Franz Maurer | Baselstrasse 24 | 4203 Grellingen
T 061 741 12 48 | **E** grello@intergga.ch | **I** www.inside.grello.ch

Zukunftsgestaltung Grellingen

dorfMOBILITÄT: Langsamverkehr (LV)

Die vergessenen Fuss- und Velowege
Die vergessenen SBB-Querungen (2023/25)

Das SBB-Doppelspurausbau-Projekt (2023-2025) beinhaltet **keine** Lösungen für niveaufreie Querungen der Geleise (Langsamverkehr), der neue und der alte Dorfteil (mit Kindergarten, Schule, Mehrzweckhalle, Geschäfte, Sportplätze …) bleiben durch die SBB getrennt.

SchweizMobil.ch

Gemäss der aktuellen Energie- und Klimastrategie sollte eigentlich der ÖV weiter ausgebaut und der Veloverkehr konsequent gefördert werden, vgl. nachfolgender Artikel der BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION Basel-Landschaft.
Dank attraktiven und sicheren Velowegen sollte Velofahren für Jung und Alt zur Selbstverständlichkeit werden. Und nur ein durchgängiges und sicheres Velonetz ist ein attraktives Velonetz. **Denn nur wenn der ÖV und das Velo (E-Bikes) die prognostizierte starke Verkehrszunahme (Schule, Arbeit, Einkaufen) in den nächsten Jahren gemeinsam auffangen, bleibt in Grellingen die Lebensqualität hoch.**

Grellingen: Ortskern wird saniert und aufgewertet

19.10.2010

In den nächsten Jahren wird die Ortsdurchfahrt in Grellingen in Stand gestellt und umgestaltet. Dies dient insbesondere der Sicherheit für Fussgänger. Wegen dem Eggfluhtunnel hat der Verkehr durch den Ortskern in Grellingen abgenommen. Deshalb bietet sich eine gute Chance, den Ortskern nun aufzuwerten. Gestern Abend, dem 18. Oktober 2010 hat das Tiefbauamt die Bevölkerung in Grellingen über das Projekt informiert.

In Grellingen werden in den kommenden Jahren die Baselstrasse, Delsbergstrasse und ein kurzer Abschnitt der Bahnhofstrasse in Stand gestellt und umgestaltet. Ein beidseitig durchgehendes Trottoir und erweiterte Platzverhältnisse dienen der Verkehrssicherheit der Fussgänger und der Aufenthaltsqualität im Ortskern. Für die Velofahrer sind zusätzliche Radstreifen vorgesehen. Die erste Bauetappe bilden die Baselstrasse und die Bahnhofstrasse. Bei einem optimalen Projektverlauf wird im Herbst 2011 mit den ersten Bauarbeiten begonnen.

Gestern Abend, am 18. Oktober 2010 hat das Tiefbauamt an einer gut besuchten Veranstaltung die Bevölkerung von Grellingen über das Projekt Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt informiert.

BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION, Kommunikation

Für Rückfragen:
André Schenker, Tiefbauamt, Projektleiter, Tel. 061 552 54 80

Liestal, 19. Oktober 2010

/ Kantonale Radrouten / Aesch - Laufen

Aesch - Laufen

Projektziele:

- Verbesserung der Linienführung des Veloverkehrs
- Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrer

- Grellingen, Delsberg-/Bahnhofstrasse: Optimierung Radroute im Zuge von Sanierungsprojekten (2020-22)
- Aufhebung Bahnübergänge Grellingen / Optimierung Linienführung Radroute im Rahmen Doppelspurausbau SBB (ca. 2023)
- Ausbau Radroute Aesch - Duggingen (Machbarkeitsstudie in Erarbeitung), Realisierung voraussichtlich 2025

Ansprechpartner:
Armin Schmauss, Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Projektmanagement, Tel: 061 552 90 48

Stand: August 2020

- Stand Ende 2020: Die Erneuerung der Ortsdurchfahrt ist abgeschlossen, 2015-2020 wurden die Basel-/Bahnhofstrasse und die Delsbergstrasse saniert. Von einer besseren (unterbruchfreien) Veloinfrastruktur (Kantonale Radroute) auf der Delsberg-/Bahnhofstrasse ist aber nichts, im Gegenteil. Mängel in der neuen Infrastruktur «Velo» sind offenbar geworden (Velos auf Trottoirs), vgl. Vorgaben oben. Wir jetzt nochmals saniert?

- Grellingen, Delsberg-/Bahnhofstrasse: Optimierung Radroute im Zuge von Sanierungsprojekten (2020-22)
- Aufhebung Bahnübergänge Grellingen / Optimierung Linienführung Radroute im Rahmen Doppelspurausbau SBB (ca. 2025)
- Ausbau Radroute Aesch - Duggingen (Machbarkeitsstudie in Erarbeitung), Realisierung voraussichtlich 2025/26
- Grellingen, Delsbergerstrasse: beidseitige Radstreifen zwischen Nenzlingerweg und Martisackerweg (seit Sommer 2020)
- Grellingen, Bahnhofstrasse: beidseitige Radstreifen zwischen Nungingerstrasse und Papierfabrik (im Rahmen Umbau Bushof, ca. 2026)
- Grellingen, Delsbergerstrasse: Optimierung Radstreifen im Ausserortsbereich im Rahmen Erneuerung Fahrbahn (ca. 2026/27)

Ansprechpartner:
Armin Schmauss, Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Projektmanagement, Tel: 061 552 90 48

Stand: Januar 2021

➢ Stand Anfang des 2021.

Sicherheit auf dem Velo

E-Trottinett, E-Skateboard und Co. Wo und wie fahren?

Aggloprogramm Basel

Zwingen Birsbrücke

Der Plan zum Neubau der Fuss- und Velobrücke zwischen Weiden- und Friedhofweg liegt noch bis 7. Februar auf. Einen - nicht rechtsverbindlichen - Plan finden Sie auf der Homepage des Tiefbauamts BL (> Projekte).

Veloroutennetz

Letztes Jahr hat der Kanton einige Lücken geschlossen und Schwachstellen verbessert: In Allschwil wurden erste Teile der Baslerstrasse und des Hegenheimermattwegs verbessert, in Böckten eine separate Brücke eingeweiht. Auch beim Altmarkt werden Velos nun separat geführt. Zudem gibt es je eine neue Zählstelle in Münchenstein und Liestal und es konnte auf diversen Strassenstücken zumindest einseitig ein Velostreifen aufgemalt werden. Besonders heikle Querungen wurden zudem mittels Roteinfärbung sicherer gemacht.
Im 2020 stehen neben einer neuen Brücke in Zwingen folgende Veloprojekte an: Allschwil: Herrenweg-Dorfplatz und Hegenheimermattweg (bis 2021); Therwil: Verlegung Radroute Nr. 7; Augst - Füllinsdorf: Ausbau Velo-/Wanderweg. Zudem werden beidseitig Velostreifen an Hauptstrassen in Allschwil, Buckten, Grellingen und Pratteln eingerichtet, bzw. verlängert. Einseitige Velostreifen entstehen zwischen Laufen und Röschenz und am unteren Hauenstein.

Grellingen?

WEBCAMS

Verkehr
Wetter
Etc.

- Bilder anklicken

Velonetz Grellingen

www.velo.grello.ch

Grellingen will sich entwickeln, will wachsen…

…aber ein Mobilitätskonzept für morgen fehlt.

«Grellingen hat das Velo bei der Zukunftsplanung vergessen»

Die vergessenen Velowege (-Verbindungen)

(Mobilitätsmanagement im Planungsprozess von Strassen-Umgestaltungen, SBB-Doppelspur (Aufhebung Niveauübergänge) und «Gemeindeentwicklung» – wo seid ihr geblieben?)

- **Der vergessene Lückenschluss im beschlossenen kantonalen-/Regio-Radroutensystem: Bestimmt war, die Lücke im Rahmen mit den Strassenumbauten zu schliessen. Zitat Kantonsingenieur O. J. 2014 vor Ort: Über die Baselstrasse wird definitiv die «Kantonale Radroute» nicht bzw. keine Radstreifen gebaut, denn der Lückenschluss der Radroute 23 erfolgt, wie beschlossen, mit separaten Spuren auf der neuen Delsberg- und Bahnhofstrasse.**

Kantonales Radroutennetz / Netzwerk verkehrssicheres und barrierefreies Grellingen (attraktiv, sicher, zusammenhängend)[1]:
Lücke im Innerortsbereich Grellingen: Grosse Chance mit der jetzigen Strassensanierung die Lücke zu schliessen verschenkt.

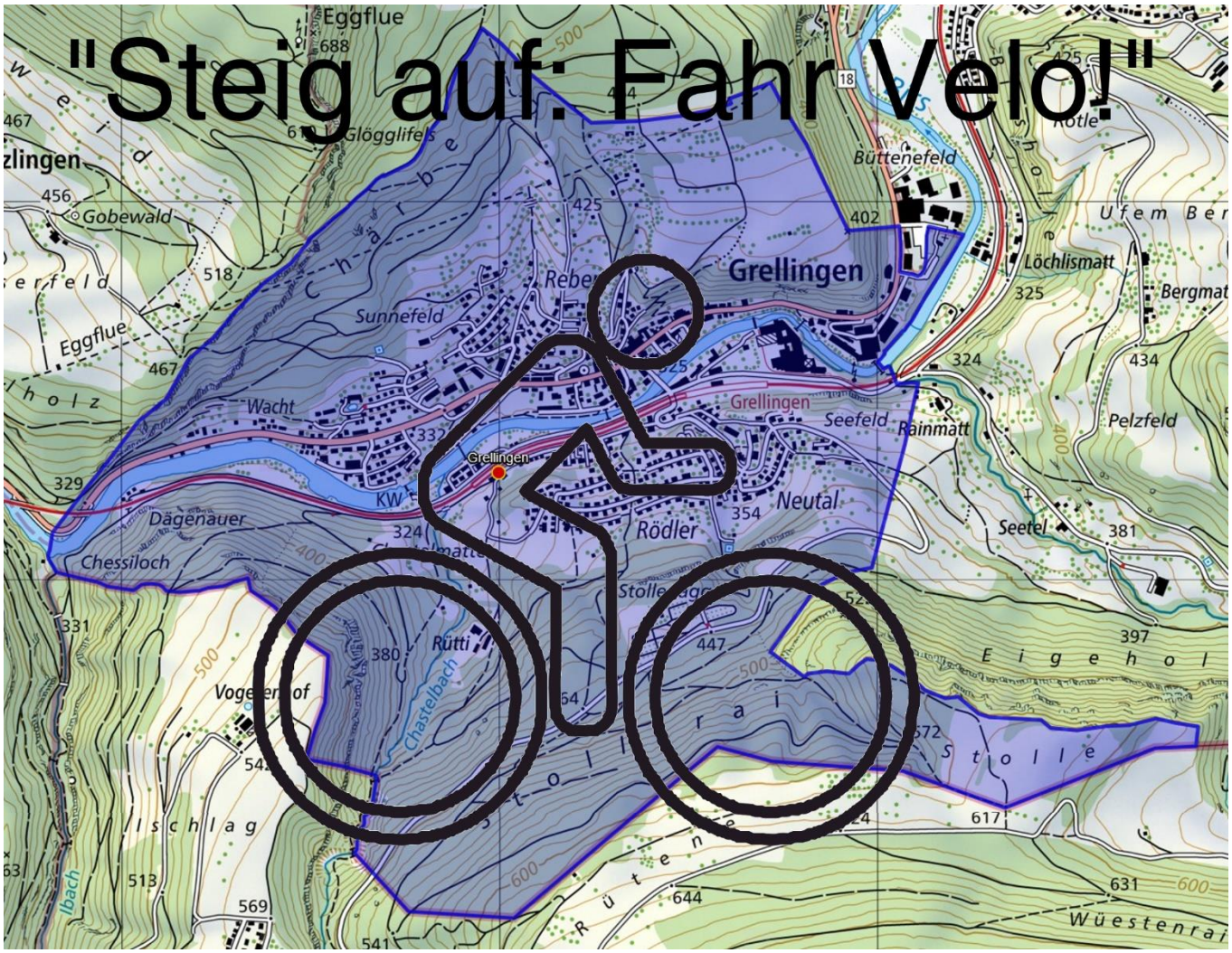
- BL-Verkehrs-Sonderstatus für Velofahrer - Ausweichen auf Trottoir gestattet, Grundregel ist aber: Veloverkehr ist Fahrverkehr und gehört auf die Strasse![2]
- Die grosse Lücke in der kantonalen Radroute darf bleiben.
- Grellingen und Kanton haben die Umsetzung Mobilität für morgen, die «Kantonale + Touristische Veloroute», bei der Neugestaltung der Bahnhof-/Delsbergstrasse - vergessen!
- Radweg-Lückenschluss in Grellingen bleibt darum weiter Thema.

[1]) Zum Netzwerk Verkehrssicheres Grellingen gehören auch die Aufhebungen der vier SBB-Niveauübergänge (allein zwei Stück in der kantonalen Radroute, Richtung Duggingen, auf Skizze Abb. 2.18, Pos-Nr. 3 + 4).

[2]) Vgl. Zulassung von Velos auf Trottoirs (PDF)

1 Einleitung / Grundlagen

Das Velo ist als Verkehrsträger aktueller denn je. Es ermöglicht eine umweltschonende, gesundheitsorientierte Mobilität und ist flexibel einsetzbar. Ob Schüler, Arbeitnehmer oder Rentner, Pendler, Freizeitsportler oder Tourist – das Velo ist als Verkehrsmittel auch Dank der neuen Entwicklungen im E-Bike-Sektor für fast alle Bevölkerungsgruppen interessant.
Gerade in Hinblick auf eine nachhaltige Gemeinde- und damit auch Verkehrsentwicklung rückt das emissionslose Verkehrsmittel zunehmend in den Vordergrund. Insbesondere seine Qualitäten bei kurzen Strecken als taktisch eingesetztes Verkehrsmittel in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, macht es zu einem unverzichtbaren Baustein zur Reduzierung des Auto-Aufkommens und der effektiven Nutzung des öffentlichen Verkehrs.



oder

Achtung, die Eltern-Taxis sind wieder unterwegs und halten im Halteverbot beim Schulhaus/Greslyhof !

Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege

Am 23. September 2018 wurde der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege von Volk und Ständen mit 73,6% angenommen. Der Bund erhält damit die Möglichkeit, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure zu unterstützen und zu koordinieren.

Abb. 1.1: Bundesbeschluss Velo

Vgl. auch Argumente Bundesrat.

Projektfinanzierung, Folgekosten (Auszug aus „Regionale Radrouten im Kanton BL“):

Die regionalen Radrouten werden gemäss Strassengesetz vom Kanton erstellt und gehören nach der Fertigstellung zum Gemeindestrassennetz. Demzufolge muss der Ausbau der regionalen Radrouten ohne Kostenbeteiligung von dritter Seite vom Kanton finanziert werden. Hingegen entstehen für den Kanton keine Folgekosten, weil die Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der regionalen Radrouten zulasten der Gemeinden gehen.

Begriff und Bestandteile der Strasse – Strassenhoheit

Bundesrechtliche Vorgaben

Strassenverkehrsgesetz (SVG; 741.01)

Art. 1 – Geltungsbereich
[1] Dieses Gesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, die durch Motorfahrzeuge oder Fahrräder verursacht werden.
(...)

Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11)

Art. 1 – Begriffe (Art. 1 SVG)
[1] Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen.
[2] Öffentlich sind Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen.
(...)
[4] Fahrbahn ist der dem Fahrverkehr dienende Teil der Strasse.
[5] Fahrstreifen sind markierte Teile der Fahrbahn, die für die Fortbewegung einer Fahrzeugkolonne Raum bieten (Art. 74 SSV).
[6] Radwege sind die für Radfahrer bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege (Art. 33 Abs. 1 SSV).
[7] Radstreifen sind die für Radfahrer bestimmten Fahrstreifen, die normalerweise durch gelbe unterbrochene oder ausnahmsweise durch ununterbrochene Linien gekennzeichnet sind (Art. 74 Abs. 5 SSV).
(...)

Signalisationsverordnung (SSV; 741.21)

Art. 33 – Radweg, Fussweg, Reitweg
[1] Das Signal «Radweg» (2.60) verpflichtet die Führer von einspurigen Fahrrädern und Motorfahrrädern, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen. Wo der Radweg endet, kann das Signal «Ende des Radweges» (2.60.1) aufgestellt werden. Für den Vortritt und für die Benützung des Radwegs durch Fahrräder und Motorfahrräder mit Anhänger sowie durch andere Strassenbenützer gelten die Artikel 15 Absatz 3 und 40 VRV.[3]
(...)

Art. 74 – Fahrstreifen, Bus-Streifen, Radstreifen
(...)
[5] Radstreifen werden durch eine unterbrochene oder ununterbrochene, gelbe Linie abgegrenzt (6.09). Die ununterbrochene Linie darf weder überfahren noch überquert werden.1 Auf Verzweigungsflächen dürfen Radstreifen nur markiert werden, wenn den einmündenden Fahrzeugen der Vortritt entzogen ist. Für die Benützung der Radstreifen gilt im übrigen Artikel 40 VRV2.

[6] Zur Trennung von Rad—, Fuss- und Reitwegen, die auf gleicher Ebene verlaufen (Art. 33), wird eine gelbe, unterbrochene oder ununterbrochene Linie verwendet. Ununterbrochene Linien dürfen von Rad- und Motorfahrradfahrern oder von Reitern weder überfahren noch überquert werden.[4]
[7] Auf Radwegen und Radstreifen können das Symbol eines Fahrrades sowie Fahrtrichtungs- oder Einspurpfeile in gelber Farbe aufgemalt werden.[5]
(...)
[9] Wo ein Radweg über eine Nebenstrasse geführt wird und den Benützern des Radweges entgegen Artikel 15 Absatz 3 VRV ausnahmsweise der Vortritt zustehen soll, wird die Überquerung durch gelbe, unterbrochene Linien angezeigt; den Fahrzeugen auf der Nebenstrasse ist der Vortritt mit den Signalen «Stop» (3.01) oder «Kein Vortritt» (3.02) zu entziehen.[6]
[10] Auf Wegen für zwei Benützerkategorien (Art. 33 Abs. 4) können zur Verdeutlichung die Symbole des entsprechenden Signals in gelber Farbe aufgemalt werden.[7]
[11] Ausgeweitete Radstreifen (6.26) sind Radstreifen mit einem dazugehörenden Aufstellbereich, welche in besonderen Fällen vor Lichtsignalen markiert werden können. Im ausgeweiteten, mit dem Symbol eines Fahrrades gekennzeichneten Bereich ist es den Radfahrern bei rotem Licht erlaubt, sich in Abweichung von den Artikeln 42 Absatz 3 und 43 Absatz 1 VRV nebeneinander aufzustellen und anschliessend bei grünem Licht die Verzweigung zu befahren. Bei Rot müssen die andern Fahrzeuglenker vor der ersten Haltelinie halten. Das UVEK umschreibt die Einzelheiten in Weisungen.[8]

Abb. 1.2: Bundesrechtliche Vorgaben.

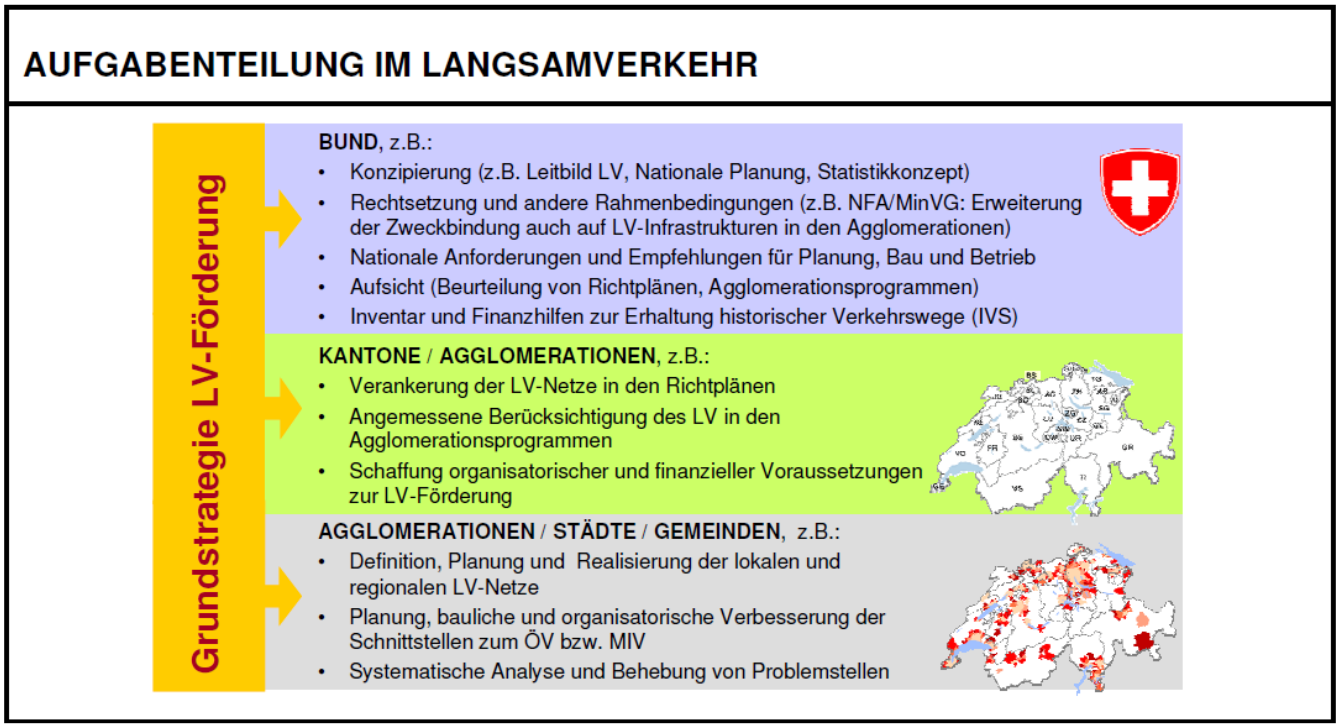


Abb. 1.3: Aufgabenteilung im Langsamverkehr zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden (Quelle: ASTRA).

Langsamverkehr ist die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, bei der in erster Linie die menschliche Muskelkraft als Antrieb dient. Der Langsamverkehr umfasst beispielsweise den Fussverkehr, das Wandern, Fahrradfahren und die Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten Inline-Skates, Trottinetts etc.).

Abb. 1.4: Definition Langsamverkehr.

III. Der Zweiradverkehr soll innerorts (v ≤ 60 km/h) generell auf der Strasse (Radstreifen) und ausserorts (≥ 60 km/h) auf abgesetzten Radwegen geführt werden. In starken Steigungen sind getrennte oder gemeinsame Rad-/ Gehwege einem Radstreifen vorzuziehen.

Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Liestal, 09.05.2016

Fahrstreifenbreiten (Angaben in m)	**Kanton Basel-Landschaft (TBA)**
Radstreifen	1.25 – 1.50 – 1.75
Radweg*	
- Im Einrichtungsverkehr	1.50 – 2.00 – 2.50
- Im Gegenverkehr	2.50 – 3.00 – 3.50
Komb. Fuss-/ Radweg*	
- Im Einrichtungsverkehr	2.50 – 3.00 – 3.50
- Im Gegenverkehr **	3.00 – 3.50 – 4.00

* punktuell sind Engstellen möglich

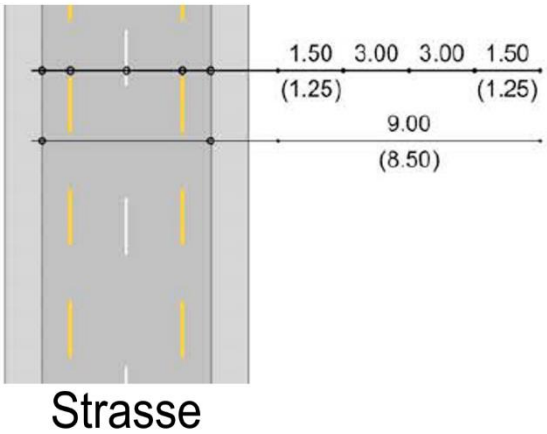


Abb. 1.5: Normen Radwege / Kombinierte Fuss-/Radwege gemäss Tiefbauamt Basel-Landschaft (TBL).

b) Überbreiter Ausfahrtsbereich

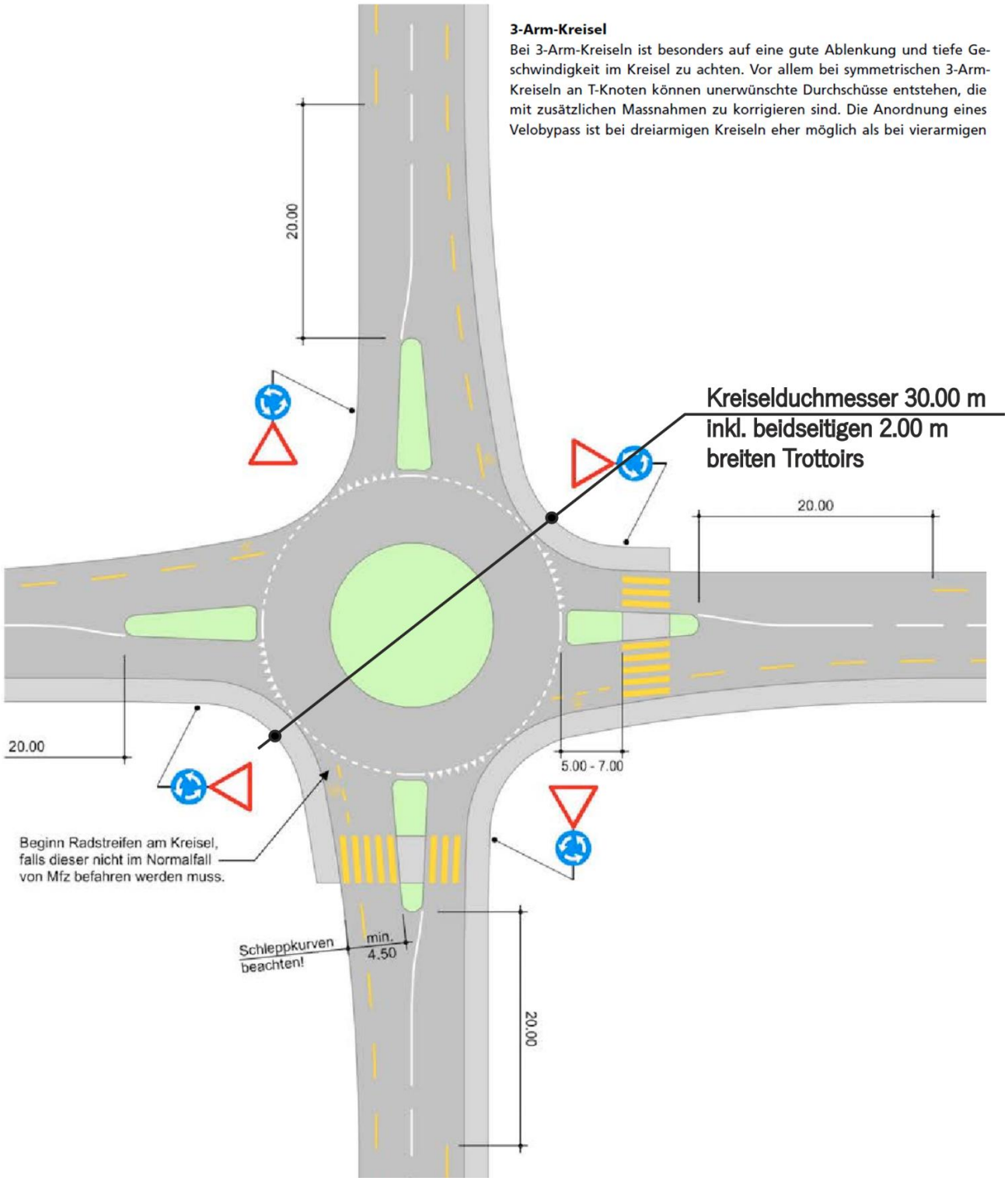


Abb. 1.6: Strasse/Kreisverkehrsplatz mit Langsamverkehr (Velo/Fuss) gemäss TBL, Kreisel-Aussendurchmesser 30.00 m inkl. beidseitigen Trottoirs.

Radverkehrsanlagen im Kanton Basel-Landschaft
Kreisel - Grundsätze (bfu-Grundlage)

2 **Bären-Egge-Kreuzung nach der Sanierung: Verschärfte Probleme durch:**
- gestattete Befahrung der Trottoirs durch Motorfahrzeuge & Velos (Sicherheit)
- Wegfall der Links-Abbiegefahrstreifen (Kapazität / Rückstau)
- Unterbruch Regio-Radweg Nr. 23 (Kantonale Radroute) im Bereich Bärenegge
- unzureichende Verkehrsverhältnisse für Lastenzüge (Kurvenradius).
Probleme werden auch in Zukunft (mit der neuen Strasse) verwaltet statt gelöst!
Fazit Bären-Egge: Grosse Zukunftschance gehabt, Zukunftschance verpasst!

Projekt Kreuzung Bären-Egge mit den von Motorfahrzeugen (gestattet) befahrbaren Trottoirs.

Infrastruktur nachhaltig gestalten: Wo ein Wille ist, ist ein Weg
Auf obigem Plan ist von mir (Franz Maurer) eine zukunfts- und leistungsfähige sowie sichere, komfortable und normale Kreiselanlage mit 28 m Durchmesser (Kreiselfahrbahn ca. 9 m breit) markiert (Kreise mit Wappen). Mit durchgehender kantonaler Veloroute Nr. 23 (über ... Duggingen - Grellingen - Zwingen ...) und sichere Führung des übrigen Radverkehrs (Schulweg). Die benötigten Grundstücke standen der Gemeinde zum Kaufen. Und durch das Agglomerationsprogramm wären für die Gemeinde keine Kosten entstanden. Die dritte und weitere Parzellen anschliessend (rechts vom Kreis) gehören schon der Gemeinde (Begegnungszentrum). Unter dem Gemeindeplatz könnte, mit der Zufahrt von der Sitztreppe her, eine Tiefgarage mit Boxen zum Mieten/Kaufen für die Einwohner vom Unterdorf/Eggen/ Delsberg-/Baselstrasse sein, mit Ein- und Ausgang beim coop. Für die gewünschte Dorfkernbelebung, junge Neuzuzüger/Familien (und Einheimische) die Steuern zahlen - und diese haben nun mal Autos - braucht es unbedingt neue Autoabstellplätze. Momentan und mit dem Projekt BL ist und bleibt das Halten (Abstellen) von Autos, in der historischen Skyline, ein Problem.

Abb. 1.7: Bären-Egge-Kreuzung.

Viel geredet, nichts umgesetzt. Es wird zu viel geredet und zu wenig debattiert. Velo-Passanten, Fussgänger, Schüler **und besonders die Schulleitung/der Schulrat (Frau G. und Frau N.)** wünschen sich aber, **dass zuerst etwas für sichere, attraktive Velo- und Fusswege (Schulwege) in Grellingen unternommen wird.**

velo das leben auf zwei rädern

Hintergrundinformationen zum Radroutennetz
Im Jahr 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde ein Verpflichtungskredit bewilligt, um in den folgenden Jahrzehnten die fehlenden Lücken des kantonalen Radroutennetzes zu schliessen. Auf Basis des Regionalplans Radrouten wurde 2009 der kantonale Richtplan beschlossen und damit die aktuell verbindliche Grundlage für das kantonale Radroutennetz geschaffen. Das gesamte Radroutennetz im Kanton Basel-Landschaft hat sich (auch durch neue touristische Routen) über Jahre hinweg kontinuierlich erweitert und ist mittlerweile auf eine Gesamtlänge von über 300 Kilometer angewachsen.
Das Tiefbauamt wurde beauftragt, die kantonalen Radrouten im Rahmen der Realisierbarkeit und den finanziellen Möglichkeiten stets den aktuellen Bedürfnissen anzupassen. Neben dem baulichen Schliessen von Netzlücken und dem Beheben von bestehenden Mängeln im Radroutennetz ist das Tiefbauamt auch für die Wegweisung der kantonalen und touristischen Radrouten (Erstellung und Unterhalt) sowie für die Verkehrszählung zuständig.
In diesem Zusammenhang wurden und werden derzeit unterschiedliche Aufgaben im Bereich Radrouten behandelt.

BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION BL, Kommunikation

Für Rückfragen: Armin Schmauss, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Projektleiter Radrouten, Tel. 061 552 90 48

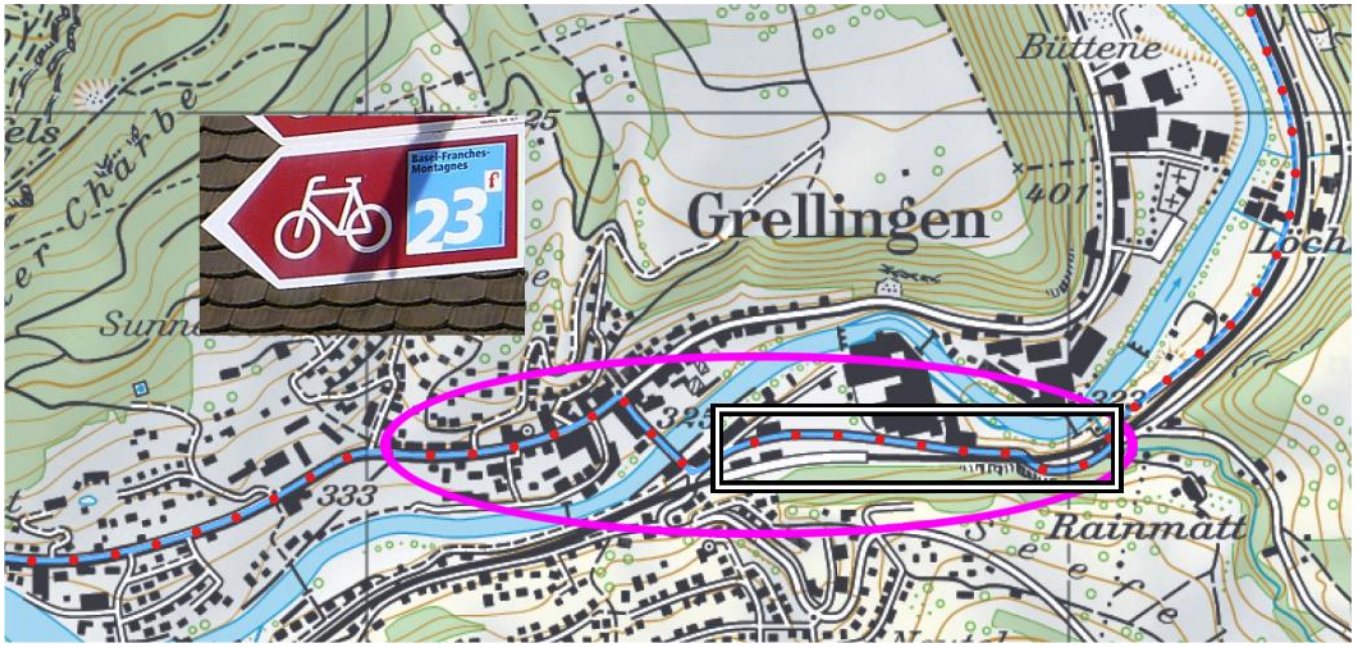


Abb. 1.8: Zeigt den Verlauf (und Hintergrundinformationen des Kantons BL) der beschlossenen kantonalen Radroute in Grellingen (als Teil von Nr. 23, Basel – Franches-Montagnes, blau und mit roten Punkten markiert). Beachte den Auftrag des Tiefbauamtes Basel-Landschaft (vgl. über der Abb.): Neben dem baulichen **Schliessen von Netzlücken** und dem Beheben von bestehenden Mängeln im Radroutennetz ist das Tiefbauamt auch für…zuständig.
2020: Ovale Markierung = bestehende Netzlücke. Hier fehlen Velostreifen (auch sehr wichtig für den internen Schüler- und Ortsverkehr) und im Osten (rechts im Bild) befinden sich zwei SBB-Niveauübergänge. Die jetzige Strassensanierung (2016-20) hat an der Notlage nichts geändert. Die Lücke im kantonalen Radroutennetz ist geblieben.
Rechteckige Markierung = Projekt im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der SBB-Linie 2026/27. Auf der kantonalen Radroute werden zweiseitige Radstreifen gebaut, die zwei gefährlichen SBB-Niveauübergänge für den Langsamverkehr (Velo) werden eliminiert.

Landrat des Kantons Basel-Landschaft. Parlamentarischer Vorstoss **2011-063**

> Landrat / Parlament || Geschäfte des Landrats

Titel:	**Motion von Andreas Giger, SP-Fraktion: Sichere Radwege im Laufental endlich realisieren!**
Autor/in:	Andreas Giger
Mitunterzeichnet von:	Franz Meyer; Augstburger, Baumann, Berger, Brassel, Bühler, Dambach, Fankhauser, Fritz, Gorrengourt, Halder, Hänggi, Helfenstein, Herwig, Huggel, Joset, Keller, Koch, Küng, Meschberger, Mohn, Münger, Peterli, Rüegg, Schuler, Schweizer Kathrin, Schweizer Hannes, von Bidder, Würth und Wyss
Eingereicht am:	3. März 2011
Bemerkungen:	An der Landratssitzung vom 19. Mai 2011 modifiziert (Trakt. 24) Verlauf dieses Geschäfts

Abb. 1.9: Motion Andreas Giger, Grellingen: Sichere Radwege endlich realisieren.

basler veloblatt
Mai 2011 Nr. 177 Meldungen Baselland

Velowege im Laufental
Andreas Giger, Grellingen, hat im März eine Motion für sichere Radwege im Laufental eingereicht, mit dem Antrag, innert zweier Jahren zwischen Grellingen und Laufen sowie zwischen Brislach und Zwingen gesicherte Radwege zu realisieren.
«Die Situation ist gerade im Laufental äusserst prekär. So gibt es zwischen Laufen und Grellingen keinen gesicherten Radweg, Radfahrende müssen auf der gefährlichen Kantonsstrasse fahren und sind direkt dem starken Auto- und Schwerverkehr ausgesetzt.
Auch zwischen Brislach und Zwingen ist die Situation äusserst unbefriedigend. Seit Jahren wartet die Gemeinde Brislach auf die Erstellung eines Radweges zwischen diesen Gemeinden. Der vom Kanton versprochene Radweg wurde bisher leider immer wieder verschoben.
Die Gemeinde Zwingen ist für Grellingen und Brislach der Sekundarschulstandort. Gegen 200 SchülerInnen aus diesen Gemeinden gehen täglich nach Zwingen in die Schule, zukünftig werden auch noch einige SchülerInnen den Sekundarschulstandort in Laufen besuchen müssen. Zusätzlich ist die Gemeinde Laufen für das ganze Laufental gymnasialer Schulstandort, auch nach Laufen führt kein gesicherter Radweg. Aus Sicherheitsgründen ist es heute nicht möglich, die SchülerInnen mit dem Velo in die Schule zu schicken.»

Grellingen: Auch an dieser Stelle Richtung Duggingen sind Velomassnahmen dringend. Ideal wäre hier ein kurzer Veloweg auf der anderen Seite der SBB-Gleise. Auch hier macht der Kanton nicht vorwärts.
Foto: E. Giger-Schmid

Abb. 1.10: Zeigt einen gefährlichen SBB-Niveauübergang in der kantonalen Radroute, Velos fahren schräg über die Geleise (siehe Bahnübergang Nr. 3 auf Abb. 2.18).

Unterwegs auf zwei Rädern

Das Velonetz Grellingen ist nicht gemacht für die Fortbewegung auf zwei Rädern. Ob Sie den Arbeitsweg bewältigen, in die Schule fahren, Ihre Einkäufe mit dem Fahrrad erledigen oder einfach die Gegend – das Dorf - mehr oder weniger sportlich entdecken wollen – hier sind Sie nicht so richtig bzw. willkommen.

Kampf um Platz

Velofahrer gegen Fussgänger gegen Autofahrer

Ohne durchgehende Velowege werden auf den Trottoirs der Delsberg-/Bahnhofstrasse gleichzeitig Fussgänger (Spaziergänger), Schüler mit dem Velo zur Schule, Rennvelofahrer, e-Biker und vor allem e-Trottis-/e-Scooterfahrer unterwegs sein. Gezwungenermassen.

E-Scooter fahren: Das gilt in der Schweiz

Grundsätzlich gelten in der Schweiz für E-Trottinetts die gleichen Regeln wie für Velos. E-Trottis fallen unter die Kategorie Leicht-Motorfahrrad. Das bedeutet: Das Trottoir ist tabu – die Benutzung von Velowegen ist zwingend, so will es das Gesetz.

Die E-Scooter benötigen Licht, eine Glocke sowie Bremsen und Sie dürfen mit ihnen maximal mit einer Geschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde (km/h) fahren; mit (elektrischer) Tretunterstützung dürfen die Flitzer mit bis zu 25 Kilometer pro Stunde unterwegs sein. Die Antriebsleistung der Motoren darf 500 Watt nicht übersteigen. Ein Helm ist nicht obligatorisch, aber empfohlen.

Lesen Sie auch das Merkblatt des Bundesamts für Strassen ASTRA [PDF] oder von der Stadt- und Kantonspolizei Zürich [PDF].

Abb. 1.11: … Das gilt in der Schweiz.

Veloverkehrsförderung im übrigen Kanton, Zwingen und Brislach etc. laden zum Velofahren ein:	Grellingen will keine Velofahrer:
IN KÜRZE **Platz für Velofahrer** **ZWINGEN/BRISLACH.** WOS. Auch in diesem Sommer konnte das kantonale Radroutennetz mit einigen wichtigen Aus- und Neubauprojekten erweitert werden. Im laufenden Jahr werden ausserdem weitere Lückenschlüsse folgen. Wie die Bau- und Umweltschutzdirektion mitteilt, erfolgte ein wichtiger Lückenschluss zwischen Zwingen und Brislach: Auf 1,3 Kilometer Länge wurde die Kantonsstrasse verbreitert, sodass beidseitige Radstreifen eingerichtet werden konnten. Dies kommt insbesondere Schülern und Pendlern zu den Bahnhöfen und Schulen in Zwingen und Laufen zugute. Im kommenden Herbst starten im Kanton weitere Radwegbauten. Ebenfalls im Herbst erfolgt eine neue Wegweisung von 69 Kilometern Radrouten. Damit wird erstmals das gesamte Streckennetz (Länge: knapp 300 Kilometer) signalisiert sein. WOCHENBLATT Donnerstag, 30. Juli 2015 Nr. 31 **Abb. 1.12:** Platz für Velofahrer, Wochenblatt, Tiefbauamt BL.	Grellingen **Abb. 1.13: Delsberg-/ Bahnhofstrasse: Für Velos hat es keinen Platz – obwohl der Richtplan eine beschlossene Kantonale Velo-Hauptroute durch Grellingen einbezieht.** Kein Platz gemäss Tiefbauamt Basel-Landschaft (TBL) und Kommune, vgl. Abb. 1.14.

Diese Medienmitteilung (Abb. 1.12 , WochenbBlatt und Tiefbauamt Basel-Landschaft (TBA)) ist bitterer Hohn gegenüber Velosicherheit + Attraktivität des Veloverkehrs in/durch Grellingen, d. h., was jetzt gemacht wird. Vgl. dazu Abb. 1.13/1.14: mit dem Velo auch künftig unsicher unterwegs, unsicher zur Arbeit (Bahnhof SBB, Postauto) und unsicher zur Schule!

Radverkehr

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

Korrektion Ortsdurchfahrt Grellingen, Tiefbauamt Basel-Landschaft, 2013

Abb. 1.14: Das Platz-Argument (TBA) ist also auch eine Ausrede.

Bitte, mit gleichen Ellen messen: Radverkehr im Dorf gemäss TBA, vorher war aber nie von Platznot die Rede. TBA: … man orientierte sich in diesem Bereich am vorhandenen Strassenquerschnitt. **Im Gegensatz zur Baselstrasse, wo man auf Kosten von Grundeigentümern für ein unnötiges, bergseitiges Trottoir (für 10 Personen pro Tag) Platz schaffte (siehe Abb. 2.13).** Beim Gemeindeplatz Bahnhofstrasse (Gemeindehaus) und Brücke (Abb. 1.17, 1.17.1) wird aber der vorhandene Strassenquerschnitt genommen, hier wäre es einfach gewesen, für die Radroute zu verbreitern! «Die Erklärung vom TBA ist nicht plausibel».

… hast du noch Worte? Im Jahre 1998 hat der Landrat BL die regionalen Radrouten des Bezirkes Laufen beschlossen. Die neue Birsbrücke wurde im Herbst 2008 gebaut – also 10 Jahre später. Vorsorglich hat aber der Kanton Bern beim Tunnelbau 1991, bei den Portalen, Velostreifen vorgesehen und realisiert. Beim Brückenbau (BL) war doch alles für die Radroute Nr. 23 (für den Veloverkehr) klar und da wurde aber nichts vorgesehen!

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.

TBA: Vorlage an Landrat 2018

Abb. 1.15: 2018 hat's wieder Platz: Radverkehr im Dorf gemäss TBA, Auszug aus Vorlage an den Landrat 19.06.2018. Wie soll man jetzt das wieder verstehen?

1.3 Grundsätze des Radverkehrs im Kanton BL

Um klare Randbedingungen und Grundsätze für die Realisierung möglicher Radverkehrsmassnahmen (insbesondere auf dem kantonalen Radroutennetz) einzuleiten, hat die Geschäftsleitung des Tiefbauamts BL am 5. November 2010 sogenannte Basis-Grundsätze für die Radverkehrsmassnahmen verabschiedet. Aufbauend auf diesen Leitlinien sollte ein Grundsatz-Papier mit angehängtem Kriterienkatalog entwickelt werden.

Folgende Basis-Grundsätze wurden aufgestellt:

I. Die kantonalen Radrouten sind die „Autobahnen" der Radfahrenden und sollten generell durch Massnahmen, unabhängig der Nachfrage, ein sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr zur Verfügung stellen. Abweichungen sind zu begründen.

Generell wird im kantonalen Radroutennetz zwischen „ausgebauten" und „nicht ausgebauten" Routen unterschieden (v.a. in Bezug auf die gültigen Normen und Projektierungsrichtlinien). Allerdings wird nicht nur anhand dieses Kriteriums der Bedarf von Radverkehrsmassnahmen abgeleitet. Weitere Gründe für Verbesserungen der örtlichen Situation können vorhandene Schwachstellen oder Optionen für eine bessere Linienführung des Radverkehrs sein.

Daher muss bei jeder Projektplanung, die direkt oder indirekt eine kantonale Radroute betrifft, die interne Fachstelle für Radrouten konsultiert und die Notwendigkeit von Radverkehrsmassnahmen erörtert werden. Sollte der Radverkehr nicht im Projekt berücksichtigt werden, ist dies im Umkehrschluss zu begründen: „Warum können/sollen keine Massnahmen für den Radverkehr realisiert werden?" Mögliche Gründe gegen die Einrichtung von zusätzlichen Radverkehrsmassnahmen können bspw. der fehlende Platz, die unzureichende Erfüllung von Projektierungsrichtlinien, tiefes Verkehrsaufkommen oder streng limitierte Naturschutzbereiche sein. Ausserdem sollte auf Radverkehrsmassnahmen verzichtet werden, wenn dadurch zu viele neue Konfliktstellen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern erwartet werden und sie dadurch einen eher negativen Effekt für den Veloverkehr erzeugen würden.

II. Kantonsstrassen ohne Radroute sind Gemischtverkehrsstrassen und die Radfahrenden sind eine der Anspruchsgruppen, die es zu berücksichtigen gilt. Mehraufwendungen für spezielle Radverkehrsmassnahmen sind mit Begründung möglich.

