt diese Tatsache. Um das Längsgefälle auf 8.5 % zu beschränken, muss die Gebäudeecke zum Teil ins neue Brückenbauwerk integriert werden.

Damit ein Abbiegen des Postautos von der Brücke her Richtung Bahnhofstrasse gewährleistet ist, ohne die Gegenfahrbahn zu überstreichen, muss die Strasse im Knotenbereich dicht an die SBB-Gleise geführt werden. Dies hat zur Folge, dass der Perron auf einer Länge von 5 m nur 2 m breit wird (absolutes Minimalmass: 1.5 m).

Das Bahnhof-WC, der Kiosk, der Schuppen sowie die Gebäude Auhölzliweg 2, 4, 4a und Geissfluhweg 4 werden abgebrochen.

Kosten

Die Kosten für die Überführung Nunningerstrasse inkl. der Fussgängerunterführung werden auf 14.5 Mio. Fr. geschätzt.

4.1.2.1 Beurteilung

Die Verkehrsbeziehung nach Nunningen wird optimal gelöst. Die Beziehung nach Seewen bleibt wie heute. Das Problem des Rückstaus Birsbrücke / Baselstrasse wird gelöst. Die innerörtliche Verbindung ist für den motorisierten Verkehr sowie für Fussgänger und Radfahrer durch die neue Fussgänger/Velo-Unterführung optimal.

Durch das Brückenbauwerk, den Abbruch des Bahnhofgebäudes sowie von drei Wohnhäusern, die Terrainanpassungen sowie die Neugestaltung des SBB-Areals entsteht ein starker Eingriff in das Ortsbild.

4.1.3. Variante 3: Aufhebung Bahnübergang Seewenstrasse

Eine Aufhebung des Bahnübergangs Seewenstrasse wird verkehrsplanerisch sinnvoll durch die Kombination einer Unterführung im Bereich Industrie und der Querverbindung Seetel gelöst. Als begleitende Massnahme wird ein Durchfahrtsverbot beim Bahnübergang Nunningerstrasse (ausgenommen Postauto und Anstösser) etabliert. Für die direkte Anbindung der südlichen Ortsteile bleibt der Bahnübergang Nunningerstrasse für Anstösser und das Postauto offen.

4.1.3.1 Unterführung Seewenstrasse

Strassenquerschnitt

Die Fahrbahnbreite beträgt 7.00 m. Im Tunnelbereich sind beidseitig Sichtbermen angeordnet, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten. Fahrbahnbegleitende Radstreifen oder ein Radweg sind aus Platzgründen nicht vorgesehen. Falls ein Radweg oberirdisch zwischen der Bahnhofstrasse und dem Bahnweg gewünscht ist, muss auf die ursprünglich projektierte Radroute zurückgegriffen werden, die eine Radfahrerbrücke über den Seebach vorsah. Dies würde aus geometrischen Gründen ausserdem eine Verlängerung der Unterführung mit entsprechend höheren Baukosten bedingen.

Linienführung

Die Linienführung für die Unterführung verläuft östlich des Bahnhofes als S-Linie von der Bahnhofstrasse auf das Brachland (heute Parkplätze) der SBB. Ab dem Empfangsgebäude von Ziegler fällt die Rampe der neuen Unterführung mit 6.18 %. Das westliche Tunnelportal befindet sich auf der Höhe des östlichsten Gebäudes der Papierfabrik. Die Unterführung führt in einem S-Bogen mit $R_{min} = 150$ m unter den Gleisen durch. Direkt südlich des Streckengleises der SBB beginnt die Trasse wieder zu steigen, das östliche Tunnelportal liegt ca. 1 m unter dem heutigen Terrain direkt in der Wand des Felsspornes südlich der SBB und geht von dort in die bestehende Bahnhofstrasse über.

Der heutige Bahnübergang "Industrie" wird geschlossen, die Erschliessung Ziegler wird direkt östlich des Bahnhofs an die neue Strasse angehängt.

Um die notwendige Breite für das westliche Tunnelportal bei möglichst kurzer Tunnellänge (270 m) zu erreichen, wurden in der Erschliessung der Firma Ziegler folgende Änderungen vorgenommen:

Anschlussgleise

Das im SBB-Projekt vorgesehene, gegenüber heute verkürzte Anschlussgleis Nr. 41 wird ganz aufgegeben. Die damit aufgegebene Gleislänge wird dadurch neu gewonnen, dass der heutige Bahnübergang geschlossen wird und das Gleis Nr. 52 belegt werden kann.

Die betriebliche Dispositionsmöglichkeit wird leicht eingeschränkt. Da für Rangiermanöver auch das Perrongleis mitverwendet werden muss, muss auf dem Gleis 51 eine Schutzweiche eingebaut werden.