Insbesondere in Innerortsbereichen werden von vielerlei Verkehrsteilnehmern besondere Ansprüche an den Strassenraum gestellt. Der Radfahrer kann dabei nicht immer bevorzugt, aber auch nicht ignoriert werden. Generell muss bei allen Kantonsstrassenprojekten die Fachstelle für Radrouten in die Planung einbezogen werden um die einzelnen Ansprüche gegenüber abzuwägen.

Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft — Seite 5 von 73
Liestal, 09.05.2016 — Projektierungsrichtlinien RRt BL_Def_Version

Abb. 1.16: Die kantonalen Radrouten sind die «Autobahnen» der Radfahrer, Vgl. Abb. 1.17

Abb. 1.17: Aktuelle Situation (nach den Strassenumbauten 2015/16), Blick auf Birsbrücke/ Bahnhofstrasse: **Politik ohne Weitblick:** Hier hat man beim Bauen auch nicht gross an die kommunale Zukunft (mobilitätGRELLINGEN für morgen, sowie kantonale und touristische Radroute 23) gedacht. Wenn's im ganzen Dorf keinen Platz für Velostreifen hat, hier hätte es genügend gehabt. Oben im Bild: Die überbreiten Trottoirs (jetzt oft genutzt als LKW-P) und in der Bildmitte, zum Gemeindeplatz (alter Schulhausplatz) nach rechts hin, ist ebenfalls Potenzial vorhanden. Früher war hier ein Bord, das 5.00 m vom Gemeindeplatz beanspruchte. Die Darlegung des Sachverhalts durch das TBA, «da der Platz für Velostreifen fehlt», ist einfach falsch, notabene war beim Brückenneubau die Route des Kant. Velowegs bekannt und beschlossen (Abb. 1.17.1). Vgl. dazu der gegensätzliche Vorgang bei der Baselstrasse, Abb. 1.14, 2.16.
Bei der Priorisierung muss man auf jeden Fall realistisch bleiben: Der durchgängige, beidseitige Veloweg (kantonale/touristische Radroute) auf der Delsberg-/Bahnhofstrasse hat auf jeden Fall eine höhere Priorität als das neue Trottoir auf der Nordseite der Baselstrasse (Trottoir für 10 Personen pro Tag). Und für diesen 10-Personen-Luxus Baselstrasse haben Anwohner Land abtreten müssen.
NB: Die Fussgänger benützen den Fussgängerstreifen (oben) nicht. Ist er am falschen Ort bzw. fehlt einer? **Velo-/E-Trottifahrer weichen auf das Trottoir aus, um sicher voranzukommen, besonders, wenn die Barriere geschlossen ist.**

Abb. 1.17.1: Neubau der Birsbrücke 2008, ohne Velostreifen. Die Linienführung (Lückenschluss) der kantonalen/regionalen Radrouten **war beim Brückenbau bekannt**, sie wurde 1998 beschlossen, s. Abb. 1.8, 1.14. Beim Eingangsportal Eggfluetunnel Ost (aeschseitig) hat man vorsorglich bereits 1991 separate Velowege realisiert, obschon die Linienführung der Velo-Route da noch nicht klar war. Beim Portal West (zwingenseitig) existieren längst (seit über 50 Jahren) separate Velostreifen, durchgehend von Grellingen bis Zwingen.

Vgl. auch: - Vollzugshilfe Langsamverkehr CH
- Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden (PDF)
- Unser Schulweg

GRELLINGEN gestaltet seine Zukunft: Beispiel neue Birsbrücke

Hochwasser-Prävention à la Grellingen
2007 hatten wir ein Hochwasser, die Birs trat über die Ufer. 2008 hat man das beim Neubau der Birsbrücke berücksichtigt. Es wurden beidseitig neue, breite Beton-Widerlager vorgemauert. So konnte man schlankere Träger einbauen und die Durchlasshöhe für die Birs erhöhen. Der allfällige Rückstau an der Brücke wird so richtig zum Grund von höheren Hochwasserschutzmauern flussaufwärts (Unterdorf).

Dorfmobilitätsgestaltung der Zukunft à la Grellingen
Im Gegensatz zu unserer Nachbargemeinde Zwingen hat man beim Brückenneubau die Radwege (Veloverkehrsverbindung, die direkt entlang einer Fahrbahn verläuft und von dieser baulich abgegrenzt ist) nicht mit einbezogen. Grellingen hat die «dorfMOBILITÄT der Zukunft», das Velo, beim Bau der neuen Bahnhof-/Delsbergstrasse (Hauptachse) vergessen. Notabene verläuft auch die längst beschlossene "Kantonale und Touristische Radroute" ebenfalls auf dieser Linie. Der Kanton und die Kommune haben bei der kürzlichen Neugestaltung dieser Strassen die Mobilität für morgen gar nicht umgesetzt! Die Lücke (Bahnhof-/Delsbergstrasse) in der Radroute Nr. 23 bleibt. Auf Agglomerationsprogramm-Millionen des Bundes wurde verzichtet. Die Zuständigkeit für den Bau liegt beim Kanton für kantonale Radrouten. Gesundheit, Erlebnis und soziale Nähe sprechen für den Langsamverkehr. Mit dem Velo (E-Bike) zum ÖV, Schule, Arbeit, Einkaufen. Aber es braucht dazu durchgängige Netze, sichere Wege und generell mehr Komfort für Velofahrer und Fussgänger (keine Velos auf den Trottoirs). E-Bikes und E-Trottinetts verengen die Strassen nun noch zusätzlich und weil es da gefährlich ist, wird notgedrungen auf die Trottoirs ausgewichen (siehe www.velo.grello.ch).

Fazit: Chancen gehabt, Chancen vertan. Ausreden sind immer da, Chancen nicht.
Die Herausforderungen der Zukunft – Politik mit Weitsicht ist gefragt: Es stehen noch nennenswerte Projekte der dorfMOBILITÄT der Zukunft an wie z.B. Doppelspurausbau der SBB mit Aufhebung der Niveauübergänge (freie Fahrt für Bahn, Auto und Velo, frei z'Fuess), Busbahnhof etc. Diese Arbeiten sind für ca. 2028 geplant und vor allem müssen sich bis dann die Grellinger einig sein!

Abb. 1.17.2: Zukunftsgestaltung à la Grellingen. Zitat GR (2019): Grellingen will wachsen.

Wie Umlandgemeinden bauen, gute Velowege helfen allen:

Share

BaZ von 10.05.2016 | Front | Seite 1

Basler steigen aufs Velo um

Mehr ÖV – weniger Autos

Basel. Immer öfter ziehen Basler den Drahtesel dem Auto vor. In den letzten Jahren hat der Veloverkehr in der Stadt um fast einen Fünftel zugenommen. Auch der öffentliche Verkehr legt zu. Gleichzeitig ist der motorisierte Individualverkehr leicht rückläufig. Dies, trotz starkem Wirtschaftswachstum und steigenden Einwohnerzahlen. Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels sieht seine Politik durch die Zahlen bestätigt.

Für weniger Begeisterung sorgte dagegen gestern die Meldung, dass der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)auf kommenden Winter die Preise für Billette und Abonnemente um rund fünf Prozent erhöht. hys **Seiten 19, 20**

Abb. 1.18: Basler steigen aufs Velo um.

Erneuerung und Ausbau Röschenzstrasse

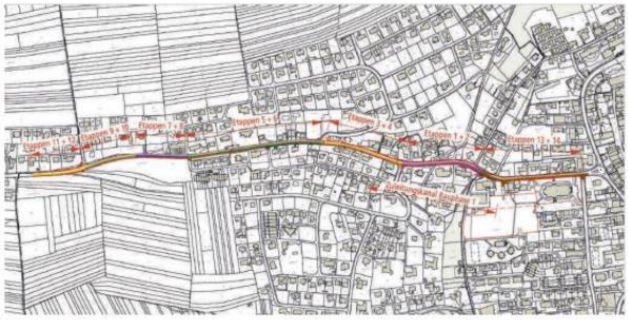
Am 25. März 2019 starten die Bauarbeiten für die Erneuerung und den Ausbau der Röschenzstrasse zwischen der Hinterfeldstrasse bis Gemeindegrenze Röschenz. Die Bauarbeiten dauern bis im Ende 2020, die Deckbelagsarbeiten folgen im Mai 2021.

Die Röschenzstrasse in Laufen wird auf einer Länge von 1200 Metern erneuert. Dabei werden die Strasse zu einer Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen bergwärts ausgebaut und die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebildet. Gleichzeitig erneuern die Stadt Laufen und weitere Werkleitungseigentümer ihre Werkleitungen.

Die Ausführung ist in mehreren Bauphasen vorgesehen. In der Bauphase 1 erfolgt ab 25. März bis Juni 2019 von der Weststrasse bis zur Brombergstrasse eine etappenweise Erneuerung des Zuleitungskanals des Abwasserverbands Laufental-Lüsseltal. Ab Juni 2019 bis Ende 2020 werden in der Bauphase 2 etappenweise die Strasse und die weiteren Werkleitungen erneuert. Die Bauphase 3 umfasst die Deckbelagsarbeiten im Mai 2021.

Die Verkehrsführung erfolgt im Baustellenbereich grundsätzlich einspurig und wird mittels Lichtsignalanlage geregelt. Die Ausnahme bildet dabei am Ende der Bauphase 2 im 4. Quartal 2020 die Etappe Hinterfeldstrasse bis Weststrasse. In dieser wird zur Verhinderung eines Rückstaus bis in die Rennimattstrasse ein grossräumiges Einbahnsystem eingerichtet. Dabei kann die Baustelle nur aus Westen von Röschenz her in Richtung Kreisel durchfahren werden. Die Zufahrt nach Röschenz, Kleinlützel, Challhöchi und zu den westlich gelegenen Wohnquartieren erfolgt via Lützelstrasse und Röschenz. Einzige Ausnahmen bilden die Buslinien 112 und 113, welche die Baustelle in beiden Richtungen durchfahren können.

Aktuelle Informationen zur Baustelle finden Sie auf der Internetseite des Tiefbauamts Basel-Landschaft: www.tba.bl.ch »» Projekte »» Kantonsstrassen



Übersicht Etappenplan.

Wochenblatt vom 21.03.2019

Abb. 1.19: Projekt neue Röschenzstrasse, Laufen-Röschenz, mit Veloweg.

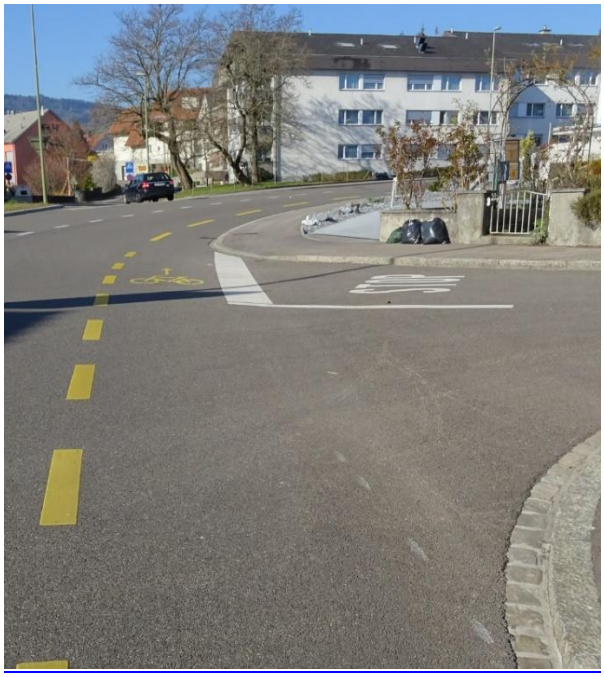


Abb. 1.20: Neue Dornacherstrasse, Aesch, mit Veloweg.

Muttenz denkt im Bereich Mobilität um und setzt dabei aufs Velo

Verkehr Die Gemeinde unterstützt die Vermietung eines E-Cargo-Bikes.

BaZ 18.04.2019

Stilsicher setzt sich Hobby-Mountainbiker Roger Boerlin auf das E-Cargo-Bike und dreht eine Runde um die St.-Arbogast-Kirche, fährt die Dorfstrasse runter und wieder rauf. Der Muttenzer SP-Gemeinderat ist begeistert und überzeugt, dass das E-Cargo-Bike das bestehende Mobilitätsangebot aus Ruftaxi, Mobility und Catch a Car «perfekt» ergänzt. Es biete sich für den Transport von Material – zum Beispiel der Wochenendeinkäufe – und von Kindern an. Die Kiste zwischen Lenker und Vorderrad kann bis zu 100 Kilogramm transportieren.

Für Boerlin ist klar: Ein E-Cargo-Bike kann in vielen Fällen das Auto ersetzen. «Dafür hat man keinen Verkehrsstress und auch die vor allem am Samstagmorgen mühsame Parkplatzsuche im Dorf fällt weg.» Dazu habe man noch etwas für die Gesundheit getan.

7500 Franken über drei Jahre

In Zusammenarbeit mit der Mobilitätsakademie – einer Tochtergesellschaft des TCS – bietet die Gemeinde Muttenz neu beim Volg an der Bushaltestelle Mittenza ein E-Cargo-Bike zur Miete an. Für die Miete braucht man die entsprechende App. Jede angebrochene Stunde kostet zwei Franken. Die Gemeinde unterstützt das Projekt mit 7500 Franken über drei Jahre.

Laut Roger Boerlin kann das E-Cargo-Bike in vielen Fällen das Auto ersetzen – vor allem in einem Dorf wie Muttenz. Foto: Dominik Plüss

Für die Gemeinde gehe es vor allem um die Nachhaltigkeit, betont Roger Boerlin. «Man kann nicht nur von Klimaschutz reden, aber dafür nichts tun – gerade als Gemeinde mit dem Energiestadt-Label.» Boerlin plädiert für ein Umdenken in der Mobilität in den Städten und Agglomerationsgemeinden. Gerade für Muttenz sei dies wichtig. «Wenn etwas auf der Autobahn passiert, bricht bei uns der Verkehr zusammen. Uns ist es daher ein Anliegen, dass wir hier im Dorf den Verkehr reduzieren können.» Das E-Cargo-Bike sei also auch ein Beitrag an die Verkehrsberuhigung.

Gemäss Boerlin profitiert auch das lokale Gewerbe vom neuen E-Cargo-Bike. «Man kommt einfach und bequem zu den Läden. Das zieht vielleicht ganz neue Kunden an.» Mit der Kiste können Mitarbeitende von Gewerbebetrieben auch kleinere Materialtransporte durchführen, glaubt Boerlin. Gerade in kleinräumigen Bereichen wie einer Agglomerationsgemeinde biete es sich doch an, mit einem E-Cargo-Bike statt einem Auto unterwegs zu sein.

Berner Erfolgsgeschichte

Die Unterstützung der Gemeinde im Rahmen der Vermietung des E-Cargo-Bikes ist in Muttenz nicht neu. Private Käufer von Cargo-Bikes wurden schon zuvor finanziell mit bis zu 1000 Franken pro neues Cargo-Bike unterstützt. Muttenz treibt das Umdenken im Bereich der Mobilität mit grossen Schritten voran.

Betrieben wird das neue Bike von «Carvelo2go», einer Plattform mit der entsprechenden App für das Smartphone zum Teilen der E-Cargo-Bikes. Bereits 250 dieser Velos stehen schweizweit in 53 Städten und Gemeinden zur Ausleihe bereit.

Das 2015 in Bern im kleinen Rahmen lancierte Projekt sei «eine Erfolgsgeschichte», verrät Simone Hugi von der Mobilitätsakademie. Die Plattform hat heute bereits 12 000 registrierte Benutzer. Vor allem in grösseren Städten sei das E-Cargo-Bike zur beliebten Alternative zum Auto geworden. «Die Nachfrage steigt», betont Hugi.

Sie ist überzeugt: Auch in Muttenz wird es eine Nachfrage für das E-Cargo-Bike geben. Das würden auch die positiven Erfahrungen aus Basel, Pratteln und Birsfelden zeigen. «Eine Nutzerbefragung hat im vergangenen Jahr gezeigt, dass das E-Cargo-Bike vor allem im Freizeitverkehr für den Transport von Kindern und Einkäufen sehr beliebt ist.» Die Standorte der Bikes, die sogenannten Hosts, sind zumeist kleinere Gewerbebetriebe wie in Muttenz der Volg.

Tobias Gfeller

Abb. 1.21: Muttenz machts vor.

Wo ein Wille ist, da ist auch ein Radweg!

Abb. 1.22: Neuer Bahnhof mit Busbahnhof, dazwischen Velounterstände mit E-Bikes-Ladestationen in einer gleichgelagerten Vorstadtgemeinde. Hier hat die mobile Zukunft bereits begonnen.

Velo oder Elektrovelo?

Das umweltschonendste Zweirad ist und bleibt das Velo betrieben mit purer Muskelkraft. Es ist auf Platz eins der Ich-bin-das-genialste-Verkehrsmittel-der-Welt-Charts! Ein grosses Dankeschön geht an alle, die tagtäglich in die Pedalen treten.

Auch Elektrovelofahren ist aktive Mobilität. Das Dankeschön gilt genauso für sie. Nichts brachte in jüngster Zeit so viele Menschen zurück in die Pedalen, wie das Elektrovelo. Die Gründe sind einfach:

- Das e-Velo nimmt unserer hügeligen Topographie den Schrecken. Es macht selbst steile Anstiege leichter überwindbar.
- Bergauf schaltet man einfach eine Unterstützungsstufe hoch. Ohne die Zunge am Boden fährt es sich leichter und sportmedizinisch gesehen gesünder. Wer mit eigener Kraft mehr leisten will, schaltet eine Stufe runter.
- Trotz aller Trethilfe: Ein e-Velo ist ein Hybrid und verbrennt Bauchfett und stärkt den Herzmuskel. Für das eigene Wohlbefinden tut das spürbar viel Gutes.

Ein Wermutstropfen ist oft der Kaufpreis für ein gutes e-Bike. Die Kosten relativieren sich jedoch als Investition in eine aktive Mobilität mit Fitness-Abo und Rückenwind inklusive.

Es muss nicht zwingend ein neues Velo sein

Erzählen Sie Ihrem Velohändler alles, was Sie über Ihre geplante Strecke wissen. Es muss nicht zwingend ein neues Velo sein. Manche Mechaniker bauen zum Beispiel Ihr Lieblingsvelo alltagstauglich um. Es führen viele Wege zum Ziel. Erst wenn es im Herzen stimmt, wird das Pendeln mit dem Velo wirklich Freude bereiten. „Auf den Sattel“, fertig und los! Wir wünschen Ihnen eine gute und sichere Fahrt.

Abb. 1.23: Velogeschichten, mehr unter …

2 Aufhebung der 6 SBB-Niveauübergänge (4x Strasse, 2x Fussweg) und Ersatz:
Was die Umlandgemeinden Duggingen, Aesch, (Röschenz), Zwingen, (Brislach), Pratteln, Dornach etc. können – kann Grellingen auch! – Oder? **Streit der Varianten.**

Leitsätze und Ziele

Wohnen
- Erhalten wohnlicher Quartiere an den Talflanken
- Verbessern der Wohnqualität entlang der Hauptstrasse
- Verschönern des Ortsbildes
- Aufwerten des Dorfzentrums

Arbeiten
- Erhalten und Verbessern der Standortbedingungen der ansässigen Betriebe
- Schaffen von neuen Gewerbezonen und neuen Arbeitsplätzen

Verkehr
- Verbessern des Erscheinungsbildes mit Wohnstrassen, Spielflächen usw.
- Erhöhen der Verkehrssicherheit
- Sanieren kritischer Einmündungen
- Aufheben der Niveauübergänge SBB
- Ausbau des Fusswegnetzes
- Beschränken des Strassennetzes auf das Notwendigste

Jugend
- Verbessern und Fördern des Freizeitangebots für Jugendliche
- Unterstützen des Vereinslebens mit dem Ziel der Integration der Jugend
- Fördern von Präventionsmassnahmen im Drogenbereich

Wichtigste Projekte

Für die Gemeinde stehen heute mehrere Projekte vor der Realisierung. Aus Planungsgründen und wegen des Kantonswechsels waren in den letzten Jahren nur die notwendigsten Investitionen ausgeführt worden. Gegenwärtig steht der Gemeinde ein eigentlicher Investitionsschub bevor. Das Investitionsprogramm für die Jahre 1999–2002 umfasst ein Volumen von über sechs Mio. Franken.

Die wichtigsten Projekte sind:

– Hochbau/Infrastruktur:
Aufhebung SBB-Niveauübergänge, neue Gemeindeverwaltung, Begegnungszentrum, Gemeinschafts-Schiessanlage, Tanklöschfahrzeug, Dorfplatzgestaltung

– Erschliessungen (Wegbau-Wasser-Kanalisation):
Quellenweg, Schürmatt II. Etappe, Gehrenackerweg, Seefeld/Geissfluhweg, Paradiesreben/Rebenweg, Oberer Moosweg, Kirchweg/Martisackerweg

– Wasserversorgung:
Sanierung Neutalquelle, Wasserverbund Grellingen–Duggingen

209 **Gemeinde und Politik**

Abb. 2.1: Auszug aus «Heimatkunde Grellingen» von 1999, Ziele 1999 - 2002

Weg mit den Barrieren!

Freie Fahrt für Bahn, Auto und Velo, frei z`Fuess

Das Dorf Grellingen wird durch die SBB-Linie Basel-Delémont längs (auf 2.0 km) in zwei Teile zerschnitten. Und da gibt's nur eine einzige Niveaufreie Kreuzung der SBB-Linie beim Bahnhof (Unterführung) - für den Fussverkehr (die SBB-Unterführung Chastelbach ist nicht kinderwagentauglich und fällt darum ausser Betracht). Der motorisierte Personenverkehr (öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) und der Strassengüterverkehr nach Nunningen, Seewen, Duggingen - inkl. Velo- und Fussverkehr - quert an 3 Stellen die Geleise. Auch die kantonale/touristische Radroute Nr. 23 quert an zwei Stellen die Geleise.

Früher hatte das Dorf, als noch nicht viele Leute auf der Südseite der SBB-Geleise wohnten, sogar zwei weitere SBB-Niveauübergänge, ein Fussweg und eine Strasse mit Barrieren (zum oberen Moosweg). Diese Übergänge wurden ersatzlos aufgehoben. Faktisch paradox, wohnt doch jetzt der Grossteil des Dorfes auf der Südseite der SBB-Geleise. Der Dorfkern wurde abgetrennt, wurde zum Ghetto – sprich zur «Toten Hose».

N Netzwerk verkehrssicheres Grellingen
Niveaufreie Kreuzungen mit der SBB-Linie
= Nimm's Velo und fahr in die Schule

(… fahr heute mal mit dem Velo vom Rödler/Neutal/Seefeld zur Schule, dann weisst du, was gemeint ist). Derzeit ist die Anbindung des Rödler/Neutal an die Schule sehr unbefriedigend.

Velofahrer müssen über die Nunningerstrasse und den SBB-Niveauübergang fahren und Fussgänger müssen teilweise sehr grosse Umwege in Kauf nehmen, um in die Schule zu gelangen.

Abb. 2.2: «Variante Pfeffingen». Gegebenheit beim Bahnhof mit mögl. Strassenführung (samt Langsamverkehr) und Busbahnhof gemäss Variante Pfeffingen.

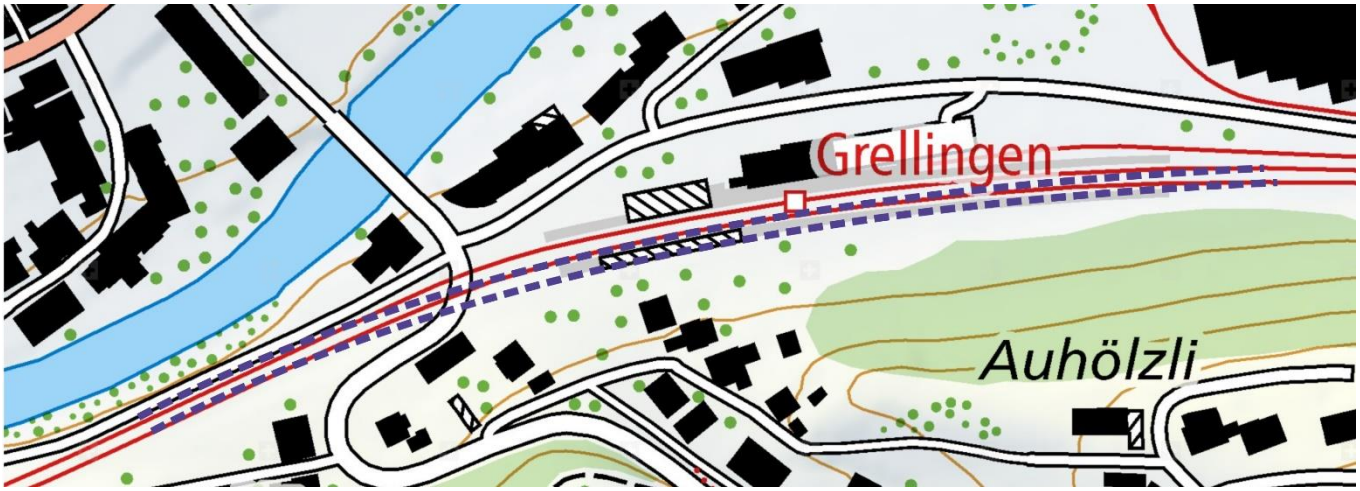


Abb. 2.3: «Variante Pfeffingen 2», Optimierungsvorschlag zu Variante «Pfeffingen» (Abb. 2.2): Geleise bei den Perrons ca. 5 m nach Süden verschieben, im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau = besserer Kurvenradius, auf der Schiene kann schneller gefahren werden (blau gestrichelt). Mit Stützmauer auf der Hangseite. So kann auch der Strassenverkehr nördlich der SBB künftig gut platziert werden. … oder den alten Bahnhof einfach abreissen.

Abb. 2.4: Themenbild Kreisel: Auto oben – Langsamverkehr unten (Velo (Radroute) und Fussgänger).

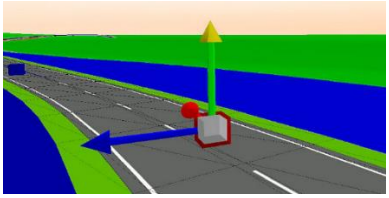


Abb. 2.5: Lösung: Ingenieure und Planer (Designer) sind gefordert.

Zu Abb. 2.2: Situation beim Bahnhof 2019, mit möglichem Verkehrs-Kreisel in ca. 2.00 m Höhe, Fussgänger und Velofahrer «unten durch», ca. 1.00 m unter Boden (Niveau), zusätzliche P für PWs wären unter dem Kreisel auch noch möglich. Ab Kreisel könnte die Strasse via (über das) Bahnhofgebäude und dann sofort über die SBB-Geleise führen (siehe Abbildung 2.21). Im

Streit der Varianten kann das Argument «Für Ortsbild kritisch» kein Wert mehr besitzen, haben wir doch an der neuen Baselstrasse (Zonenreglement Dorfkern) neue Betonmauern und zehn verschiedene Strassengeländerarten hingestellt bekommen (siehe Abb. 2.16 und Grellingeninside Nr. 25). Das grösste Bauwerk in Grellingen, der Bahndamm, hat seinerzeit auch das Dorfbild «verunstaltet», und heute spricht keiner mehr davon! **«Das Dorf bleibt zusammen, Dorf bleibt Dorf».** Die Zukunft von Grellingen nicht mit unnötig **langen** Strassen verbauen. Die Kreisel-Idee stammt von einem Pfeffinger-Strassenbaufachmann. Wir wollen eine vernünftige, nachhaltige, leistungsfähige und sichere Lösung für den Langsamverkehr (inkl. kantonale Radroute) sowie Strasse und Bahn. **Im Minimum eine seriöse Machbarkeitsstudie der P-Kurzvariante.**

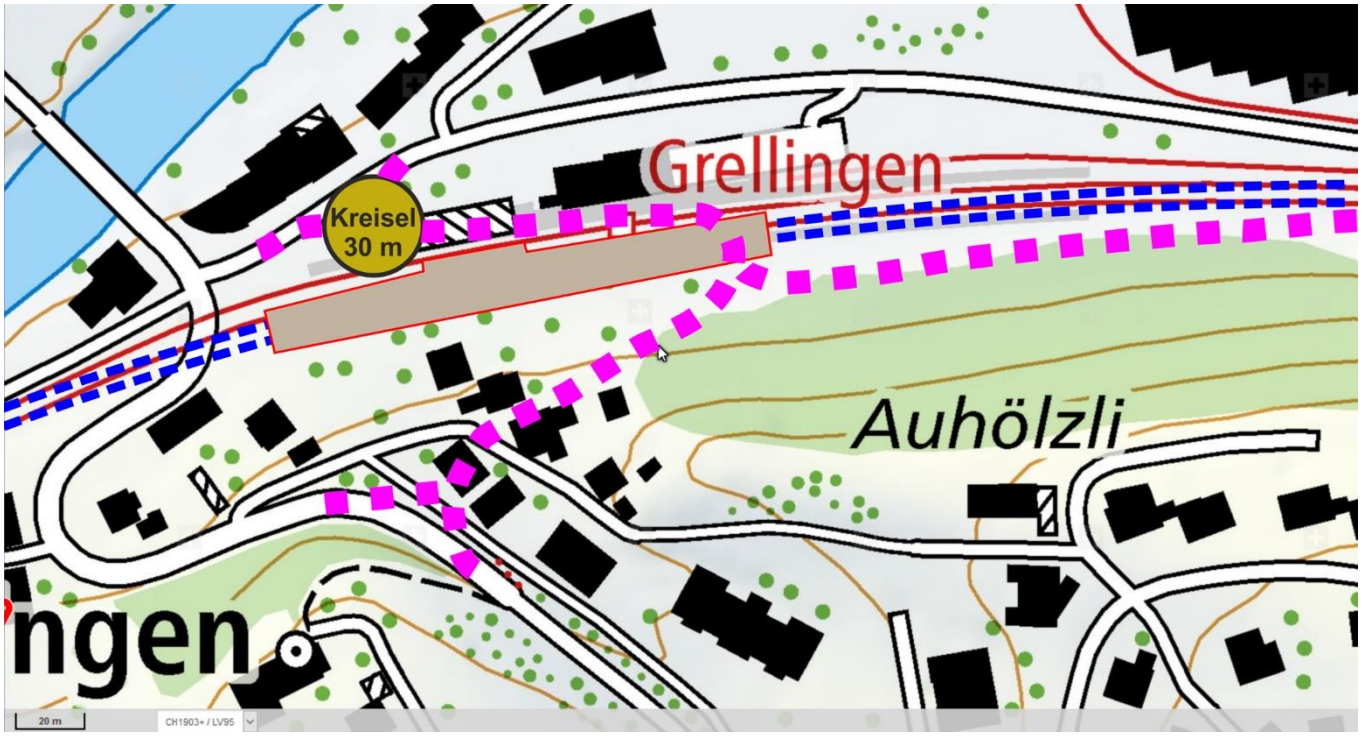


Abb. 2.6: Variante «Bistro», in Anlehnung an Variante «Pfeffingen» (Abb. 2.2): Geleise im Bereich des Bahnhofs ca. 7 m nach Süden (in den Hang, SBB-Kurvenradiusoptimierung für schnelleres Fahren) verschoben und überdacht, Dach begrünt und begehbar. Kreisel auf Strassenniveau, grösser als gem. Abb. 1.6. Kreisel ist auch LKW-Wendeplatz für Basel-/Delsbergstrasse. Der Bahnhof, sprich «die heilige Kuh», kann bleiben. Velofahrer/Fussgänger vom Rödler sind gleich auf der Bahn und im Dorf. Diese Variante ist sicher billiger als die Seebachvariante. Vgl. dazu auch Situation mit Tunnel beim SBB-Bahnhof Dreispitz.

Variante «Burger Grellingen»
Ein bestandener Grellinger Burger meinte gar, Zitat:
Man soll die SBB in einen Tunnel, ab ca. 200 m vor vom Seebach (bei der Sennematt) bis zum Chastelbach, verlegen, dann hätten wir wieder eine Dorfeinheit und alle Niveauübergänge (inkl. den ersatzlos geschlossenen = 6 an der Zahl) wären saniert.
Nicht mal die schlechteste Idee. Und die SBB-Kurvenradiusoptimierung wäre kein Thema mehr, viele Kurven fielen sogar weg.

Abb. 2.7: Variante «Burger Grellingen»

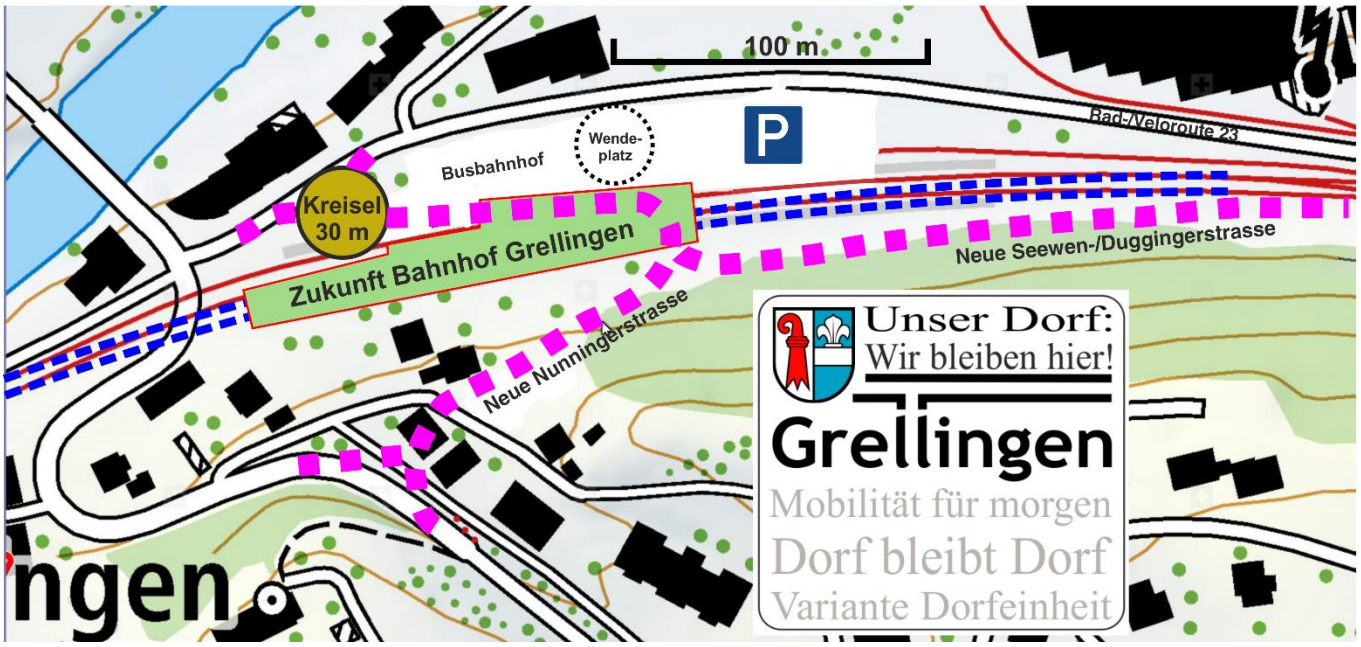


Abb. 2.8: Variante «Dorfeinheit», (Dorf-/Fern-)**Mobilität der Zukunft (ab ?) Bahnhof Grellingen. Wir schaffen Platz für NEUES (altes Bahnhofgebäude weg)!** In Anlehnung an die Varianten «Pfeffingen», «Bistro» und «zwuckli», Abb. 2.1 bis Abb. 2.7 und Abb. 2.22: Geleise im Bereich der Perrons ca. 7 m nach Süden, in den Hang (SBB-Kurvenradiusoptimierung für eine sicherere und höhere Streckengeschwindigkeit), Perrondach begrünt und begehbar, Front gegen Norden offen. Kreisel auf Strassenniveau, gem. TBL (Abb. 1.6). Kreisel ist auch LKW-Wendeplatz für Basel-/Delsbergstrasse. Betr. «alter Bahnhof weg» siehe Abb. 2.16. Auch der Langsamverkehr von Grellingen Süd (Südost/Neutal/Seefeld) führt über die Strasse der SBB-Überführung (zu beiden Perrons und Veloparkanlage). Neuer Wartsaal und Bistro unter der Auffahrtsrampe der Strasse. Dito Velounterstände mit E-Bikes-Ladestationen. Ebenso garantiert diese Lösung auch eine attraktive, niveaufreie Kantonale Radroute (Veloweg nach Duggingen, zum Bahnweg Duggingen). Gleichfalls sollte man mit dem Doppelspurausbau der SBB-Unterführungen für den Langsamverkehr bei den Bissteigen Unterdorf und Moos realisieren (in etwa dort, wo früher schon Übergänge waren), in geradliniger Verlängerung der Brüggli-Achsen Unt. Moosweg und Unterdorf. Autogängige Unterführung Unterer Moosweg – Dägenauerweg (für Sanität/Feuerwehr).

> Projekt Aufhebung der Niveauübergänge: Mach mit, mach's nach, mach's besser! <

Motto: dorfMOBILITÄT für morgen

Heimwehgrellinger und engagierte Einwohner wollen Dorf beleben:
- Dorf bleibt Dorf, Dorf = dynamischer Lebensraum
- Fertig mit Schlafgemeinde und im Zentrum «Tote Hose»
- Effizienz statt Insellösung (der jetzt geplante Busbahnhof ist doch wieder so eine Insellösung)
- Wir brauchen eine Gesamtlösung!

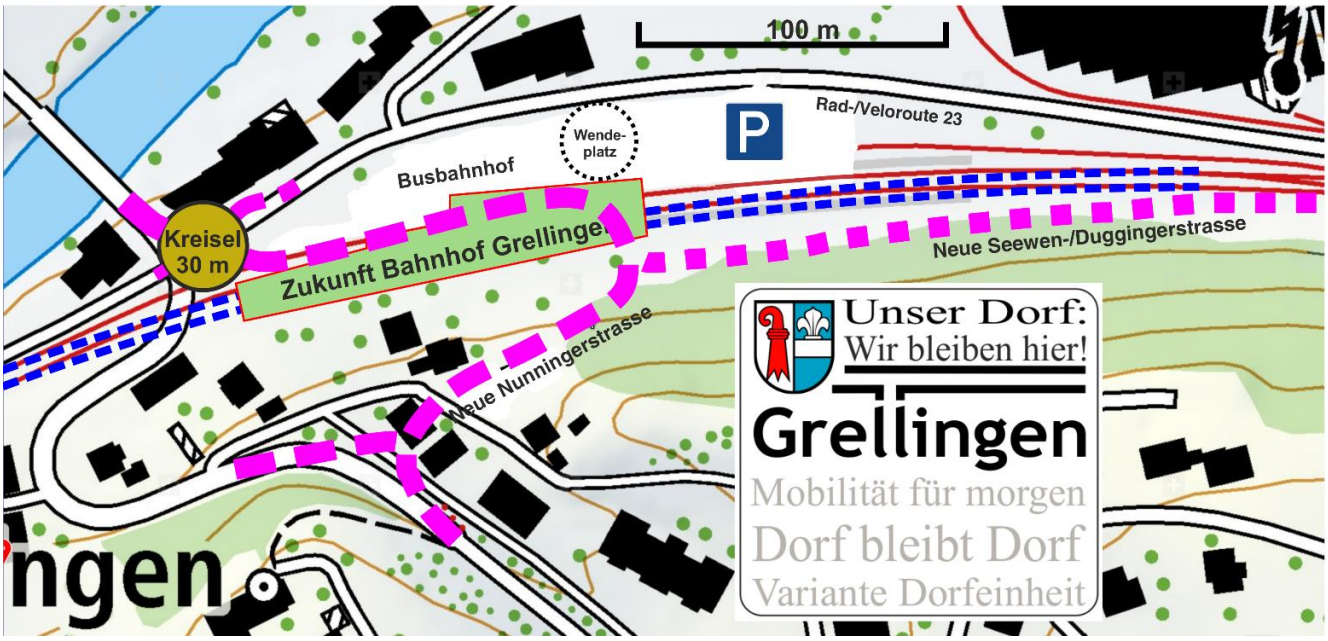
Wähle entweder

Variante Seebach (der langen Wege) von Gemeinde und Kanton für «Tote Hose im Dorfkern und/mit abgetrenntem Schlafdorf Rödler/Neutal/Seefeld/Oberer Moosweg»

oder

Variante Dorfeinheit von engagierten (Noch-) Einwohnern für «Lebhafte und kompakte Dorfeinheit»

Unser Dorf: Wir bleiben hier!



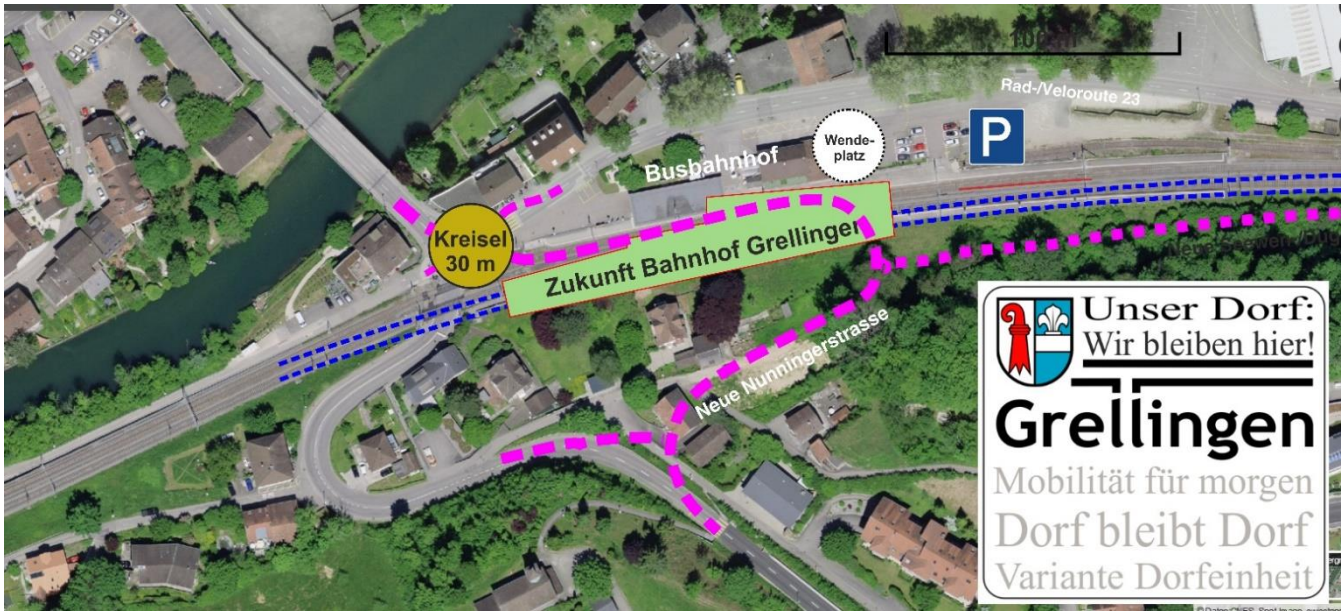


Abb. 2.8.2: Variante «Dorfeinheit Plus», Kreisel bei der Brücke
Attraktiver Begegnungsraum und barrierefreie dorf/fernMOBILITÄT Bahnhof Grellingen > «Nimm's Velo und fahr in die Schule». Wir schaffen Platz für NEUES (altes Bahnhofgebäude weg)! Ebenso müsste ein Geschäft teilweise abgerissen werden*.
*) Für solche Sachen (Realersatz) ist das vorhandene Greslyhofland bestimmt und nicht für Schulhaussanierungen (also wiederkehrende Arbeiten).

Aufhebung von vier Bahnübergängen Strasse:
(1) Dorf-Strasse «Moos»
(2) Kantonstrasse mit Trottoirs «Nunningerstrasse»
(3) Kantonstrasse mit kantonaler Veloroute «Bahnhof-/Seewenstrasse»
(4) Strässchen mit kantonaler Veloroute «Seewenstrasse/Bahnweg Duggingen»
und deren Ersatz durch eine neue Überführung «Nunnigerstrasse» und eine Unterführung «Moos» sowie einer Direktverbindung «Bahnhofstrasse/Bahnweg Duggingen» (siehe Abb. 2.22 von 1999 (Pos. 1 bis 4))

Aufhebung eines Bahnübergangs Fuss-/Veloweg:
«Unterdorf/Unterer Moos-/Oberer Moosweg») und deren Ersatz durch eine Unterführung (siehe Abb. 2.22 von 1999 (Pos. d)).

Der Pioniergeist ist in Grellingen kaum mehr vorhanden
Will Grellingen die Entwicklung nicht verpassen, müssen jetzt zeitgemässe Infrastrukturen gebaut werden (im Zuge des Doppelspurausbaus)!
Die SBB-Überführung «Moos (Strasse)» und «Unterdorf/Oberer Moosweg (Fussweg)» wurden einfach ersatzlos aufgehoben und die fehlen jetzt.
Auf Grund der schlechten dorfMOBILITÄT und mit dem Verkehrswesen vor Augen, entwickelte die Öffentlichkeit vor Ort, auf dem Bahnhofgelände, die SBB-Überführung Variante «Dorfeinheit», inbegriffen zwei SBB-Fussgänger/Velo-Unterführungen in der Verlängerung der Birsbrüggli-Achsen, wobei die obere auch für Rettungsfahrzeuge passierbar sein muss (wie früher). Involviert waren An-/Einwohner, Durchfahrer (SO), Quartierplaner (Ziegler Areal); Landgeber nord- und südlich der SBB-Linie; SBB-, Strassenbauingenieure und Brückenbauer (der jetzigen Birsbrücke); Bus- und Lastwagenchauffeure und die nahmobilitätGRELLINGEN (Fussgänger, Velo- und Autofahrer); Polizei.
Fazit der jetzigen Patsituation:
1. Die Behörde will für eine vernünftige Lösung die heilige Kuh, das alte Bahnhofgebäude, partout nicht opfern (aber für eine neue, unschöne SBB-Hochspannungsleitung ist sie voll Ohr (auch die neuen 5G-Antennen (s. Markierung in Abb. rechts oben) gehören ins gleiche Kapitel, wo ebenfalls die Info fehlt)).
2. Und das Entscheidende ist, Grellingen ist sich in der Sache nicht einig (Zitat Verkehrsfachmann BL).