Strassenerschliessung

Die Zufahrt für Lastwagen zu den Gebäuden ist neu über die Anschlussgleise Nr. 33 und 29 zu bewerkstelligen. Hierzu sind die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen zu treffen (die Gleise sind heute bereits befahrbar).

Kunstbauten

Über die gesamte Tunnellänge ist eine Beleuchtung erforderlich, jedoch keine Belüftung. Die Fahrbahn weist eine Querneigung von 3 % und eine Längsneigung von 6% auf, so dass eine korrekte Entwässerung gewährleistet wird. Im Tiefpunkt der Strecke wird ein Pumpensystem angeordnet.

Bauvorgang

Die Unterführung wird im Bereich des SBB-Trasses als Tagbautunnel ausgeführt. Während einer Streckensperrung werden zuerst Hilfsbrücken eingebaut. Da die Unterführung die Gleisaxen nicht im rechten Winkel quert, sind zwei Hilfsbrücken notwendig. Sobald das Erdmaterial weggeschafft ist, kann mit dem Erstellen der Stahlbetonwände und -Decken begonnen werden. Unter dem Felssporn sind ca. 60 m der Tunnellänge bergmännisch zu erstellen. Der Bau an einer Strecke unter Betrieb erfordert gewisse Sicherheitsmassnahmen wie Streckenwärter und Absperrungen im Gleisbereich.

Im Rampenbereich dienen Spundwände als Baugrubenabschluss, die jedoch nach Fertigstellen der Stützmauern aus Stahlbeton gezogen werden können.

4.1.3.2 Querverbindung Seetel

Die Unterführung Seewenstrasse ist wegen der hohen Investitionen nur dann sinnvoll, wenn hierüber auch die Verkehrsbeziehung nach Nunningen abgewickelt werden kann. Dies erfordert mit der vorliegenden Lösung zwingend die Querverbindung Seetel oberhalb von Grellingen.

Die Querverbindung wird mit einem konstanten Längsgefälle von 6.0 % zwischen Nunningenstrasse und Seebach und einem Gegengefälle von 1 % zwischen dem Seebach und der Seewenstrasse ausgeführt. Die Linienführung wurde dem Gelände so angepasst, dass minimale Einschnitte und Böschungen (max 6 m Differenz zum gewachsenen Gelände) vorkommen. Der Strassenquerschnitt weist eine Fahrbahn von 6.00 m Breite und jeweils ein Bankett von 1 m auf. Der Seebach wird auf einer neuen Brücke von ca. 30 m Länge überquert. Die Minimalradien betragen $R=40$ m bei der Zufahrt zur Brücke bzw. $R = 250$ m auf der freien Strecke.

4.1.3.3 Kostenschätzung

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| • Unterführung Seewenstrasse | Fr. 12 400 000.-- |
| • Querverbindung Seetel | <u>Fr. 4 000 000.--</u> |
| • Gesamtkosten Variante 3 | Fr. 16 400 000.-- |

4.1.3.4 Beurteilung

Die Verkehrsbeziehung nach Seewen wird optimal gelöst. Die Beziehung nach Nunningen wird durch die Verbindung Seetel ebenfalls niveaufrei von den SBB, allerdings über einen etwas längeren Weg. Das Problem des Rückstaus Birsbrücke / Baselstrasse wird gelöst. Die innerörtli-

che Verbindung bleibt für den IV-Anstösserverkehr sowie für Fussgänger und Radfahrer wie heute (solange keine Fussgänger/Velo-Unterführung gebaut wird).

Die Unterführung Seewenstrasse beeinträchtigt das Ortsbild nur gering.

Verbindung Seetel: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet (Teil der im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler nationaler Bedeutung - BNL-Inventar - aufgeführten Landschaft „Gempenplateau“).

4.2. Ergebnisse der Vernehmlassung zu den Varianten 1999

4.2.1. Gemeinderat Grellingen

"Variante 1 erachten wir als nicht realisierbar. Die Vorteile sind lediglich marginal und bieten keine Lösung für die Hauptanliegen, die Aufhebung der vier Niveauübergänge. Diese Variante ist für uns nicht akzeptabel und wird abgelehnt.

Variante 3 hat einige gute Ansätze. Der Verkehr wird aus dem südlichen Quartier ausgelagert und das Dorfbild wird durch keinen neuen Strassenkörper belastet. Ungünstig erachten wir jedoch, dass der Niveauübergang Nunningerstrasse bestehen bleibt und wertvolles Land im Seetel für die Verbindung Nunninger-/Seewenstrasse benötigt wird. Die Variante erfüllt unsere Vorstellung nur ungenügend, weshalb wir sie in dieser Form ebenfalls ablehnen.