Mit besten Grüssen, Franz, 10.06.2022 /14.06.2022
- Alex Hein, Gemeinde Grellingen, - Landrat Franz Meier, Grellingen

PS:
In Grellingen wurde bis jetzt (anno ca. 1935) ein Bahnübergang saniert (vgl. Abb. 6.11, Ziffer 4)

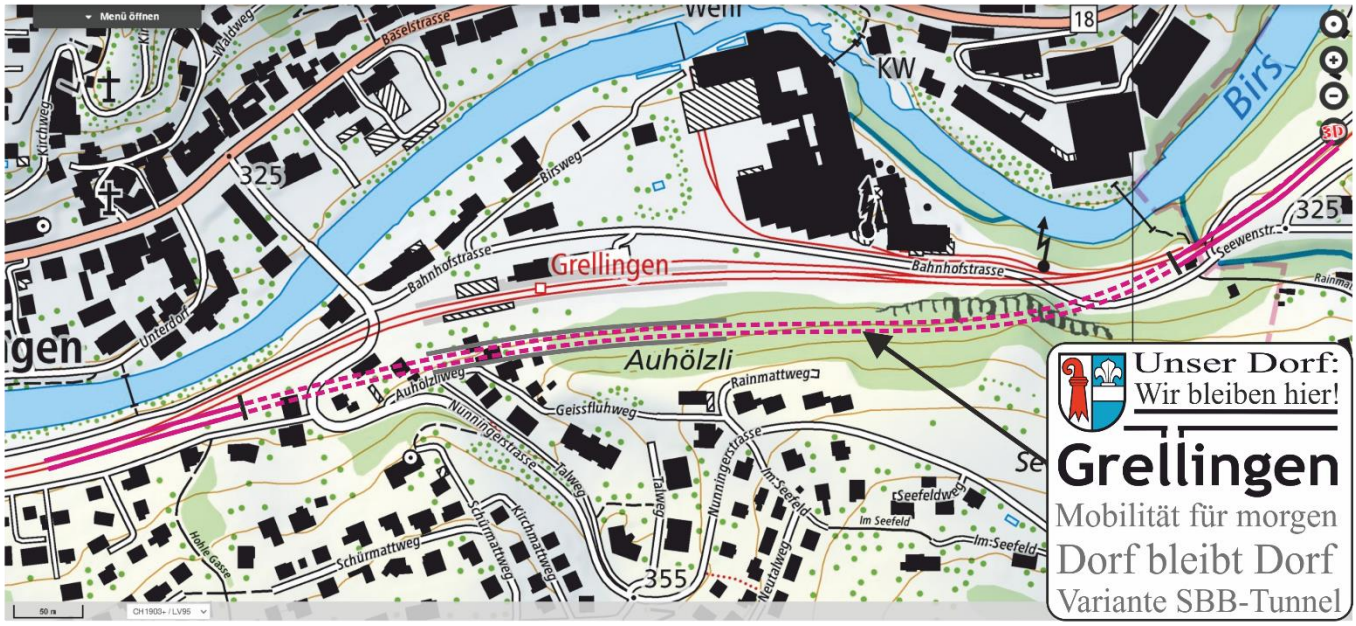


Abb. 2.9: Variante «SBB-Tunnel» (abgespeckte Variante «Burger Grellingen», vgl. Abb. 2.6), evtl. mit zwei kleinen Tunnels West und Ost. SBB-Kurvenradienvergrösserungen für Schnellzüge. Bestehende Strassenführungen können bleiben, es sind nur kleinere Anpassungen nötig. Neuer Bahnhof in der Art Neuewelt, Münchenstein. Veloroute/Veloweg (Nebensträsschen) gradlinig vom Bahnhof direkt zum Dugginger Bahnweg, teilweise auf altem Bahntrasse.
Auf alle Fälle ist diese Variante nicht verrückter als die **«Variante Seebach»** (Projekt KT BL/Grellingen, siehe Abb. 2.10 und 2.21) mit ihren 12 m hohen Strassenrampen vor den Häusern (vor den Fenstern) der kommenden Überbauung Ziegler (Abb. 6.4).
Wir schaffen Platz für Neues: Die Variante «SBB-Tunnel» macht auch technisch, ökologisch und ökonomisch Sinn.

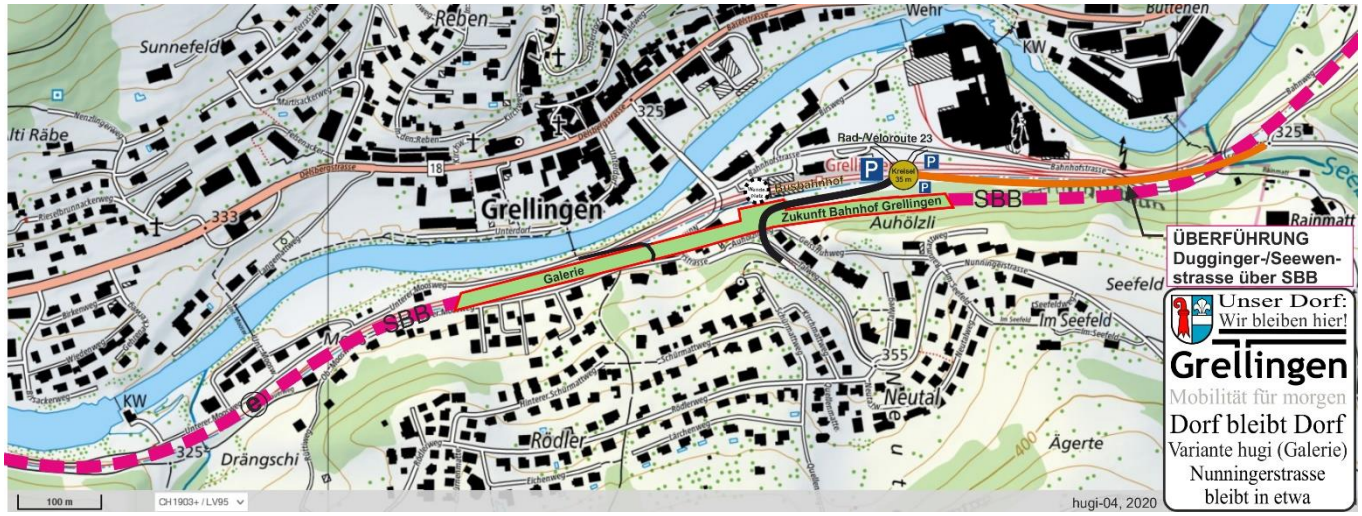


Abb. 2.9.1: Variante «Hugi», in Anlehnung an Abb. 2.9, SBB-Tunnel
Dank grösseren SBB-Kurvenradien beim Dugginger-/Seewenübergang hört das Kreischen auf.

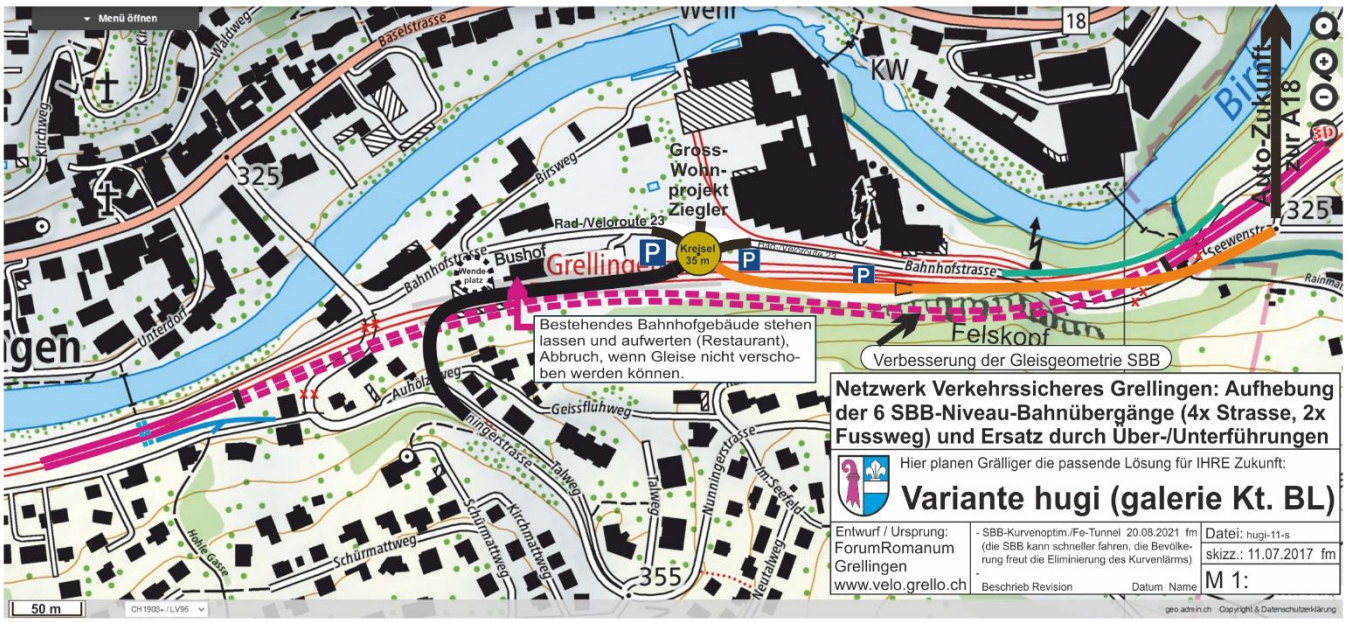


Abb. 2.9.3: Variante «hugi (SBB-Tunnel/Galerie/Bushof/Fussgängerunterführung Kt. BL)», in Anlehnung an Abb. 2.9 und Abb. 2.10, **insbesondere der 1:1-Umsetzung der LV-Unterführung Achse Unterdorfbrüggli - Abb. 2.10.1**: «Variante Seebach» (sistiertes Ausführungsprojekt KT BL, 2016/2017). Vorteile für alle.
Mit Nachteilen für die SBB und Anwohner kann die Doppelspur auch vor dem Felskopf (Seewenstr.) verlaufen, wie bis jetzt (wie auch jetzt geplant ist). Durch den engeren Bahnkurvenradius können die SBB nicht so schnell fahren. Der Lärm der schleifenden Bahnräder bleibt, ob das dem Bahnmaterial gut tut, ist eine andere Frage.

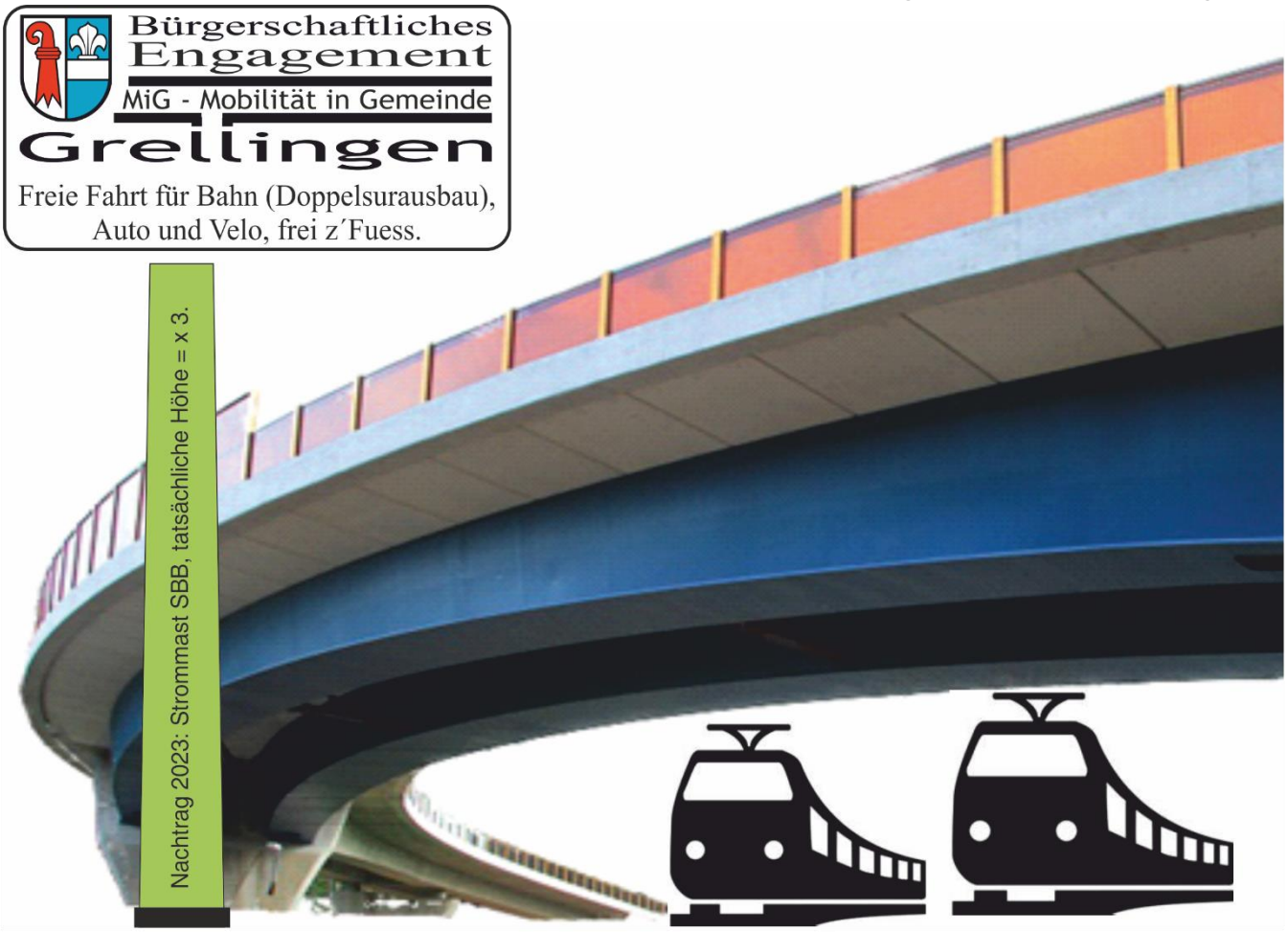


Abb. 2.9.4: Die Nunninger-Strassenüberführung, Teil der nachhaltigen Mobilität in Grellingen und der Region, ist aus dem Jahr 2017. Die Visualisierung zeigt die Variante hugi (auf Studien des Kt. BL), Ansicht von Westen. Die Nunningerstrasse mit Verkehrsflächen für den Langsamverkehr (Veloverkehr) überquert direkt beim Bahnhof Grellingen die Gleise der SBB. > Die Strasse nach Duggingen/Seewen wird 450 m östlich davon (analog) über die Gleise geführt, jedoch kleiner, mit einseitigem Trottoir. **Effizient und umweltfreundlich.**

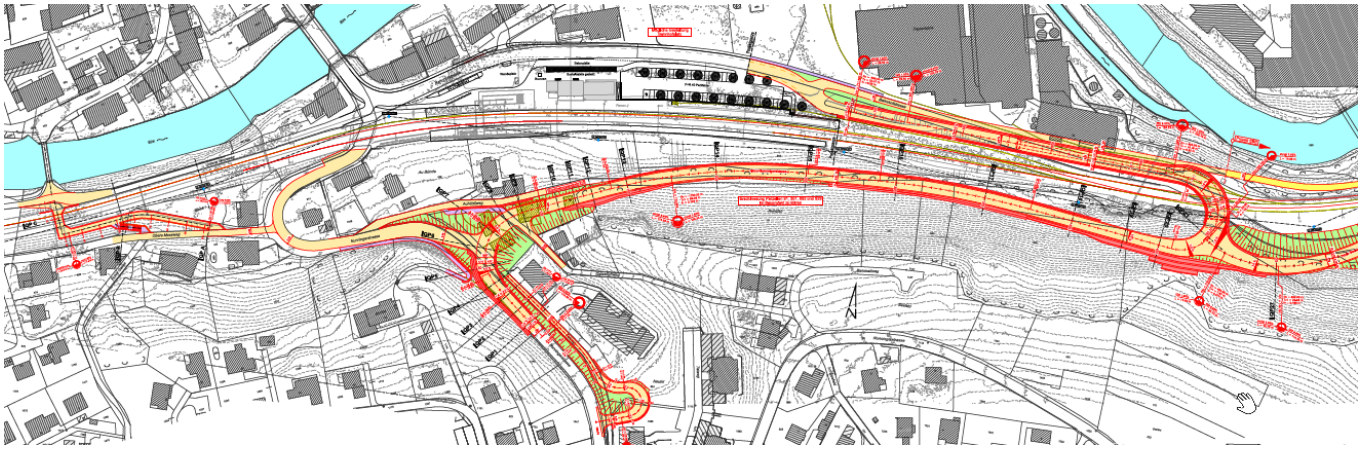


Abb. 2.10: «Variante Seebach», Projekt KT BL (/Grellingen), zum Vergleich:
Sehr lange Wege vom Süden (Rödler/Neutal/Seefeld) zum Bahnhof (mit dem Velo zur Arbeit) und Dorfzentrum (zum Einkaufen). Später, beim Direktanschluss an die Baselstrasse (an die A18) über die Birs (vom Ort ganz rechts im Bild), wird Grellingen links liegen gelassen! Bei der Variante Seebach führt die Strasse direkt vor der geplanten Ziegler-Areal-Überbauung vorbei (vor den Wohnungen), beim Übergang ist die Strasse 12 m über den Geleisen! Sehr teuer. Landfresser (viel Land muss vom Ziegler Areal erst noch erworben werden). Bewältigung der 3-fachen Höhenmeter (ca. 20 m) bis zum Anschluss an die Nunningerstrasse gegenüber der Variante «Dorfeinheit». **Variante Seebach: … und motorisiert zur Arbeit und zum Einkaufen - mit der Variante Seebach mühevoller = schlechter als jetzt!**

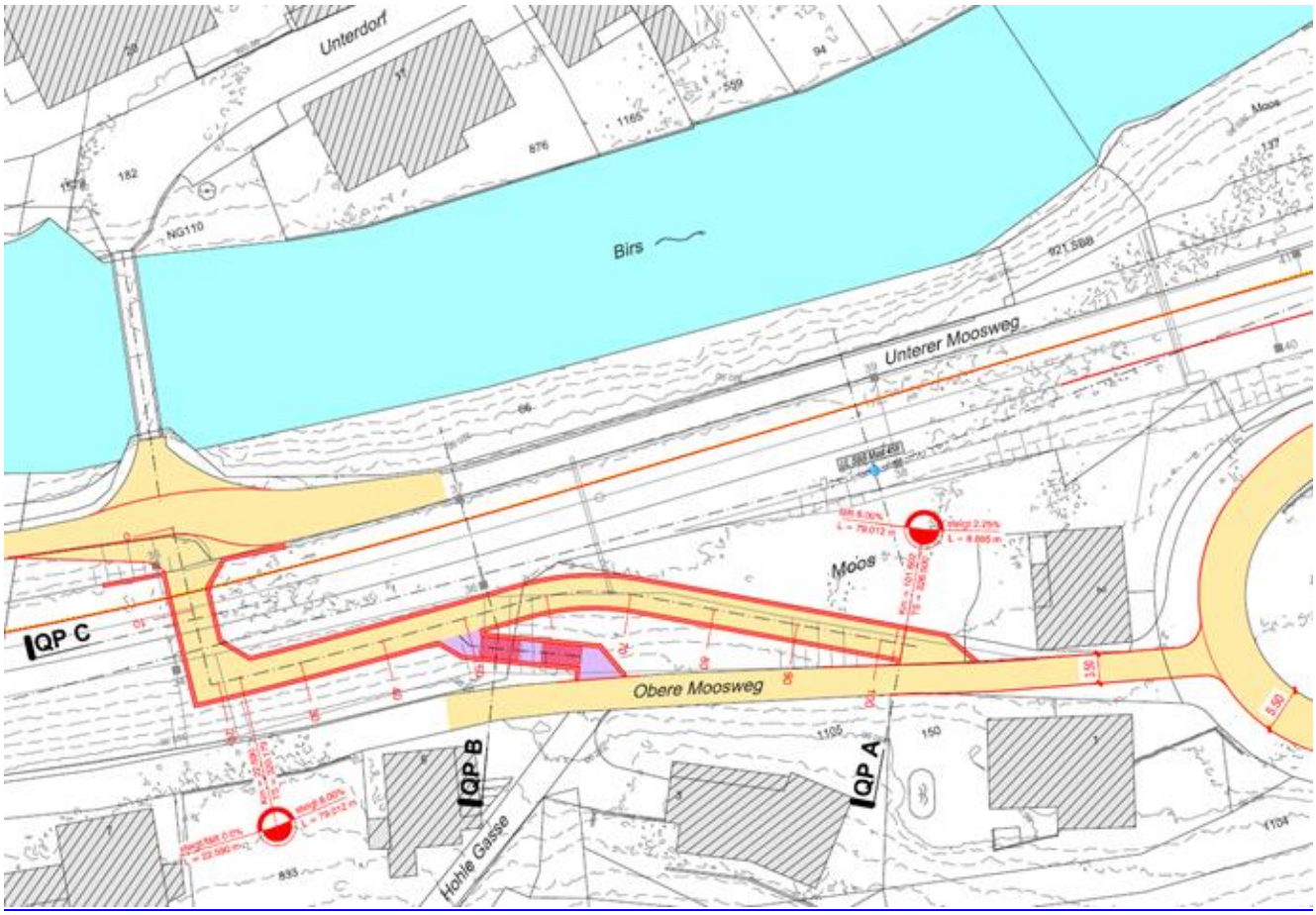


Abb. 2.10.1: Detail der «BL-Variante Seebach 2016/17 (Abb. 2.10), SBB-Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (Wegbreite 4.00 m)». Das ist doch vom KT BL die optimale Superlösung LV für den Dorfkern (Unterdorfbrüggliachse). Bravo! Mehr wollen wir hier nicht.

Eingefügt 14.03.2024, nach dem die Lösung «Fussweg ins Seetel mittels einer Unterführung» an die Öffentlichkeit kam:

Zum Fussweg ins Seetal Richtung Seewen (Seetel): Neuer Barrieren-Niveauübergang 2024/25 statt Unterführung, wie 2016/17 vom Kanton BL vorgesehen

Kanton BL (2016/17):

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.

Abb. 2.10.2: Lösung des Kantons BL für das Seetel 2016/17 (Zusatz zu Variante Seebach). Gebaut wird aber heute (2024/25) ein eine neue, separate Niveau-Fusswegverbindung über die Gleise mit Barrieren.

BESSERWISSER – mach mit,
mach's nach,

Andere wissen immer alles besser nur besser machen tun sie es auch nicht!

Die Gemeinde Grellingen nimmt die Sicherung eines Korridors für eine Strassenverbindung zwischen Nunningerstrasse und Seewenstrasse südlich der Gleise sowie die Planung für einen Ausbau des Bushofs beim Bahnhof Grellingen mit Kostenbeteiligung durch den Kanton zur Kenntnis. Zudem wird die Trasseefreihaltung SBB für einen späteren Doppelspurausbau Angenstein-Duggingen und Chessiloch-Laufen begrüsst. Dabei solle eine Strassenüberführung über die Bahngleise gemäss der Variante "Seebach" – wie bereits früher schon gefordert – im Richtplan aufgenommen werden; eine Variante "Bahnhof" komme für die Gemeinde Grellingen nicht in Frage.

Abb. 2.11: Auszug aus der Vorlage an den Landrat. Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation), 2019/230 vom 26.03.2019).

Meine lieben Grellinger, ohne Schlachtung der «heiligen Kuh» (vgl. die Neubaute, Abb. 2.16) geht vorläufig nichts. Die Variante «Seebach» ist ein politisches, Grellinger Hirngespinst, welches dem aktiven Dorfleben nicht gut tut! Und der geplante Busbahnhof ist wieder so eine Insellösung = technisches System, das nur innerhalb seiner eigenen Grenzen wirksam und mit anderen Systemen der Umgebung nicht kompatibel ist/wird.

Vergleichsbauten zum Projekt «Aufhebung der SBB-Niveauübergänge in Grellingen»

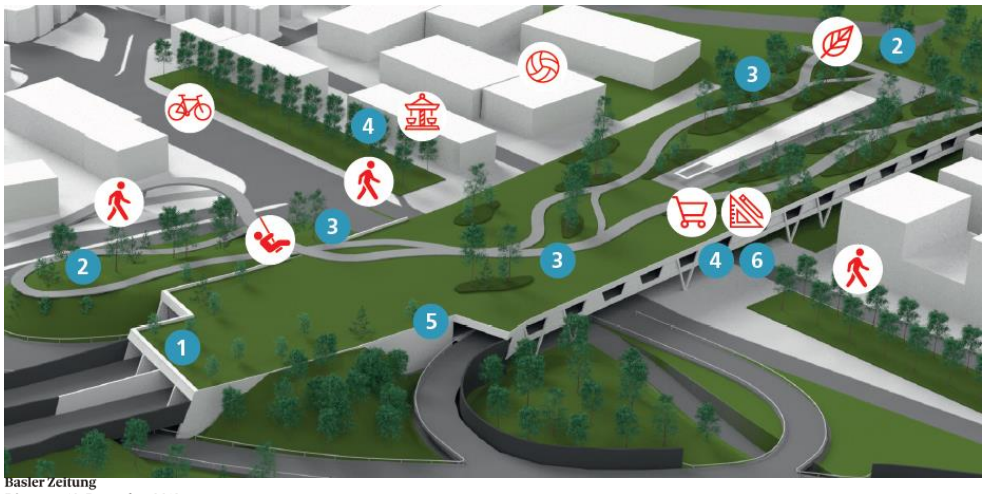


Abb. 2.12: … was möglich ist.

Basler Zeitung
Dienstag, 10. Dezember 2019

Vollanschluss soll Staus verschwinden lassen

Verkehr Mit der neuen Zufahrt zur Autobahn A 18 in Aesch soll der Verkehrsfluss im südlichen Birseck einfacher werden. Gestern erfolgte der Spatenstich zum 56 Millionen Franken teuren Bauwerk.

Alex Reichmuth

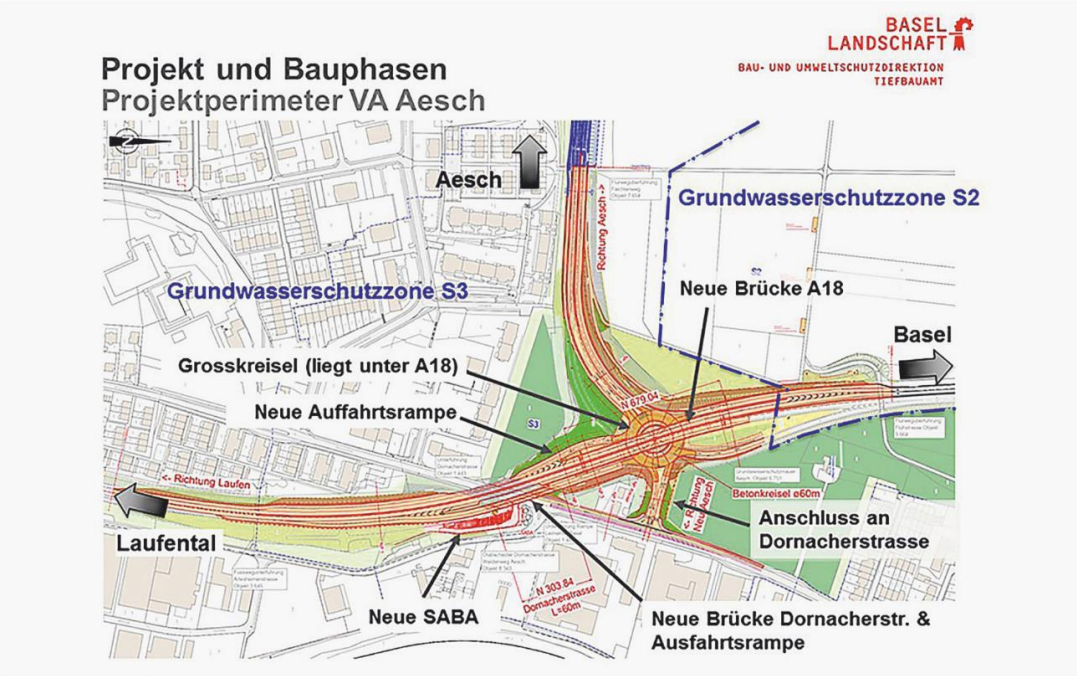
Dass der Spatenstich für den Vollanschluss Aesch noch kurz vor Weihnachten stattfindet, hat einen Grund: Am 1. Januar geht die Autobahn A 18 in den Besitz des Bundes. Ab dann wäre auch der Bund und nicht mehr der Kanton für den Vollanschlussausbau zuständig. Da der Bund im Rahmen des Netzbeschlusses aber schon für sehr viele Ausbauprojekte zuständig ist, würde sich für den Vollanschluss Aesch wohl eine Wartezeit von mehreren Jahren ergeben.

So lange wollen der Kanton Baselland, aber auch die Anliegergemeinden Aesch, Dornach und Reinach nicht warten. Denn schon heute ist die Situation auf der Autobahn und den Kantonsstrassen von Stau geprägt. Vorgesehen ist nun, den bisherigen Halbanschluss durch einen Kreisel unterhalb der A18 zu ergänzen, in den die Auf- und Abfahrten zur Autobahn münden und der gleichzeitig Verbindungen zum Pfeffingerring nach Aesch und zur Dornacherstrasse nach Dornach aufweist.

Kosten von 56 Millionen

Die Gesamtkosten für den Vollanschluss liegen bei 56 Millionen Franken. Daran beteiligt sich der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes mit etwa 20 Millionen. Die Fertigstellung ist für 2023 vorgesehen.

«Der Vollanschluss Aesch ist einer der zentralen Bausteine für ein übergeordnetes Strassennetz», sagte Regierungsrat und Baudirektor Isaac Reber (Grüne) beim Spatenstich. Der Vollanschluss ist vor vierzehn Jahren in den Richtplan aufgenommen worden. Er habe damals für seine Fraktion die Stellungnahme zum Projekt verfasst, in zustimmendem Sinn, sagt Reber. «Wir Grünen sagen zwar nicht immer Ja zu Strassenprojekten, aber dieser Vollanschluss machte Sinn, da wird bestehende Infrastruktur aufgewertet und verbessert.» Ein rechtsgültiges Bauprojekt zum Vollanschluss liegt seit 2014 vor.



Ein neuer Kreisel unter der Autobahn soll es möglich machen, dass beim Anschluss Aesch sowohl in Richtung Basel als auch ins Laufental gefahren werden kann. Foto: BUD BL

Zuletzt ging es zügig voran mit der Planung und der Beschlussfassung. Erst vor einem Jahr hat die Regierung die Vorlage zum Vollanschluss an den Landrat überwiesen. Im Februar gab das Parlament grünes Licht zum Projekt – mit 71 gegen eine Stimme. «Mit einer überschaubaren Veränderung des Bestehenden kann man massiven Mehrwert schaffen», betonte Isaac Reber gegenüber der «Basler Zeitung». In der Tat entlastet der Vollanschluss einerseits Siedlungsgebiet von Durchgangsverkehr und schafft andererseits direkte Autobahnanschlüsse für Gewerbegebiete.

Wichtig ist vor allem das Zusammenspiel des Vollanschlusses Aesch mit dem Zubringer Pfeffingerring, der im nächsten Februar eröffnet wird. Der Zubringer ermöglicht den knotenfreien Zugang unter der Kantonsstrasse und der BLT-Linie 11 hindurch ins Gewerbegebiet Aesch-Nord. Damit kann auch der Verkehr aus dem Leimental in Richtung Laufen direkt auf die A18 geführt werden, ohne dass dieser den Aescher Ortskern durchqueren muss.

«Vierzig Jahre gewartet»

Der Vollanschluss dient weiter dem Reinacher Industriegebiet Kägen. In Reinach erhofft man sich vor allem eine Entlastung der verstopften Bruggstrasse. Schliesslich bekommt Dornach einen besseren Zugang zur A18 über die Aescher Dornacherstrasse. Die Aescher Gebiete Wyden und Birsmatte werden ebenfalls besser erschlossen. Möglicherweise erhält Dornach später noch einen direkten Zubringer zum Vollanschluss, der direkt über die Birs führt.

«Wir mussten etwa vierzig Jahre warten, und jetzt ist es so schnell gegangen», freute sich die Aescher Gemeindepräsidentin Marianne Hollinger (FDP) am Spatenstich. «Aesch bigott bekommt ein Weihnachtsgeschenk, ein grosses, teures und bleibendes.» Der Vollanschluss werde für die nächsten Generationen von grossem Nutzen sein, so Hollinger. Denn auch künftige umweltfreundliche Autos, die ohne fossile Brennstoffe auskommen, benötigten eine gute Strasseninfrastruktur.

«Nun ist bald fertig mit dem Stau jeden Morgen und jeden Abend», sagte Marianne Hollinger weiter. Der Dorfkern von Aesch könne dank der Entlastung besser gestaltet werden, und das Industriequartier Aesch-Nord erhalte neue Entwicklungschancen. «Wir von Aesch werden alles geben, damit sich das Bauprojekt lohnt.»

Abb. 2.13: Gesamtprojekt Vollanschluss Aesch, zu Abb. 2.5.

Abb. 2.14: 3D-Visualisierung «Vollanschluss an A18», Aesch, was baulich möglich ist. Der Kreisel des Vollanschlusses kommt im Gebiet Wyden in Aesch auf eine Ebene unter der A18 (H18) zu liegen. Beim Bahnhof Grellingen wäre der Auto-Kreisel oben. Was in Aesch, Pratteln etc. geht - soll in Grellingen, in einfacherer Form, nicht gehen? …

PS: Neue Strassen, Trottoirs, Velowege: In Härtefällen steht ja immer noch das Erbe (Land) vom Kanton Bern für Realersatz wegen Strassenbauten und für öffentliche Infrastrukturen wie neue Schulhäuser, Turnhallen etc. zur Verfügung…, vgl. auch Abb. 5.6.

Aber eben: Heute wird das Erbe vom Kanton Bern zweckentfremdet und man ist daran, das letzte Stück Tafelgeschirr an fremde Investoren zu verkauften - damit mit dem Geld das Schulhaus saniert werden kann, **also für wiederkehrende Renovationen. Dafür bleiben «Freie Fahrt für Auto und Velo (Überführung über die SBB) sowie sicher und frei z'Fuess» und Land für spätere, öffentliche Infrastrukturbauten auf der Strecke.**

Mehr zu den Sanierungen der 4 Niveauübergänge:
BL: Sanierung der 4 SBB-Niveauübergänge
Bevölkerungsinformation 2016

Abb. 2.15: Hier wurde Platz geschaffen für Neues: Gesamtprojekt Vollanschluss Aesch im Bau, Oktober 2020.

… dafür bleiben der Muggenbergtunnel und die Aufhebung der 4 SBB-Niveauübergänge in Grellingen auf der Strecke!

Quo Vadis mobilitätGRELLINGEN?

Abb. 2.16: Vision SBB-Bahnübergang Grellingen: So könnte die Überführung (beim jetzigen) Bahnhof gestaltet sein… (mit/unter Einschluss vom Langsamverkehr).

Quo vadis Grellingen? Wähle:
Eine attraktive, moderne Arbeits- und Wohngemeinde oder eine zweigeteilte Schlafgemeinde mit «tote Hose» im alten Dorfteil bzw. ein Museum à la Ballenberg.

Abb. 2.17: Neue Stützmauer wegen Platzbedarf für ein zusätzliches Trottoir (Landabtretung von Anstösser): Von der Gemeinde anerkennte Un-Architektur der Gegenwart in der Kernzone (längs Beton, quer Granitblöcke, obendrauf fehlen noch die Geländer) – ganz im Widerspruch zu den ortsbildlichen Gründen beim «Heimatschutzbahnhof».

Grellingen stellt sich die Frage: Wo kommt allenfalls in einigen Jahren eine Strassenüberführung zu stehen, und wer bezahlt? Heute wären es die SBB aus dem Infrastrukturfonds. Eine spätere Strassenüberführung direkt beim Bahnhof kommt für den Gemeinderat aus ortsbildlichen Gründen nicht in Frage. Damit die Variante Seebach auch in ein paar Jahren noch realisiert werden kann, muss der Kanton am vorgesehenen Ort eine Freihaltezone errichten.

Mit dem gefällten Entscheid hat sich der Kanton die Chance verbaut, in Grellingen eine optimale Strassenverkehrsführung zu realisieren. Schade!

Hans-Peter Hänni, Gemeindepräsident

Eggflue-Echo 3-2017, se 7

Abb. 2.18: Einziges Argument der Gemeinde gegen die Kurzvariante ist: «kommt aus ortsbildlichen Gründen nicht in Frage!».
Aber, wo ist denn die Gemeinde bei Sanierung der Baselstrasse, notabene in der Kernzone, geblieben? Die Argumentation der Gemeinde ist widersprüchlich und bitterer Hohn gegenüber der Gestaltung (Un-Architektur) der neuen Baselstrasse (siehe Abb. 2.16 und Grellingeninside Nr. 21 + 25).

ZITAT ZUM BAHNHOFHEIMATSCHUTZ DES GEMEINDERATES

Es gehört oft mehr Mut dazu, seine Meinung zu ändern, als ihr treu zu bleiben.

Friedrich Hebel
dt. Dichter

Abb. 2.19: Zitat zum Bahnhofheimatschutz des Gemeinderates.

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.

Abb. 2.20: Gemäss SBB kann aber der Bahnhof abgerissen werden…

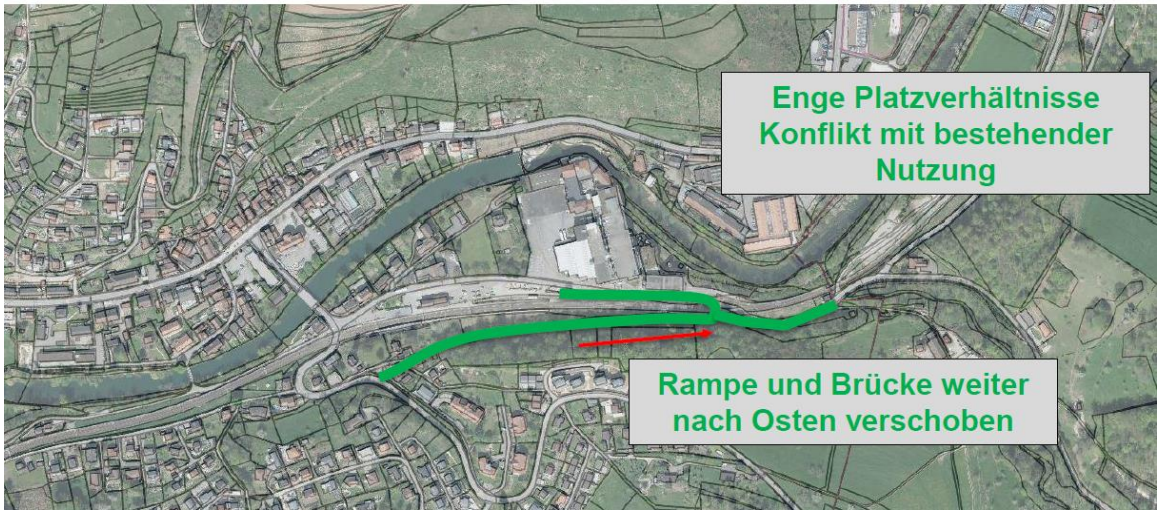


Abb. 2.21: «Variante Seebach», Projekt KT BL, Ende 2016 (Volksmund: Anti-Dorfentwicklungsprojekt): Dieses Projekt sieht einen teuren **Umweg von über 500.00 m** vor. Zum Einkaufen und zu Anlässen etc. im Dorf (und für Pendler, ca. 2'800 Fahrzeuge/Tag) ist jedes Mal unnötig mehr als 1 km zusätzliche Fahrt fällig (als heute und mit der «Pfeffinger-Variante»). **Eine solche Anlage verursacht jährlich für die Verkehrsteilnehmer über Fr. 1'000'000.00 Mehrkosten für den weiten Weg. Dazu kommen noch die Kosten für Arbeitsausfälle von gleicher Höhe.**

Die Variante Seebach ist technisch, ökologisch und ökonomisch Unsinn.

Die Variante Seebach fördert sicher auch nicht das dringend nötige Dorfleben. Das Dorf wird so richtiggehend zweigeteilt. Die teure und lange Ost-Rampe mit hohen Kunstbauten (auf dem sogen. Ziegler Areal und über deren Fabrikgeleisen, auf bestem, ebenem Grund) ist sehr problematisch. Bei der SBB-Geleisüberführung, beim jetzigen Niveauübergang Duggingen/Seewen, liegt die Strasse mehr als 12 m (!) über Niveau (über den Geleisen) und fällt dann zum Anschluss Nunningerstrasse wieder um ca. 6 m ab.
Ebenso ist eine Linienführung der kantonalen Radroute (Lückenschluss) beim Bahnhof nicht augenfällig. Und wie kommen die Velofahrer vom Rödler/Neutal/Seefeld auf attraktiven Wegen zum Bahnhof?
Der ganze Verkehr Richtung Nunningen/Seewen/Duggingen geht über den Bahnhofvorplatz (Busbahnhof). Später, nach dem Direktanschluss an die A18, unterhalb der Bahnüberführung (Richtung Duggingen), ist dann absolut tote Hose im Dorf.
Dieses Projekt wurde vom Kanton dann Mitte 2017 wieder abgeschmettert.

Vgl. Bevölkerungsinformation 2016

SIVAG (Überparteiliches Komitee «Sichere Verkehrsachsen Grellingen»).
SIVAG, wo bist du beim jetzigen Veloverkehrs-Konzept geblieben? Die Problematik war/ist ja allen Insidern bekannt, vor allem den Politikern.

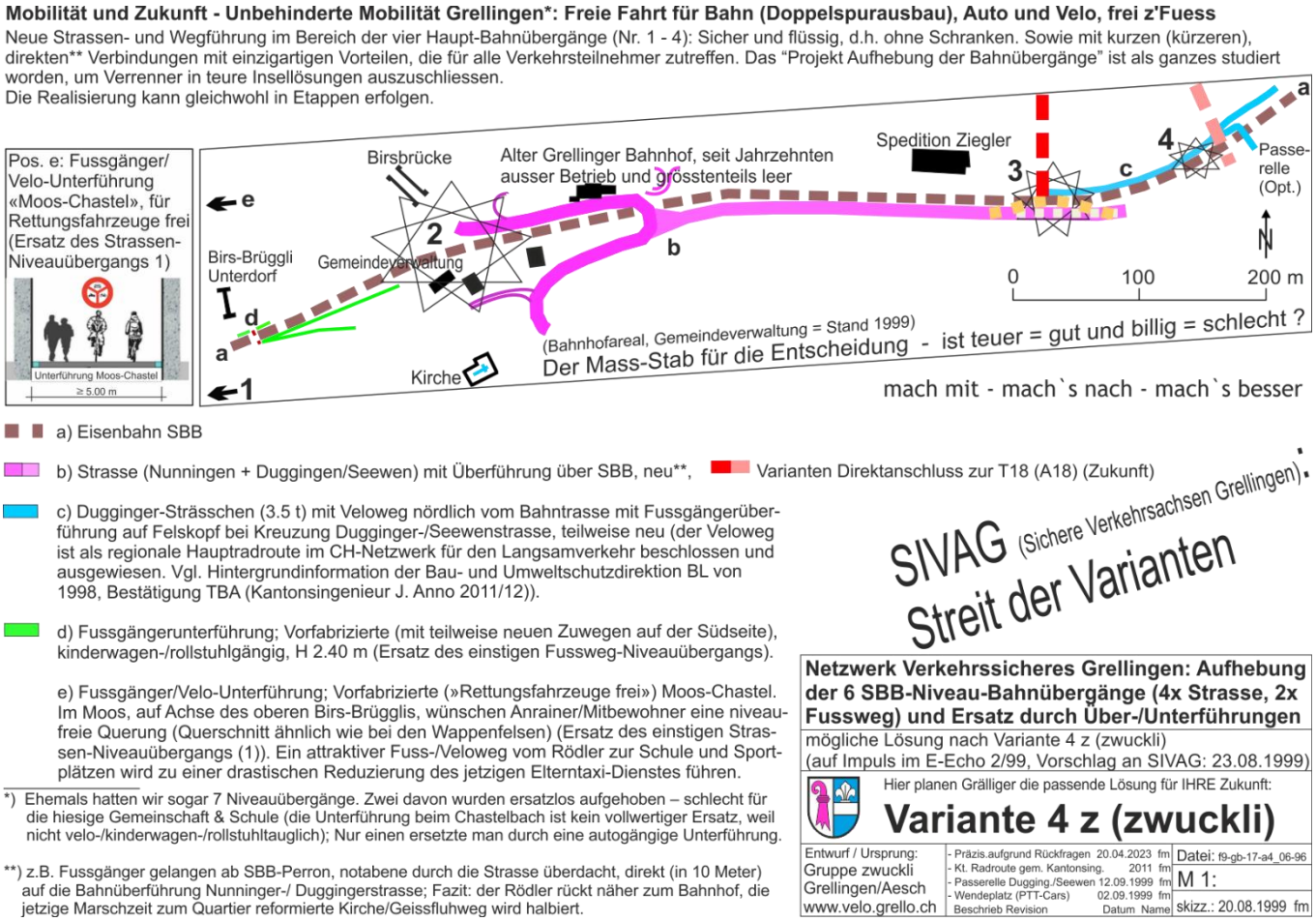


Abb. 2.22: «Variante zwuckli 1999», einfach alte Querverbindungen wieder herstellen – aber barrierefrei. Fakt ist: Mit der Rödlerüberbauung sind die Querungsbedürfnisse noch vielfältiger geworden. In der Zwischenzeit hat die SBB eine Fussgängerunterführung bei den Perrons gemacht. Lösungs-Vorschlag aus der Bevölkerung (skizziert von Franz Maurer*)* „Sanierung der (6) SBB-Niveauübergänge in der Gemeinde Grellingen*"* an SIVAG, August 1999. (Nebenbei: ehemals konnte man auch „über sieben Birsbrücken gehen oder fahren*"*...) Vgl. auch Vorlage BL, 4.1.2 Variante 2: Aufhebung Bahnübergang Nunningerstrasse: www.baselland.ch/2000-149_6-htm.295077.0.html NB: Ich war auch Mitglied der SIVAG.

>>> Die „Mama-Papa-Taxis zur Schule" werden nach der Strassensanierung sicher zunehmen, mangelnde Verkehrssicherheit ist hier der Grund, warum Eltern Ihre Kinder, besonders die Kinder in den unteren Klassen, nicht mit dem Velo zur Schule fahren lassen. Speziell die bleibende, grossräumige Lücke im kantonalen Veloroutennetz im Bereich der Kreuzungen Bärenegge/Bahnhof kommt den Velofahrern nicht zugute. Und letztendlich führt die Summe aller Kriterien (Infrastrukturen, Perspektiven), im Vergleich zu den anderen konkurrierenden Wohngemeinden der Region, zum Entscheid, wo Menschen (eigene Nachkommen, junge Familien mit Kindern, Neuzuzüger …) Wohnsitz nehmen.

Vor den Strassensanierungen in Grellingen:
Lücke im kantonalen Radroutennetz durchs Dorf.

Planung, Bau und Unterhalt eines zweckmässigen Veloroutennetzes ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Kanton und **Gemeinde.**

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Themen | Dokumentation | Dienstleistungen | Das ASTRA

Startseite > **Neue Grundlage für ...**

zur Druckversion

Neue Grundlage für die Planung von Velorouten

Bern, 15.02.2008 - Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat zusammen mit der Stiftung SchweizMobil und dem Fonds für Verkehrssicherheit das Handbuch "Planung von Velorouten" herausgegeben. Diese innovative Publikation unterstützt Kantone und Gemeinden bei der Planung und Realisierung attraktiver, sicherer und zusammenhängender Veloverkehrsnetze. Das Handbuch schliesst eine wichtige Lücke in den Grundlagen zur Förderung des Langsamverkehrs.

Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung für die stärkere Nutzung des Velos im Alltags- und Freizeitverkehr. Basierend auf dem bestehenden Strassen- und Wegnetz müssen gefährliche oder unattraktive Abschnitte verbessert, und Netzlücken geschlossen werden. Für die Planung von Velorouten prüfen Kantone und Gemeinden vielfältige und komplexe Anforderungen: Erschliessung, Sicherheit, Komfort und Wechselwirkung mit anderen Verkehrsmitteln.

Die bestehenden Normen, Richtlinien und Empfehlungen auf nationaler oder kantonaler Ebene enthalten Grundlagen für die Projektierung einzelner Veloverkehrsanlagen. Ein übergeordnetes Instrument für die Planung ganzer Velorouten hat aber bisher gefehlt. Das neue Handbuch aus der ASTRA-Reihe "Vollzugshilfen Langsamverkehr" schliesst diese Lücke. Es vermittelt den Vollzugsbehörden Grundlagen und Methoden für die Planung neuer sowie für die Überprüfung und Verbesserung bestehender Routen. Das Handbuch beschreibt auch die Anforderungen an Routen für fahrzeugähnliche Geräte (wie z.B. Inline Skates).