Variante 2 beinhaltet viele gute Lösungselemente. Das Projekt sollte jedoch geändert werden und das Viadukt weiter ostwärts auf Höhe der Pforte der Firma Ziegler Papier AG verschoben werden. Als Kernstück werden drei Niveauübergänge aufgehoben. Die Variante beinhaltet Elemente des vom Ingenieurbüro Schmidlin & Partner AG, Laufen, ausgearbeiteten Projektes und des Gegenvorschlages, der vom Ingenieurbüro Gruner AG im Auftrag der Firma Ziegler AG eingebracht worden war.

Die Realisierung könnte durchaus in Etappen ausgeführt werden. In einer ersten Phase das Viadukt und in einer zweiten Phase die Verbindung zur Seewenstrasse. Zudem sollte für die Zukunft die Option einer Verkehrsspanne über die Birs für einen Anschluss an die J18 offen gehalten werden. Als Beilage erhalten Sie eine Planentwurf mit einer Projektidee des Komitees SIVAG, der Ihnen einen Lösungsansatz vermittelt in der Art wie wir und die Realisierung der Aufhebung der Niveauübergänge vorstellen können. Wir bitten Sie, den Vorschlag als Ergänzung zu Ihrer Variante 2 zu betrachten.

Aufgrund unserer Bewertung beantragen wir Ihnen, die Variante 2 weiter zu bearbeiten. Ihren Projektvorschlag wäre jedoch abzuändern und das Viadukt als Kernstück weiter nach Osten auf die Höhe der Firma Ziegler AG zu verschieben."

4.2.2. Gemeinderat Duggingen

"Bei den ausgewählten drei Varianten wird die Verkehrswirksamkeit für das Dorf Duggingen nicht beurteilt. Zudem bleibt der Schleichweg zur J18 durch die enge Dugginger Dorfstrasse bestehen. Dieser Zugang zur J18 wird heute besonders in den Hauptverkehrszeiten stark von Strassenbenützern aus dem Raume Seewen, Bretzwil, Reigoldswil und sogar Liestal benützt. Die Variante 3 hingegen würde für Duggingen eine spürbare Verkehrsentslastung bringen, auch würde das schöne Wohnquartier "Neutal" der Gemeinde Grellingen vom Durchgangsverkehr befreit. Im Sinne der ursprünglichen Planung von anfangs 70er Jahre könnten mit dem Zusammenführen der Nunninger- und Seewenstrasse die Gemeinden Arlesheim und Dornach von Verkehr aus dem Dorneckberg stark entlastet werden. Als Ergänzung zur Variante "Unterführung Seewenstrasse" bei der Papierfabrik Ziegler muss unseres Erachtens auch die Lösung "SBB-Überführung Sennenmatt", mit kleiner Birsbrücke zwischen Sennenmatt und dem Büttelfeld und Zubringerstrasse zur Baselstrasse im Raume des alten Birs kraftwerkes der Firma Schappe, noch überprüft werden."

4.2.3. SIVAG, Überparteiliches Komitee Sichere Verkehrsachsen Grellingen

".....Um die Chancen einer Endrealisierung (Lösungsvorschlag hinter welchem die Bevölkerung und die interessierten Gruppierungen stehen) markant zu verbessern, hat die SIVAG beschlossen, selber aktiv nach Problemlösungen zu suchen. Dabei wurden weder Kosten noch Mühen gescheut. Bei der Lösungssuche hat sich die SIVAG an Variante 2 (TBA-BL) orientiert. An seiner letzten "grossen" Sitzung hat SIVAG einstimmig "Variante 3 SIVAG" zum Favoriten erkoren. SIVAG ist fest überzeugt, dass dieser Lösungsvorschlag die besten Realisierungschancen hat.

Vorteile der "Variante 3 SIVAG":

Die "Variante 3 SIVAG" kann/soll in 2 Bauetappen realisiert werden. Die 1. Bauetappe umfasst den "Bahnhofsgebiet" mit Fussgängerunterführung im Bereich der jetzigen unbewachten Niveau-Überganges. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass das Bahnhofgebäude erhalten bleibt, was einem Bedürfnis der Grellinger-Bevölkerung und der Bahnbenutzer der ganzen Region entspricht. Die Kreisellösung ermöglicht ein problemloses "Wendemanöver" der Postautobusse. Gleichzeitig wirken die Kreisel verkehrsberuhigend auf den Privatverkehr. Bei der gesamten Planung wurde auf die Strassenanstösser grösstmögliche Rücksicht genommen, d.h. die Linienführung wurde so gewählt, dass wenn möglich öffentlicher Grund und Boden benutzt wird, was die Zahl von allfälligen Beschwerden gegen das Projekt reduzieren dürfte. Die Linienführung wurde auch so gewählt, dass möglichst wenig neue Strassen gebaut werden müssen, und dass sich diese harmonisch ins Orts- und Landschaftsbild einfügen. Ein weiterer wichtiger Punkt bei der "Variante 3 SIVAG" liegt darin, dass bei der Realisierung der 2. Bauetappe eine Verbindungsstrasse über Bahn und Birs mit Anschluss an die J18 (zwischen Duggingen und Grellingen), ohne grössere technische Probleme realisiert werden kann (Bedarf vorausgesetzt).