Die Herausgeber verfolgen mit dem Handbuch einen neuartigen Planungsansatz: Die Routen werden in längeren Abschnitten geplant und beurteilt. Die Routenführung auf den einzelnen Abschnitten soll dann möglichst homogen erfolgen. Dazu definiert das Handbuch neun zentrale Qualitätsanforderungen. Es beschreibt den Planungsprozess von der Netzplanung bis zur Projektierung Schritt für Schritt. Zur Illustration dienen dabei konkrete Beispiele aus dem Alltags- und Freizeitverkehr.

Die Federführung bei der Erarbeitung des Handbuchs hatte die Stiftung SchweizMobil (bis 2007 Stiftung Veloland Schweiz). Der Fonds für Verkehrssicherheit hat sich als weiterer Mitherausgeber beteiligt. Eine Gruppe von Expertinnen und Experten aus Behörden, Verbänden und Ingenieurbüros hat die Arbeiten begleitet.

Bezug Handbuch:Stiftung SchweizMobil, Finkenhubelweg 11, Postfach 8275, 3001 Bern
info@schweizmobil.ch

Adresse für Rückfragen:

Medienstelle Bundesamt für Strassen 031 324 14 91
Stiftung SchweizMobil, Daniel Leupi 062 205 99 03

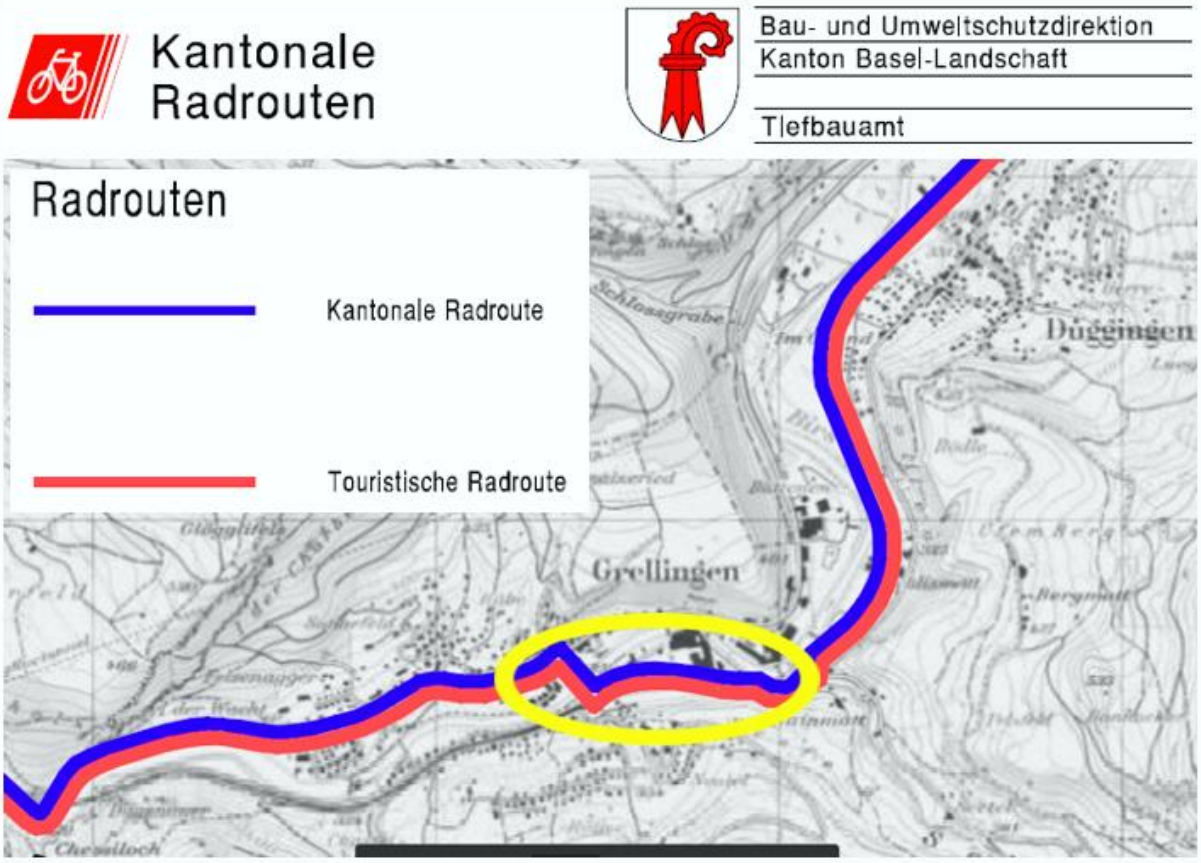
Abb. 3.1: Neue Grundlagen für die Planung von Velorouten 2008.

Nach den Strassensanierungen in Grellingen:
Die Lücke im kantonalen Radroutennetz durch Grellingen besteht weiter.

Boten der Brückenneubau und die Strassensanierungen nicht eine Chance für Grellingen und den Kanton, ein sicheres, attraktives und lückenloses Velowegnetz zu bauen?

Aber ja! „Es ist leichter, Probleme zu lösen als mit ihnen zu leben.“ Albert Einstein

1. April 2015:



Veloroute Duggingen – Grellingen – Zwingen

Die Strecke Duggingen – Grellingen - Zwingen ist im Richtplan als kantonale Radroute ausgewiesen. Zwischen der Kirche – Bärenegge – Bahnhof – SBB-Niveauübergänge in Grellingen wird auch nach der Sanierung der Kantonsstrassen eine Lücke in der kantonalen Radroute (und Schulveloweg) klaffen.

Mit dem kürzlichen Neubau der Birsbrücke und der jetzigen Strassensanierung waren die Gelegenheiten da, die Radroutenlücke zu schliessen. Aber eben, nur in Grellingen wird die Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrer (Schülerverkehr) weggedrängt bzw. keine Beachtung geschenkt.

Abb. 3.2: «Kantonale Radroute» und «Touristische Radroute» bei Grellingen (TBL). Gelb eingekreist, die bestehende Lücke in der kantonalen und touristischen Radroute.

6 **430**

§ 20 Radrouten

[1] Der Landrat beschliesst nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl von Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert. Neu anzulegende regionale Radrouten werden vom Kanton erstellt. Nach der Fertigstellung sind sie Bestandteil des Gemeindestrassennetzes gemäss § 6 Absatz 2.

Abb. 3.3: Kantonale Radrouten gemäss TBA (6/430) und Strassengesetz BL.

Auf der Baselstrasse hat man nordseitig ein Trottoir, ein unnötiges Deluxe-Trottoir für 10 Personen pro Tag, durchgeboxt; mit Inanspruchnahme von Grundeigentum der Anwohner, mit Verlust von Parkplätzen. Dieses Trottoir verläuft notabene nicht mal durchgehend.

Dafür hat man auf der Bahnhof-/Delsbergstrasse die beschlossene, durchgängige und beidseitige Öffnung für den Veloverkehr (Velostreifen, Kantonale/ Touristische Radroute) vergessen bzw. mit banalen Ausreden gebodigt. <u>Gezwungenermassen wird Velo-/Trotti-, E-Trotti- und E-Scooterfahren jetzt auf den Trottoirs gestattet! Es fehlt nur noch die Beschilderung.</u>

Wem geben wir wo Platz?

… waren politische Entscheide – mit Folgen für die mobilitätGRELLINGEN und das Wachstum.

Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen
Velos auf Trottoirs

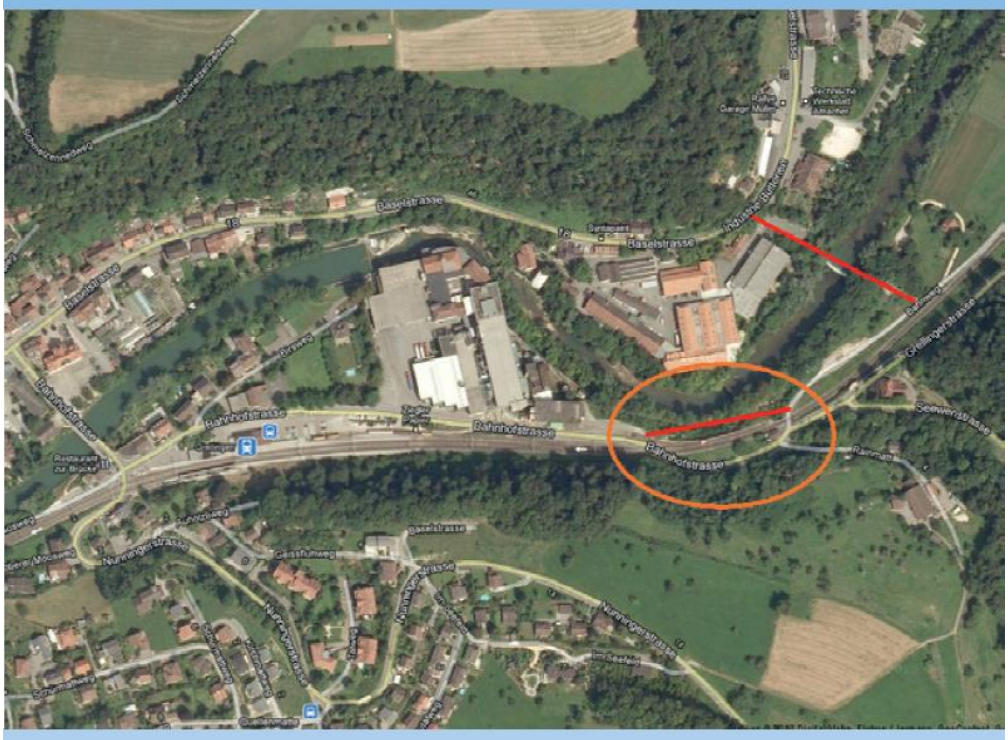
Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Teil 2 - Massnahmenbericht

30. Juni 2012

LV1-5 | **Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke** | **A-HORIZONT**



Beschrieb/ Zweckmässigkeit

Die kantonale Radroute von Grellingen nach Duggingen quert östlich des Bahnhofs Grellingen innerhalb kürzester Distanz zweimal die Eisenbahnlinie. Zum einen ist die Wartezeit an den Bahnübergängen ziemlich lang, zum anderen ist die Situation für den Linksabbieger an der Abzweigung Bahnweg gefährlich.

Geplante Massnahme: Realisierung einer direkten Radwegs-Verbindung ohne Querung der Bahnlinie (entweder Steg entlang der Stützmauer der Bahnlinie oder neue Birsbrücke).

V3 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

1. Regionales Velohauptroutennetz
- ☒ 1.A. Lückenschluss auf dem Velohauptroutennetz
- ○ 1.B. Anschlüsse Velohauptroutennetz, Erschliessung zentraler Einrichtungen

2. Lokales Fuss-und Velonetz
- ○ 2.A. Strassenraum aufwerten
- ○ 2.B. Lückenschluss

- ○ **3. Intermodale Schnittstellen ÖV/LV**

Kosten

Investitionskosten: 2 Mio. CHF

Kostenbeteiligung (Kommune, Landkreis, Private usw.):
- Bund/Agglo
- Kanton BL

Umsetzung

Reifegrad: 1 ☒ 2 ○

Realisierungshorizont: 2015-2018

Baureife (Stand und weiteres Vorgehen)
- Variantenstudie erarbeitet, Variantenentscheid noch nicht gefällt

Finanzreife (Stand und weiteres Vorgehen)
- Finanzierung Radmassnahmen über bestehenden Radroutenkredit

Weitere Angaben

Richtplaneintrag, Regionalplan (D), SCOT (F):
Richtplaneintrag nicht nötig

Federführende Behörde:
- Tiefbauamt BL

Abb. 3.4: Agglomerationsprogramm.

LV

Das Velonetz ist dicht und gut ausgebaut. Gefahrenstellen, insbesondere auf Schulwegen, sind zu beheben. Ein Ausbau der kantonalen Radroute Grellingen–Zwingen mit einem einseitigen kombinierten Rad-Fussweg entlang der Baselstrasse ist absehbar.

Zusätzlich zum Hauptroutennetz wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden auch ein Basisnetz definiert, welches die stark befahrenen Strecken umfasst.

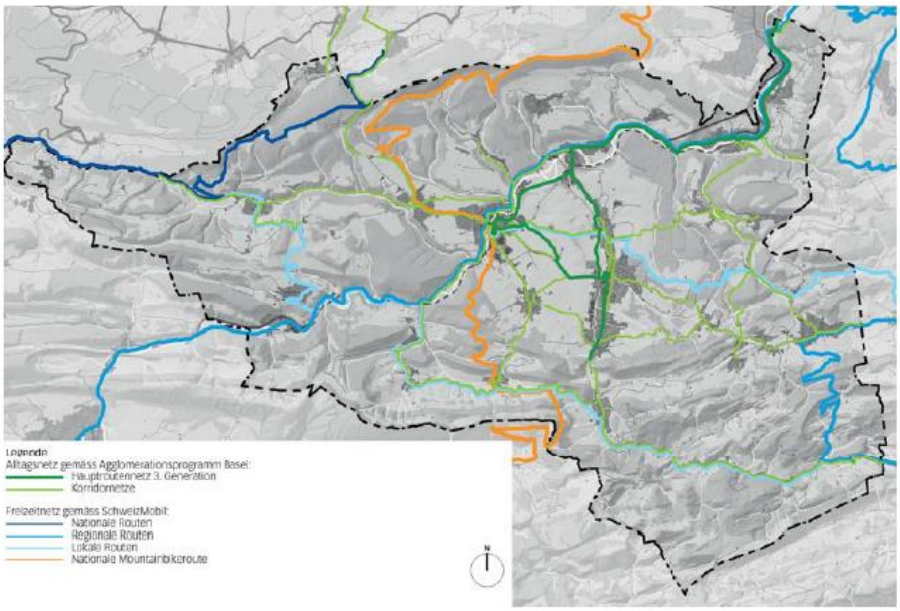


Abb. 21 Veloroutennetz in der Region

Fazit

Die innerregionalen Verbindungen sind insgesamt ausreichend ausgebaut mit wenigen Netzlücken und Schwachstellen. Stark überlastet ist die Hauptachse im Tal, welche den Anschluss an die Kernagglomeration Basel sicherstellt. Dieser Engpass ist ein wichtiges Hemmnis für die Bevölerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Region. Die anderen überregionalen Verbindungen sind nur von untergeordneter Bedeutung.

Abb. 3.5: Planung zu Bernerzeiten, Veloroutennetz in der Region, Zukunftsbild: Gefahrenstellen sind zu beheben.

GNP (Geometrisches Normalprofil)

- : $b_{min.}$ = 1.50m
- + : $b_{min.}$= 2.50m
- : $b_{min.}$ = 2.50m, $b_{opt.}$ = 3.00m
- + : $b_{min.}$= 3.00m, $b_{opt.}$=3.50m

Abb. 3.6: Geometrisches Normalprofil für Velostreifen und Fusswege (Trottoir), wenn's eng wird: Kombinierte Velo- und Fusswege (für Kurzstrecken), vgl. auch Abb. 1.5.

Nur nichts altes abreissen, damit
- die Lücke im kantonalen Veloweg bleiben kann
- die Velofahrer das Trottoir (im Dorfkern) in Beschlag nehmen können/dürfen
- die Grosslastwagen wegen zu engen Kurvenradien (Bären-Egge) die Gegenfahrban benutzen müssen
- Motorfahrzeuge bei Tunnelsperrung/Rückstau die Trottoirs im Dorfkern befahren dürfen (explizit gestattet)
- die SBB-Niveauübergänge bleiben können
- etc.

= weiterhin verwalten statt handeln/verwirklichen.

Abb. 4.1: Strassenbau 06.09.2015. Dieses schräg in der Landschaft stehende Haus hätte die Gemeinde zum Abreissen längst (vor der Strassensanierung) kaufen müssen. Um so vorausplanend eine nachhaltige, vernünftige Verkehrs-Lösung Bärenegge und erst noch ein gutes (finanzielles) Geschäft zu tätigen. Das dahinterliegende Gebäude ist sogar an das historische Gemeindehaus (Schulhaus) angebaut, auch das war zum Kaufen!

Abb. 4.2: Haus am Bären-Egge steht zum Verkauf. Foto 06.09.2015.

> „Mit dem, was du selbst tun kannst, bemühe nie andere.“ *Thomas* Jefferson <

Abb. 5.1: Wir schaffen Platz für Neues, wie es Umlandgemeinden verstehen!

Abb. 5.2: Breitenbach: Hier hat man Platz gemacht für Kreisel und neue Häuser.

Abb. 5.3: Kind mit Velo fährt in den Kreisel ein.

Abb. 5.4: Neubau im Zentrum (neben dem Kreisel): Ihr neuer Standort?

Abb. 5.5: Auch hier mussten der Strasse (Kreisel) und den separaten Fuss- und Velowegen im Dorfzentrum ältere Häuser weichen. Das Dorf ist durch die Neubauten attraktiver geworden und zog viele, neue potente Steuerzahler an.

Verkehrssicheres Grellingen

Leider wurde die Chance einer <u>sicheren und attraktiven Infrastruktur für Velofahrer</u> in der Grellinger Kernzone verplempert.
Und die kantonale Radroute bleibt unvollständig.

Verkehrssicherheit für Kinder – quo vadis?

Der Variantenentscheid für die Radroute durch Grellingen ist längst gefällt: Laut der höchsten BL-Stelle verläuft auf der Baselstrasse Grellingen definitiv keine Radroute, entgegen dem alten Zukunftsbild, Region Laufental / Thierstein, vgl. Abb. 2.22/2.20. Eine neue Birsbrücke für Velofahrer (vgl. Abb. 2.22, LV1-5, in der Abb. rote Markierung oben rechts) ist somit hinfällig (und passt gar nicht mehr ins neue Strassenbaukonzept). Ebenfalls habe ich 2014 und früher mit dem Kantoningenieur Jacobi über die Velostreifen debattiert. Er sagte KLIPP und KLAR, auf der Baselstrasse kommt keine Veloroute (Velostreifen), **denn diese wird (zusammenhängend) beidseitig und durchgehend über die Delsberg-/Bahnhofstrasse führend gebaut.**

Mehr noch: Es wird sogar mit der jetzigen Strassensanierung (Verengung der Strasse) eine Verschlechterung für den Veloverkehr in der Kernzone in Kauf genommen. Der Veloverkehr (Schüler) wird in der Kernzone auf die Trottoirs ausweichen! Und noch mehr Eltern-Taxis bringen Kinder in die Schule!

Ohne Velo keine Bundesmillionen

Erstaunt ist man darüber, dass die Empfehlungen der Arbeitsbroschüre «Vollzugshilfen Langsamverkehr» in den Agglomerationen» nicht beachtet worden sind. In der vom Bundesamt für Strassen herausgegebenen Arbeitshilfe stehe nämlich, dass der Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs zu betrachten sei. Mit den Beiträgen des Bundes realisieren die Agglomerationen Massnahmen namentlich zugunsten des Fuss-, Veloverkehrs (inkl. Veloverbindungen, Passerellen (SBB), Veloabstellplätze). Weshalb hat man die Anforderungen des Bundes ignoriert und auf die Bundesgelder verzichtet?

Chance Grellingen

Grellingen kann jede Chance (Situation) nehmen, egal wie gut, und die Dinge dann zum Schlechten wenden! *(fm)*

Eine weitere Gelegenheit diese Problematik zu lösen (attraktive Lebensqualität für die Zukunft, für die nächste Generation) – bekommen wir nicht so schnell wieder.
Fazit: Statt kreativ zu gestalten (nur Nachhaltiges Bauen ist unsere Zukunft), bleibt wenig mehr als die Mängel zu verwalten. Engstirniges und kleinkariertes Denken sowie Partikularinteressen bestimmen die Ordnung.

Abb. 6.1: Chance Grellingen: Millionen-Chance verpasst!

Grellingen plant die Zukunft: Vision Grellingen 2500 (3500?) Einwohner

>Ressort Bauwesen

Umnutzung/Testplanung Areal Ziegler:
Für die Umnutzung des Areals Ziegler wurde eine Testplanung mit vier Planungsbüros durchgeführt.
1. Salathé Architekten, Basel
2. Burckhardt + Partner AG Architekten, Basel
3. Stähelin Architekten, Basel und Delémont
4. CAS-Gruppe AG, Luzern

Mit der Testplanung für das gesamte Areal wurde ein städtebauliches Gestaltungskonzept gesucht, auf dessen Basis dann der Quartierplan erstellt werden soll. Auf Grund dieser Testplanung können die Grundlagen für die geplante Umzonung und das notwendige weitere Vorgehen analysiert, optimiert und erarbeitet werden.

Das Resultat der Testplanung stellt nicht ein realisierbares Überbauungsprojekt dar, sondern schafft die Planungsgrundlagen für die Entwicklung der weiteren Planungsinstrumente.

Als Sieger wurde das Projekt der Salathé Architekten, Basel, erkoren.

Abschlussbemerkungen und Empfehlungen
Grundsätzlich stellt das Beurteilungsgremium fest, dass keines der Projekte das Ziel vollständig erreicht hat. Die vorgegebene GFZ von 1.6 ist relativ hoch und muss überprüft werden. Dabei ist der Vorgabe des Kantons der verdichteten Bauweise weiterhin Rechnung zu tragen.

Das Beurteilungsgremium ist positiv überrascht über die Vielfalt der Vorschläge und über die Qualität der vorgeschlagenen Lösungsansätze. Es dankt den vier Planerteams für den grossen Einsatz. Ihre Leistungen bilden einen wichtigen Beitrag zur Lösungsfindung der sehr anspruchsvollen Planungsarbeit.

Der Gemeinderat wird die Ergebnisse der Testplanung an einer Orientierungsversammlung der Bevölkerung vorstellen. In einem Mitwirkungsverfahren können die EinwohnerInnen von Grellingen ihre Meinung zur weiteren Entwicklung des Areal Ziegler dem Gemeinderat mitteilen.

Quartierplan Langimatt
Die Gemeindeversammlung vom 5. Dezember 2017 hat die Umzonung des Gebiets Langimatt genehmigt. Der Regierungsrat hat die Umzonung mit Beschluss Nr. 2018-1668 vom 6. November 2018 genehmigt. Als Investor hat der Gemeinderat die CAS Gruppe AG aus Luzern (Holzart Architektur AG, Breitenbach) gewählt.

Als nächster Schritt erfolgte ein Workshop mit dem Investor und Vertretern des Gemeinderates, der Bau- und Planungskommission, der Sportvereine (Turnverein, Volleyballclub) und dem Werkhof. Ziel des Workshops ist, die Bedürfnisse der Gemeinde und der Sportvereine betreffend der künftigen Überbauung auf dem Areal, festzustellen (Infrastruktur der Sportanlagen). Als Nächstes erfolgt nun eine Testplanung mit drei Architekturbüros für die Überbauung.

Quartierplan Gehrenagger
An der Gemeindeversammlung vom 27. September 2018 wurde die Mutation Zonenplan Siedlung, der Quartierplan und die Quartierplanvorschriften «Gehrenagger» genehmigt. Im öffentlichen Auflageverfahren

wurden keine Einsprachen erhoben. Zurzeit läuft das Genehmigungsverfahren beim Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft. Danach erfolgt der Verkauf des Grundstückes an die Investoren.