Schlussbemerkungen:

Die Arbeitsgruppe "Niveauübergänge Grellingen" (vom Grellinger Gemeinderat eingesetzt), welcher 3 Gemeinderatsmitglieder, 2 Mitglieder der Interpellationsgruppe "Fussgängerunterführung" (SP-Grellingen) und 2 SIVAG-Mitglieder angehören, hat sich nach eingehenden Beratungen für die "Variante 3 SIVAG" entschieden (Mehrheitsbeschluss) und diese an den Gemeinderat über-

wiesen.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch erwähnt, dass SIVAG die Variantenstudie bei der Papierfabrik Ziegler vorgestellt hat. An dieser Besprechung vom 16. August 1999 ist von Seiten Papierfabrik Ziegler keine Opposition angekündigt worden (eine Stellungnahme steht z.Zt. aber noch aus). SIVAG hat noch weitere Lösungsmöglichkeiten geprüft, ist aber der einhelligen Meinung, dass "Variante 3 SIVAG" die Lösung mit den besten Realisierungschancen ist."

4.2.4. SP, Sozialdemokratische Partei Grellingen

Gekürzte Wiedergabe der Stellungnahme:

Grundsätzliches:

Für die SP-Grellingen ist das Hauptanliegen die Verbesserung der Sicherheit für die Fussgänger und Velofahrer am Bahnübergang Nunningerstrasse.

Der öffentliche Verkehr hat erste Priorität und darf durch die Sanierung nicht behindert oder benachteiligt werden.

Eine Verkehrsachse zu sanieren, indem man das Dorfbild mit ästhetisch fragwürdigen Kunstbauten belastet und den gesamten Verkehr wieder ins Dorfzentrum führt, ist sehr fragwürdig.

Das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss sich in einem vertretbaren Rahmen bewegen. Man darf nicht Millionen in eine Verkehrsachse investieren, wenn man damit ausser den Wartezeiten für Autos an den SBB-Schranken kein Problem löst.

Variante 1:

Die Variante 1, mit den zwingenden Optionen der Fussgänger-/Velo-Unterführung und der verbesserten Linieführung SBB, erachten wir als die minimalste Lösung.

Die Verbreiterung der Brücke für eine dritte Fahrspur ist aber nur vorstellbar, da die Brücke sowieso saniert werden muss.

Variante 2:

Variante 2 stellt klar die schlechteste aller Lösungen dar und ist eindeutig abzulehnen.

Variante 3:

Variante 3 ist trotz des Eingriffes in das Landschaftsbild die beste Variante.

Variante SIVAG:

Im wesentlichen ist es wieder das leicht abgeänderte alte Projekt des Kantons Bern. Das Projekt beinhaltet keine entscheidenden Verbesserungen gegenüber dem alten. Mit der Verlegung der Fussgängerunterführung zur Hohlen Gasse wird die Situation für den Fussgänger unzumutbar verschlechtert.

Aufgrund unserer Bewertung erachten wir die Variante 3 Aufhebung Bahnübergang Seewenstrasse als die beste der vier Varianten. Wir bitten Sie deshalb diese Variante weiter zu bearbeiten.

4.2.5. SBB

Gekürzte Wiedergabe der Stellungnahme:

Die Besetzung des Bahnhofes wird auf Mai 2000 aufgehoben. Die Räumlichkeiten werden jedoch teilweise anderweitig (zB. Wartsaal) genutzt. Im Falle eines Abbruches ist für entsprechenden Ersatz zu sorgen.

Variante 1:

Die Option 1 (Fussgängerunterführung) ist begrüssenswert. Die Ausgestaltung ist jedoch noch nicht ausgereift. Einerseits tangiert sie den Kiosk, andererseits müsste sie noch auf eine optimale Anbindung eines künftigen Aussenperrons an Gleis 3 ausgerichtet werden.

Gegen die als Option 2 aufgezeigt Kurvenstreckung von Gleis 3 mit der damit verbundenen kleineren Kurvenüberhöhung hat die SBB nichts einzuwenden. Da mit dieser punktuellen Massnahme aber für die SBB keinen Nutzen entsteht, ist eine finanzielle Beteiligung der SBB eher unwahrscheinlich.

Variante 2:

Diese Variante kann in der vorliegenden Form nicht akzeptiert werden.

Die Attraktivität für den Bahnkunden geht durch die massiven Umgestaltungen und Ausweitung der Strassenflächen verloren, so dass der Bahnhof Grellingen eine massive Abwertung erfährt. Für die wegfallenden Bauten (Kiosk, Wartsaal, etc.) wird kein ädaquater Standort aufgezeigt.

Die Perronkante an Gleis 2 wird zwischen Strasse und Gleis eingeklemmt. Insbesondere im zentralen Bereich entsteht eine nicht akzeptable Breite (hie sind mindestens 3 m erforderlich). Ausserdem fehlt die Anbindung an die Personenunterführung.

Die der Bahn verbleibenden Restflächen erlauben keine sinnvolle Nutzung.

Variante 3:

Bei dieser Variante ist eine rationelle Bedienung des Anschlussgleises der Firma Ziegler nicht mehr möglich. Es müsste eine Aufhebung ins Auge gefasst werden.

Die vorliegende Trassierung des Tunnels lässt einen Doppelspurausbau (2. Gleis ist auf der Südseite des heutigen Streckengleises vorgesehen), wie er im langfristigen Interesse des Kantons und der SBB liegt, nicht zu. Unseres Erachtens müsste das Objekt im Sinne einer Vorinvestition bereits auf das künftige, aber noch nicht aktuelle Ausbauprojekt Rücksicht nehmen.

Schlussbemerkungen:

Aus unserer Sicht können wir nur Variante 1 mit den von uns angeregten Optimierungen zustimmen. Um eine wirkliche Verbesserung der Situation erzielen zu können, stellt das im Jahre 1994 mit uns gemeinsam erarbeitete Bauprojekt immer noch die beste Lösung dar.

4.2.6. Postauto Nordwestschweiz

Gekürzte Wiedergabe der Stellungnahme:

Bei der Prüfung bzw. Bewertung der vorgeschlagenen Varianten beachteten wir primär die Bedürfnisse des Postauto Nordwestschweiz sowie die Interessen des öffentlichen Verkehrs.

Folgende Kriterien haben wir in unsere Überlegungen miteinbezogen:

Gewährleistung von SBB-Anschlüssen (Richtung Basel wie Laufen) mit dem Postauto

Kundenzufriedenheit

Qualitätssicherung

Erschliessung benachbarter Gemeinden

zukünftige Fahrzeugpolitik von Postauto Nordwestschweiz

Ein grosses Problem unserer Betriebsabläufe sowie bei der Fahrplanerstellung sind derzeit die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Grellingen. Auch wenn zwölfminütige Schliesszeiten eine Seltenheit sind, ist jede SBB-Verbindung die nicht gewährleistet werden kann ein grosses Ärgernis für unserer Fahrgäste und Wagenführer.

Wir schlagen deshalb folgende Variante vor:

Variante 3 (nur Aufhebung Bahnübergang Seewenstrasse) ohne Realisierung der Verbindung Seetel, in Kombination mit den Optionen 1 und 2 (aus Variante 1).

Damit sind die Schliesszeiten beim Bahnübergang Seewenstrasse eliminiert.

Das Problem Schliesszeiten beim Bahnübergang Nunningenstrasse wird durch die Realisierung der Option 1 massiv entschärft. Mit der Fussgängerunterführung können die SBB-Anschlüsse auch bei geschlossenen Bahnschranken sichergestellt werden.

Die Option 2 verhindert, dass zukünftig tiefergelegte Fahrzeuge beim Überqueren des Bahnüberganges aufsetzen.

Aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs macht die isolierte Realisierung einer der vorgeschlagenen Varianten wenig Sinn, da nur ein kleiner Teil der bestehenden Probleme gelöst würde.

4.2.7. Ziegler Papier, Grellingen

"Variante 1 würde unseren Bedürfnissen natürlich entgegenkommen, dass unser Werkverkehr besser abfließen kann.

Variante 2 wurde von uns im Jahr 1995 in Zusammenarbeit mit der Firma Gruner AG entwickelt und damals als Alternative kurzfristig grob vorgestellt. einige Details sind noch zu besprechen, im wesentlichen ist diese Variante nach wie vor praktikabel.

Variante 3 ist "fast" so alt wie unsere Firma. Sie bringt einen vermehrten Verkehrsfluss auf der Seewenstrasse entlang unserer Firma. Die Werkausfahrt insbesondere zur Ostrampe würde stark erschwert. Der Lastwagenverkehr dahin würde über die Geleisanlage führen. Dadurch wä-

re die Ostrampe für Lastwagen zu oft versperrt. Diese Variante ist nur realisierbar, wenn die Werkausfahrt sauber gelöst werden kann."

4.2.8. Verwaltungsinterne Vernehmlassung

Variante 1:

Sie wird von keiner Amtsstelle abgelehnt und ist aus Sicht des öffentlichen Verkehrs eine optimale Lösung. Die Eingriffe in Natur- und Landschaftswerte sowie das Ortsbild sind gering. Die Optionen 1 und 2 sind sinnvoll und wünschenswert/erforderlich.

Variante 2:

Diese Variante wird sowohl befürwortet als auch abgelehnt. Die minimalistische Ausgestaltung des Bahnhaltdepot verschlechtert die Attraktivität des ÖV-Knotens massiv. Sie weist starke Eingriffe in Natur- und Landschaftswerte auf. Ebenfalls sind schwerwiegende Eingriffe ins Ortsbild (Überführung) und Gebäudeabbrüche zu verzeichnen. Es werden Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

Variante 3:

Sie wird von keiner Amtsstelle befürwortet. Die Querverbindung Seetel muss abgelehnt werden, da sie im Landschaftsschutzgebiet der Kategorie a) liegt.

Zur Variante, welche von der SIVAG im Rahmen ihrer Stellungnahme eingebracht wurde, hat die Verwaltung nicht Stellung genommen. Die Beurteilung dürfte aber in etwa derjenigen von Variante 2 entsprechen.

4.2.9. Zusammenfassung der Vernehmlassungen

Das Resultat dieser Vernehmlassungen könnte kaum widersprüchlicher sein. Es gibt für jede vorgeschlagene Variante Befürworter und Gegner. Selbst die von der SIVAG ausgearbeitete Variante hat auch in Grellingen Gegner.

Variante 1: Erweiterte Nulllösung

Zusammen mit den beiden Optionen 1 und 2 wird diese Variante von den meisten Stellungnehmenden befürwortet.

Einzig der Gemeinderat Grellingen lehnt diese Lösung als nicht akzeptabel ab.

Variante 2: Aufhebung Bahnübergang Nunningerstrasse

Neben 2 Befürwortern lehnen insbesondere das Amt für Raumplanung, die SBB und der Gemeinderat Grellingen diese Variante in der vorliegenden Form ab.

Mit den angeregten Änderungen aus der Vernehmlassung dürften die Kosten für diese Variante ca. 16 Mio. Fr. betragen.

Variante 3: Aufhebung Bahnübergang Seewenstrasse

Diese Variante wird von den meisten Stellungnehmenden abgelehnt. SP Grellingen, Gemeinde-

rat Duggingen und die PTT befürworten sie.

Aufgrund der Stellungnahmen von SBB und Ziegler AG müsste diese Variante im Bereich der Strassenunterführung erheblich überarbeitet werden, was zweifellos zu Mehrkosten führen würde.

Mit den angeregten Änderungen aus der Vernehmlassung dürften die Kosten für diese Variante ca. 20 Mio. Fr. betragen.

Variante "SIVAG":

Diese Variante war nur dem Gemeinderat Grellingen, der SIVAG und der SP Grellingen bekannt. GR Grellingen und SIVAG befürworten diese Lösung, die SP lehnt sie ab.

Aufgrund der Stellungnahmen zu Variante 2 ist zu erwarten, dass diese Variante vom Amt für Raumplanung auch abgelehnt wird.

Die Kosten für diese Variante werden mindestens 21 Mio. Fr. betragen. Die zusätzlich vorgeschlagene "Verbindungsstrasse über Bahn und Birs mit Anschluss an die H18" dürfte nochmals ca. 20 Mio. Fr. kosten.

Das Ziel dieser Variantenevaluation und auch Auftrag des Landrates aus der Beratung der Vorlage 97/27 war, eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung zu finden, welche erheblich günstiger zu stehen kommt als das seinerzeitige Bauprojekt (1995). Heute muss festgestellt werden, dass dieses Ziel nicht erreicht wurde.

4.3. Entscheid Regierungsrat für Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB

Nach einer Überarbeitung der Varianten im Sinne der Vernehmlassungen werden die Variante 2 ca. 16 Mio. Fr. und die Variante 3 ca. 20 Mio. Fr. kosten und erfüllen damit die Vorgabe des Landrates bei weitem nicht mehr. Die Variante SIVAG mit Kosten von über 21 Mio. Fr. und einer Option von weiteren ca. 20 Mio. Fr. kommt nicht in Betracht.

Die in der Variante 1 vorgeschlagene Verbreiterung der Birsbrücke weist angesichts des geringen Linksabbiegeverkehrs (80 Mfz/Spitzenstunde) nach Seewen ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Insbesondere ist zu beachten, dass dieser Verkehr am gleichzeitig geschlossenen Niveauübergang Seewenstrasse nach einigen 100 m dennoch aufgehalten wird.

Aufgrund der vorgenannten Fakten hat der Regierungsrat beschlossen, dem Landrat folgendes zu unterbreiten:

- Die beiden Optionen aus der Variante 1 (Fussgängerunterführung und Verbesserung Linienführung SBB) werden im Sinne der Vernehmlassungen überarbeitet und dem Landrat zur Ausführung vorgeschlagen:
Projekt **Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB.**
- Mit der Landratsvorlage wird der dazu erforderliche Verpflichtungskredit und das Enteignungsrecht beantragt.

Mit diesen baulichen Massnahmen werden allfällige spätere Ausbauten im Sinne der untersuchten Varianten 1 bis 3 nicht verbaut.

5. Das Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB

Seit der Ausarbeitung der Vorprojekte haben die SBB einige Anlagen im Bahnhofgebiet umgebaut. Gleis 1 (Seite Aufnahmegebäude) wurde verkürzt und wich einem neuen Perron. Beim Bahnübergang Nunningerstrasse wurde vom Kanton ein separater barrieregesicherter Fussgängerübergang realisiert. Der Fussgängerübergang zwischen Oberem und Unterem Moosweg wurde aufgehoben.

Die Stellungnahme der SBB fordert eine Verbesserung der Personenunterführung: "Einerseits tangiert sie (die PU) den Kiosk, andererseits müsste sie noch auf eine optimale Anbindung eines künftigen Aussenperrons an Gleis 3 (Option im Zusammenhang mit Einführung Halbstundentakt im Laufental) ausgerichtet werden."

Die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei erachtet in ihrer Stellungnahme das Befahren der Unterführung für Radfahrer wegen der rechtwinkligen Linienführung als problematisch.

Ein etwaiger Doppelspurausbau der Bahnlinie wurde wegen des zu grossen zeitlichen Horizonts nicht berücksichtigt.

Die überarbeitete Kostenberechnung beruht auf vorhergehenden Projekten, Erfahrungswerten und Richtpreisen. Ebenfalls wurde in der Kostenberechnung der Mehrwertsteuersatz aktualisiert (seit 01.01.99 gelten 7.5%).

5.1. Personenunterführung

Im Sinne einer Optimierung wurden Alternativen zur Gestaltung der Unterführung untersucht: Rampe mit 6% Gefälle, Rampe mit 10% Gefälle, Treppe, Treppe/Lift. Eine Lösung nur mit Treppen ist zwar sehr kompakt, berücksichtigt jedoch die Bedürfnisse von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern nicht. In Kombination mit einem Lift gewinnt die Treppe an Attraktivität. Eine Rampe mit 10% berücksichtigt die kantonalen Vorgaben für behindertengerechtes Bauen (max. 6% Gefälle) nicht. Es wurde deshalb beschlossen, der vorliegenden Baukreditberechnung eine Rampe mit 6% zugrunde zulegen, da diese die höchsten Investitionskosten aufweist.

Aus Platzgründen ist eine rechtwinklige Anordnung von Unterführung und Rampen notwendig. Auf beiden Seiten ist eine Rampe mit 6 % Gefälle, auf der Nordseite zusätzlich eine Treppe vorgesehen. Die Durchgangsbreite auf der Rampe und in der Unterführung beträgt 3.5 m, die lichte Höhe 2.5 m.

Um der Stellungnahme Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Rechnung zu tragen, wird die Unterführung als reine Personenunterführung ausgebildet; Velo schieben kann gestattet werden.

5.2. Verbesserung der Gleisgeometrie SBB

Der Bahnübergang Nunningerstrasse weist in der Achse Nunningerstrasse im Gleisbereich starke Knicke in der vertikalen Linienführung auf, weil die beiden SBB-Gleise nicht in einer Ebene liegen. Verschiedentlich kommt es vor, dass tiefliegende oder schwer beladene Fahrzeuge oder das Postauto aufsitzen. Der Betrieb Postauto Nordwestschweiz spielt mit dem Gedanken, mittelfristig Niederflurfahrzeuge auf der Strecke Grellingen-Nunningen einzusetzen, so dass das Problem noch verschärft würde.

Die Verbesserung der vertikalen Linienführung der Nunningerstrasse im Bereich des Bahnübergangs kann durch eine Vergrösserung des Radius des südlich liegenden Streckengleises erreicht werden. Eine Vergrösserung von derzeit 324 m auf neu 500 m würde die Gleisachse um 1 m nach Süden drücken. Die Überhöhung auf dem südlichen Gleis geht damit von 126 mm auf 84 mm zurück, wodurch mit einer gleichzeitigen Anpassung der vertikalen Linienführung der Strasse in praktisch allen Fällen ein Aufsitzen von Fahrzeugen verhindert werden kann.

Das Streckengleis muss auf einer Länge von ca. 140 m erneuert werden. Im Zuge einer Erneuerung muss einerseits die Entwässerung sichergestellt werden (Einbau einer Sickerleitung), andererseits ist eine Planumsschutzschicht einzubauen. Ferner müssen 3 Fahrleitungsjoche, 2 Signale und die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen auf der Südseite versetzt werden.

Zusätzlich zu den Anpassungen im Bahnbereich muss die Strasse auf der Seite nach Nunningen angepasst werden, damit sie einen grösseren Ausrundungsradius aufweist.

6. Termine

Für die Ausarbeitung des Definitiven Projektes und den Landerwerb für das Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB ist mit einer Dauer von ca. 1 Jahr zu rechnen. Die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes und die Realisierung wird nochmals ca. 1 Jahr benötigen. Vorbehalten bleiben Verzögerungen, die sich aus dem Landerwerbs-, Plangenehmigungs- und Auflageverfahren ergeben können.

7. Kosten und Finanzierung

7.1. Investitionskosten

Gemäss Kostenberechnung betragen die Gesamtkosten (Preisbasis Oktober 1999) zuzüglich allfälliger nachgewiesener Lohn- und Materialpreisänderungen für die im oben beschriebenen Sinn überarbeiteten Projekte:

| | | | |
|--|-----|--------------|---------------------|
| • Personenunterführung | | Fr. | 2 800 000.-- |
| - Baumeisterarbeiten | Fr. | 2 080 000.-- | |
| - Honorare | Fr. | 310 000.-- | |
| - Landerwerb, Inkonvenienzen und Unvorhergesehenes | Fr. | 410 000.-- | |
| • Verbesserung der Gleisgeometrie SBB | | Fr. | 900 000.-- |
| - Baumeisterarbeiten | Fr. | 730 000.-- | |
| - Honorare | Fr. | 100 000.-- | |
| - Landerwerb, Inkonvenienzen und Unvorhergesehenes | Fr. | 70 000.-- | |
| • Gesamttotal (Bruttokredit) | | Fr. | 3 700 000.-- |

=====

Im Mehrjahres-Investitionsprogramm der Bau- und Umweltschutzdirektion sind für das Objekt in den Jahren 2000 - 2005 Beträge vorgesehen. Im Budget 2000 ist ein Betrag von Fr. 100'000.-- eingesetzt.

7.2. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

8. Politische Vorstösse

Die Sozialdemokratische Partei Grellingen hat am 5. September 1996 dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft eine Petition „Fussgängerunterführung Grellingen“ eingereicht. Die Petition hat folgenden Wortlaut:

„Nachdem die Sanierung der SBB-Niveauübergänge in Grellingen vom Regierungsrat zurückgewiesen wurde, drängt sich eine rasche Lösung für die unzumutbare und gefährliche Verkehrssituation für Fussgänger und Velofahrer im Bereich Nunningerstrasse / Bahnhofstrasse auf.

Die unterzeichneten Personen bitten deshalb den Regierungsrat, die Planung und Ausführung der Fussgängerunterführung sofort in Angriff zu nehmen, so dass sie im Jahre 1997 realisiert

werden kann. Gleichzeitig soll der unbewachte und gefährliche Fussgängerübergang am Oberen Moosweg aufgehoben werden.“

Diese Petition wurde von über 500 Personen unterzeichnet. Sie belegt damit deutlich die grosse Bedeutung der Problematik der heutigen Niveauübergänge vor allem aus Sicht der betroffenen - von der SBB-Linie zweigeteilten - Bevölkerung von Grellingen.

Wie oben erläutert, wurde in der Zwischenzeit der bestehende Fussgänger-Niveauübergang Moosweg aufgehoben. Mit der Genehmigung des nachstehenden Landratsbeschlusses können die Anliegen der Petenten, zwar nicht in terminlicher Hinsicht, aber materiell erfüllt werden.

9. Antrag

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

Liestal

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident

der Landschreiber

Beilage:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Situationsplan Projekt Fussgängerunterführung und Verbesserung der Gleisgeometrie SBB