Stephan Pabst, Gemeinderat

Eggflue-Echo 1 • 2019

Abb. 6.2: Auszug aus dem Eggflue-Echo vom 1. April 2019. **Die Zukunft im Verkauf… Mit dem geplanten Gemeindeland-Verkauf der Langimatt und des Gehrenaggers, Filestücke, wird die Zukunft von Grellingen verkauft!**

… an die Strassen (Netzwerk verkehrssicheres und barrierefreies Grellingen) denkt wieder keiner. Die Strassen werden **nicht so geplant**, gebaut (und nachher betrieben und unterhalten), dass sie zu einer Verbesserung des Lebensraums führen, die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen und wirtschaftlich (SBB-ÜBERFÜHRUNG) tragbar sind. **Planung mit Fragezeichen:** Die Strasseninfrastruktur (Auto, **Velo,** frei z'Fuess) **blieb und bleibt mit den derzeitigen und kommenden Sanierungen, <u>Umgestaltung der Delsbergstrasse</u>, Busbahnhof… , auf der Strecke.**

Es fehlt ein Veloverkehrskonzept (E-Bikes) für die Zukunft von Grellingen (3500 Einw.).
Es fehlt ein Netzwerkplan für ein barrierefreies und verkehrssicheres Grellingen.

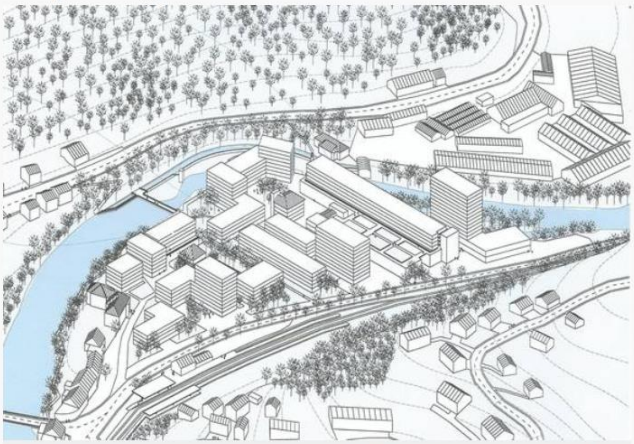
Fakt ist - nach der Sanierung der Baselstrasse:
Jetzt haben wir ein Luxus-Trottoir bergseits mit einer täglichen Personenfrequenz von 10-12 (Webcamzählung). Da spielen auch die Füdliparker (Querparkierer ins Trottoir hinein), abgesehen vom gefährlichen (Rückwärts-) Ausparken über beide Spuren, keine Rolle, kommt ja eh selten hier ein Fussgänger daher (mehr können es auch nicht werden, weil auf der Nordseite der Baselstrasse nicht mehr gross gebaut werden kann).

Im Gegensatz wird auf der Delsberg-/Bahnhofstrasse die beschlossene, durchgehende Radroute, auch wichtig für die Schule und das Leben im Dorf (Begegnungszentrum, Restaurants, coop, Gemeindehaus etc.), einfach weggeredet (gemäss TBA & und im Sinne des Gemeinderates)

GRELLINGEN

03.04.2019

Testplanung – und was nun?



Ziegler-Areal im Jahr 2035: Das Siegerprojekt «Salathé Architekten Basel AG» über das Ziegler-Areal und zwei angrenzende Parzellen im Ostteil. Dreiteilung im Westen Wohnen am Bahnhof, Wohnen im Park und Wohnen an der Birs. Teile der Werkhallen im Osten bleiben als Wohnbauten erhalten. Bild: ZVG

Mit der Umnutzung des Ziegler-Areals und angrenzender Parzellen von Industriezone in Wohn- und Gewerbezone könnte die Gemeinde Grellingen ihre Einwohnerzahl bis 2035 verdoppeln. Dies ergab eine Testplanung, die der Bevölkerung vor einer Woche präsentiert wurde.

ROLAND BÜRKI

Die Wasserkraft der Birs, die 1875 in Betrieb genommene Bahnlinie Basel-Delsberg und das grosse regionale Angebot an Papierholz begünstigten in hohem Masse den Betrieb von gleich drei Laufentaler Papierfabriken in Grellingen (ab 1861), Zwingen (1918) und Laufen (1928). Seit der Gründung der EFTA im Jahr 1960 verstärkte sich der Preisdruck der günstigeren ausländischen Konkurrenz zunehmend auch aus anderen Gründen, welchem 1972 als erste die Fabrik in Laufen, dann 2004 diejenige in Zwingen und schliesslich vor drei Jahren auch die Ziegler Papier AG in Grellingen weichen musste.

«2016 gelangte die Grundeigentümerin des Ziegler-Areals mit der Absicht an den Gemeinderat, einen Teil ihres Industrieareals im Umfang von drei Parzellen zu überbauen», erklärte vor einer Woche Gemeinderat Stephan Pabst, zuständig für Hoch- und Tiefbau, anlässlich einer Informationsveranstaltung einem überraschend grossen Publikum. Im Sinne einer auf die Arealgrösse angepassten Umnutzung hätten sich die Ziegler Papier AG und die Einwohnergemeinde Grellingen entschlossen, vorerst eine Testplanung durch vier Planerteams erstellen zu lassen, so Pabst. «Auf der Basis eines solchen städtebaulichen Gestaltungskonzepts können dann die Umnutzung definiert und ein Quartierplan erstellt werden», blickte er auf das weitere Vorgehen.

Architekt Bjarki Zophoniasson, Mitglied der achtköpfigen Beurteilungskommission, äusserte sich vorerst zu den grossen Anforderungen, welche das gesamte, flache Planungsareal inklusive Ostteil an die Planer stelle. So, weil eine markante Birs das Areal auf der einen Seite umschliesse, die Erschliessung also nur via Kantonsstrasse möglich sei und die Villa samt Garten als wichtiges Identifikationselement erhalten bleiben sollte.

In Zophoniassons Kommentar zu den vier Testplanungen hörte sich das Publikum Gründe und Kriterien an, die letztlich zum Siegerprojekt von Salathé Architekten Basel AG führten.

Applaus für das Siegerprojekt

Dominique Salathé bereitete es sichtlich Freude, die Studie seiner Firma über eine Arealentwicklung auf 33000 Quadratmetern zu kommentieren. Aus dem Konzept «Vernetzen und Verbinden, Differenzieren und Klären, sowie Erhalten und Erfinden» habe sich aus Kleinteilen ein Ganzes entwickelt: Ein von Westen nach Osten ansteigendes Gebäudevolumen mit der ehemaligen Fabrikantenvilla als Herz des neuen Quartiers. «In einem ersten Schritt sollen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof 150 Wohnungen realisiert werden, anschliessend ist geplant, das bestehende Industrieareal als Gewerbe- und Wohnquartier umzugestalten», so Salathé.

Testplanung zeigt Möglichkeiten

In der nachfolgenden, immer besser in Fluss kommenden Diskussion drehte es sich vor allem um die Frage: «Was kommt da mit einem Zuzug von bis zu 1400 Einwohnern in Sachen Infrastruktur und Sozialfälle auf die Gemeinde zu?» Zudem seien bekanntlich ähnliche Überbauungen schon in Dornach Metallwerke oder in Zwingen auf dem Areal der «Papiri» im Entstehen.

«Der Zuzug kommt nicht auf einen Schlag», blickte Gemeinderat Pabst voraus auf einen Zeitraum von 20-30 Jahren, in welchem auch die Infrastruktur laufend aktualisiert werde.

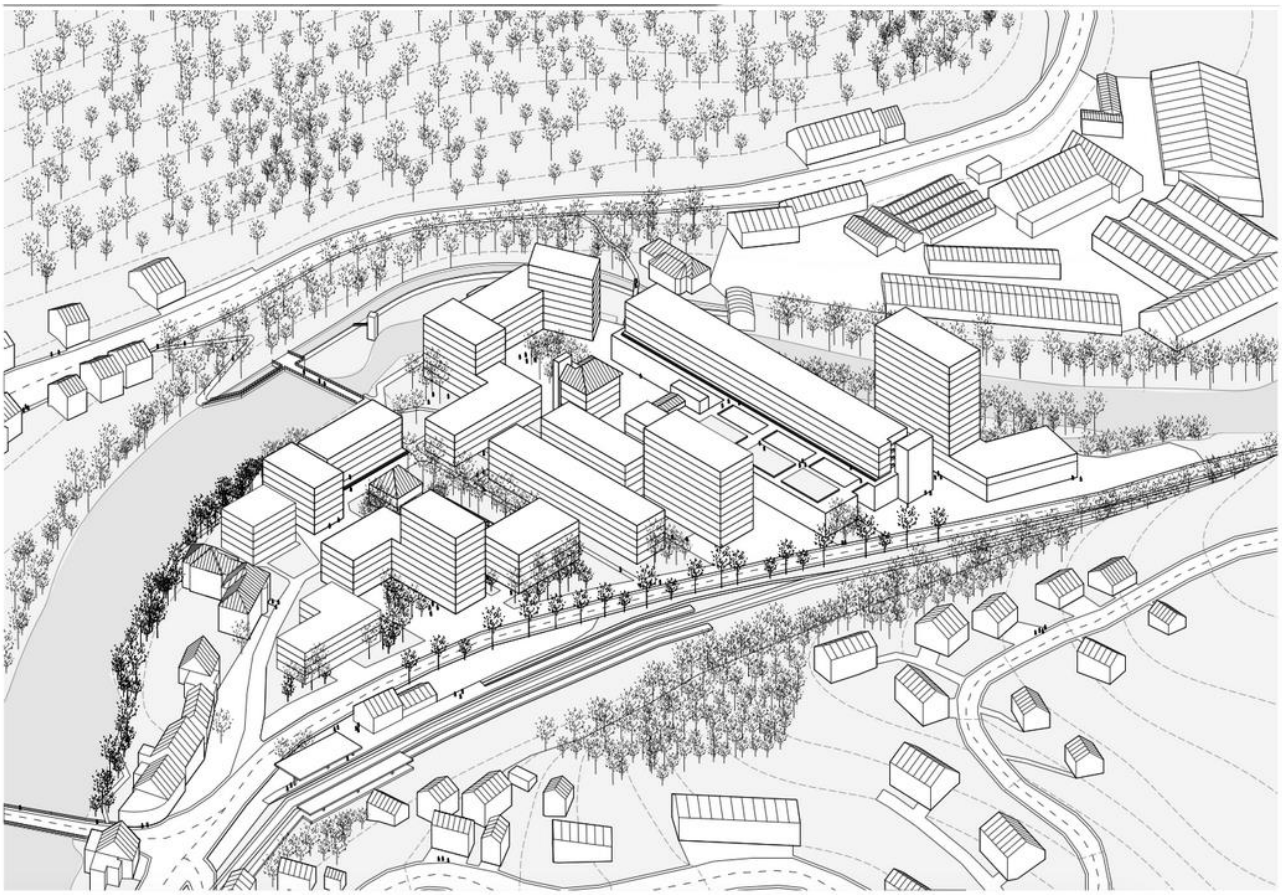
«Mit dieser Testplanung wollten wir erst einmal wissen, was mit einer Umnutzung auf unserem Fabrikareal an Visionen und Möglichkeiten eigentlich entstehen könnte», relativierte Isabel Frey Kuttler von der Besitzerfamilie allzu hohe Gedankenflüge, «wir bauen nicht einfach Wohnungen, sondern müssen das sehr sorgfältig prüfen.»

Der Applaus am Ende galt dem an Informationen und Visionen reichen Abend, der aber am Ende doch keine verbindliche Antwort auf die Frage lieferte: «Testplanung — und was nun?» Reflexion dürfte die naheliegendste Erklärung sein.

Abb. 6.3, 04.04.2019: Auszug aus dem WochenBlatt: Grellinger-Zukunft per 2035: Von einem SBB-Bahnübergang ist weit und breit nichts zu sehen! Die Bewohner des «Ziegler-Areals» werden dann mal, neben ihren Fenstern, an der von Grellingen gewünschten, hohen Rampe über die SBB die helle Freude haben. Fraglich ist, ob sich so hier überhaupt Mieter einfinden. Das ist Planung à la Grellingen. Die Strasseninfrastruktur **(inkl. Velowege, Fusswege, Unter-/Überführungen)** muss doch jetzt mit den Strassenumbauten aktualisiert werden und nicht, wie der Gemeinderat meint, laufend aktualisiert werden.

Aktuell wird die Delsbergstrasse neu gestaltet, hier gehört doch auf der Höhe des Schulhauses, schon im Hinblick auf die Quartierplanungen Langimatt/Gehrenagger/(Ziegler/Seefeld)**, eine Fuss-/Veloweg-Unterführung (Schüler) der Kantonsstrasse in Planung. Frei z'Fuess auch im Zusammenwirken von Schulhaus/Mehrzweckhalle – Sportanlagen Langimatt.**

<u>Mit den geplanten Überbauungen wird der Velo- und Autoverkehr zu den Begegnungszentren (Dorf), Kindergarten und Schule massiv zunehmen, schon darum braucht es getrennte Spuren.</u>



Arealentwicklung Ziegler AG Grellingen 2019

Salathé Architekten haben zusammen mit Westpol und Ch. Schumacher, Soziologin den Studienauftrag für die Arealentwicklung der Ziegler AG in Grellingen gewonnen. Es ist vorgesehen, den Bereich der ehemaligen Papierfabrik sukzessive zu bebauen. Das Verfahren ist ein erster Schritt, um in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof attraktiven Wohnraum an der Birs entwickeln zu können.

Abb. 6.4, 04.04.2019: Grellingen verkommt zum Schlafdorf
Beispiel Ziegler-Areal: Vom lebendigen Ort zum Schlafdorf
Grellingen verkommt zum Schlafdorf, in dem nichts los ist, weil alle auswärts arbeiten, keine Dorfgeschäfte, höchstens noch ein paar Vereine mit alten Mitgliedern.

Abb. 6.5: Die Aufhebung der SBB-Niveauübergänge über Ziegler-Areal ist doch fehl am Platz (unnötige Landvergeudung, das Dorf wird durch lange Wege auseinander gerissen). Die 12 m hohe Strassenrampe durch die bzw. vor der Überbauung «Ziegler» ist ein Grellinger-Hirngespinst. Dafür will die Kommune den alten, nicht mehr gross genutzten Bahnhof stehen lassen! Eine vernünftige Lösung führt aber über den alten Bahnhof! «Dorf bleibt Dorf» (vgl. Abb. 2.7)!

GRELLINGEN *Wochenblatt vom 25. Juli 2019*

Entwicklungsprojekt gestoppt

Das Industrieareal Ziegler Papier zum Wohngebiet zu entwickeln, ist auf Eis gelegt worden.

bea. Über Jahrhunderte hinweg hat die Papierfabrik das Dorf Grellingen geprägt. Anfang 2016 gab die Ziegler Papier AG bekannt, die Produktion von Spezialpapier im Werk Grellingen einzustellen. Das Industrieareal sollte sukzessive in ein Wohngebiet verwandelt werden. Die Landeigentümer lancierten bereits einen Architekturwettbewerb mit der Idee, einen Teil der bestehenden Gebäude umzunutzen, als Zeitzeugen in die Betrachtung miteinzubeziehen und mit Neubauten zu ergänzen. Die Rede war von hohem Entwicklungspotenzial und einer Dreiteilung des Areals mit «Entlang der Birs», «Wohnen im Park» und «Umnutzung Fabrikgebäude». Bis zu 140 Wohnungen sollten entstehen.

Ziel: Einwohnerzahl um einen Drittel steigern

Grundsätzlich rannten die Arealentwickler beim Gemeinderat offene Türen ein. Dieser verfolgt für die Gemeinde die Strategie des Wachstums. Die Einwohnerzahl soll in den nächsten 20 Jahren um einen Drittel steigen, lautet das Ziel. Mit der Vorwärtsstrategie, die Steuereinnahmen zu erhöhen, will die Gemeinde ihren Finanzhaushalt ins Lot bringen. Aufgrund des grossen Areals von 33 000 Quadratmetern hatte der Gemeinderat die Fachkommission Ortskern unter Mitwirkung des Ressortleiters Hoch- und Tiefbau sowie des Gemeindepräsidenten beauftragt, die Arealentwicklung zu begleiten. «Durch eine Testplanung sollte ein städtebauliches Gestaltungskonzept gesucht werden, auf dessen Basis der Quartierplan erstellt würde», war von Gemeinderat Stephan Pabst zu erfahren. Doch bei der Konkretisierung der Pläne kam es zwischen dem Gemeinderat und den Landeigentümern offenbar zu unüberwindbaren Differenzen. Enttäuscht wurde die Gemeinde vor allem in den Hoffnungen auf eine Abgeltung des Mehrwertes durch die Umzonung als auch bei der Linienführung für einen neuen Bahnübergang. Der Gemeinderat teilte jedenfalls der Bevölkerung mit, dass das Entwicklungsprojekt gestoppt sei. «Für die Gemeinde ist damit die Testplanung abgeschlossen», hiess es an der letzten Gemeindeversammlung.

16 000 Franken für Juristische Beratung

Die Kosten, welche der Gemeinde entstanden sind, wurden mittels Nachtragskredit genehmigt. Dieser betrug 40 000 Franken und setzte sich wie folgt zusammen: 3000 Franken für die Ermittlung des Landwertes, 16 000 Franken für Juristische Beratung, 4460 Franken Fachkommission Vorbereitung Testplanung, 14 790 Franken Fachkommission Beurteilungsgremium, Planunterlagen 230 Franken, Diverses 1520 Franken. Die Wachstumsstrategie der Gemeinde könne trotzdem weiterverfolgt werden, meinte Pabst und verwies auf die Neubauprojekte in den Gebieten Gehrenacker, Langimatt, Sunnefeld und Seefeld. Man sei zuversichtlich, dass in den nächsten Jahren einige Dutzend moderne Wohnungen entstehen werden, die gute Steuerzahler nach Grellingen bringen werden.

Gewerbebetriebe

Die Ziegler Papier AG ihrerseits gab bekannt, dass sich auf dem Areal schon einiges bewegt hat. Mit der Verschiebung der Maschinen nach China und Indien seien die grossen Anlagen abgebaut worden und die Gebäude stünden für Mieter zur Verfügung. Auf einem Grossteil der verfügbaren Flächen sei durch Gewerbebetriebe bereits neues Leben eingekehrt.

Abb. 6.6, 25.07.2019: Ausser Spesen nichts gewesen

Bei der Planung «Ziegler Areal» ging es um die gigantische Chance der Zukunft von Grellingen. Trotzdem war alles ein einziger Leerlauf, der für die Kommune unnötig ins Geld ging. Weshalb plant sie so unrealistisch? Strassenrampe für Bahnüberführung und Bahnhofstrasse (zum Bahnweg Duggingen) lagen/liegen nachgerade grösstenteils auf der geplanten Überbauungsfeld des Ziegler-Areals (hat man dazu überhaupt vorher mit der Ziegler AG verhandelt und diese Sache der Aufhebung der Niveauübergänge geregelt?)!

Einwohnergemeinde Grellingen

ENTWICKLUNG LANGIMATT

Informationsveranstaltung

Die Gemeinde möchte das Gebiet am Hang beim Sportplatz zwischen Werkhof und Dorfkern baulich entwickeln. Um ein Wohnbauprojekt zu realisieren, welches den Anforderungen der Gemeinde und den Investoren entspricht, wurde ein Studienauftrag durchgeführt und zusammen mit den eingeladenen Architekturbüros ein qualitätvolles Projekt erarbeitet. Die Ergebnisse werden an der Infoveranstaltung präsentiert.

Der Gemeinderat freut sich auf Ihren Besuch am

Dienstag, 20. August 2019, 19.00 Uhr

im Gemeindesaal (Türöffnung ab 18.00 Uhr)

Gemeinderat Grellingen

Abb. 6.7, Aug. 2019: Entwicklungsprojekt Langimatt. Wieder mit Gemeindeland-Verkauf!

ZITAT ZUR VISION GRELLINGEN 2050

Wer hohe Türme bauen will,
muss lange beim Fundament verweilen.

Dr. h. c. Anton Bruckner,
Komponist

Abb. 6.8: … und zu diesem Fundament gehören auch sichere, attraktive Velowege!

Abb. 6.9: Vision Fussgänger-/Velo-Unterführung beim Schulhaus/Turnhalle/Sportanlagen von 2015: So könnte die Unterführung der Kantonsstrasse (Delsbergstrasse) gestaltet sein. Gleiches südlich, unter der SBB-Doppelspur, nur höher (zus. für Autos). Es fehlen direkte Verbindungswege (Radwege) von Süd-West/Rödler/Oberer Moosweg nach Nord-West zur Schule, Mehrzweckhalle, Sportplätze, siehe Abb. 2.21, 6.11. Die Gebiete südlich der SBB sind immens gewachsen, trotzdem hat man 2 SBB-Übergänge ersatzlos aufgehoben (1 Fussweg- und 1 Strassenübergang). Die SBB-Unterführung «Chastelbach» ist nicht kinderwagen-/velotauglich. Es stehen noch viele, kleinere Velo- und Fusswegverbesserungen im Fokus, diese sind aber reine Gemeindeangelegenheiten.

Checkliste

Grundsätzlich ist es Aufgabe der Behörden (Gemeinde, Polizei, Schule), für möglichst sichere Schulwege zu sorgen. Die erzieherischen Massnahmen der Eltern und die Erwachsenen als Vorbild spielen dabei jedoch eine zentrale Rolle. Mit der folgenden Checkliste können Sie beurteilen, wie schwierig der Schulweg Ihres Kindes ist. Kreuzen Sie die zutreffenden Antworten an:

Wie lang ist der Schulweg?

- ☐ a bis 1 km
- ☐ b bis 1,5 km
- ☐ c mehr als 1,5 km

Wie gelangt das Kind zur Schule?

- ☐ a mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- ☐ b zu Fuss
- ☐ b mit fahrzeugähnlichem Gerät
- ☐ b mit dem Auto
- ☐ c mit dem Fahrrad

Wie oft muss das Kind auf dem Schulweg eine Strasse überqueren oder mit dem Fahrrad in eine Strasse einbiegen?

- ☐ a nie
- ☐ b 1 bis 5 Mal
- ☐ c mehr als 5 Mal

Die Überquerung von Strassen oder das Abbiegen wird erschwert durch (mehrfache Antworten möglich):

- ☐ b fehlende Ampeln an Kreuzungen
- ☐ b einen Kreisel
- ☐ b zu breite Strassen (mehr als 2 Fahrspuren)
- ☐ b abbiegende Autos, die zu beachten sind
- ☐ c zu viel Verkehr
- ☐ c zu schnelles Fahren der Autos
- ☐ c viel Lastwagenverkehr

Die Sicht ist:

- ☐ a durchwegs gut
- ☐ c verdeckt durch parkierte Autos
- ☐ c beeinträchtigt durch Hecken, Sträucher, Kuppen oder Kurven

Welche zusätzlichen Besonderheiten weist der Schulweg auf?

- ☐ a keine
- ☐ b Das Kind überquert zusätzlich Strassen, um zu Spielplätzen, Kiosken oder Geschäften zu gelangen
- ☐ b Bushaltestellen liegen ungünstig oder weit weg
- ☐ c Das Kind muss die Fahrbahn benutzen, da Trottoirs und Radwege fehlen

Abb. 6.10: Vorlage Checkliste Bfu: Wie schwierig ist der Schulweg? Mehr auf www.bfu.ch

Ist der Schulweg (auch zum Kindergarten) zu Fuss oder per Velo z. B. vom Rödler/Seefeld/Zieglerareal ohne ein neues Konzept überhaupt noch zumutbar? Die Mami-Taxis lassen grüssen!

Auswertung

Haben Sie nur **a** angekreuzt, so hat Ihr Kind einen verhältnismässig einfachen Schulweg.

Haben Sie **a** und mehrere **b** angekreuzt, so ist der Schulweg Ihres Kindes zum Teil schwierig. Sie sollten das Verhalten an gefährlichen Stellen besonders gut mit ihm einüben.

Haben Sie mehrere **c** angekreuzt, so scheint der Schulweg Ihres Kindes sehr schwierig zu sein.

Mit dem Velo

Velo fahren auf der Strasse ist anspruchsvoll. Zwar dürfen Kinder gemäss Gesetz ab dem 6. Geburtstag allein auf Hauptstrassen Velo fahren (vorher immer in Begleitung einer mindestens 16 Jahre alten Person), aber entwicklungsbedingt sind 6-Jährige im Strassenverkehr überfordert. Das Linksabbiegen beispielsweise ist sogar für 10-jährige noch schwierig und gefährlich.

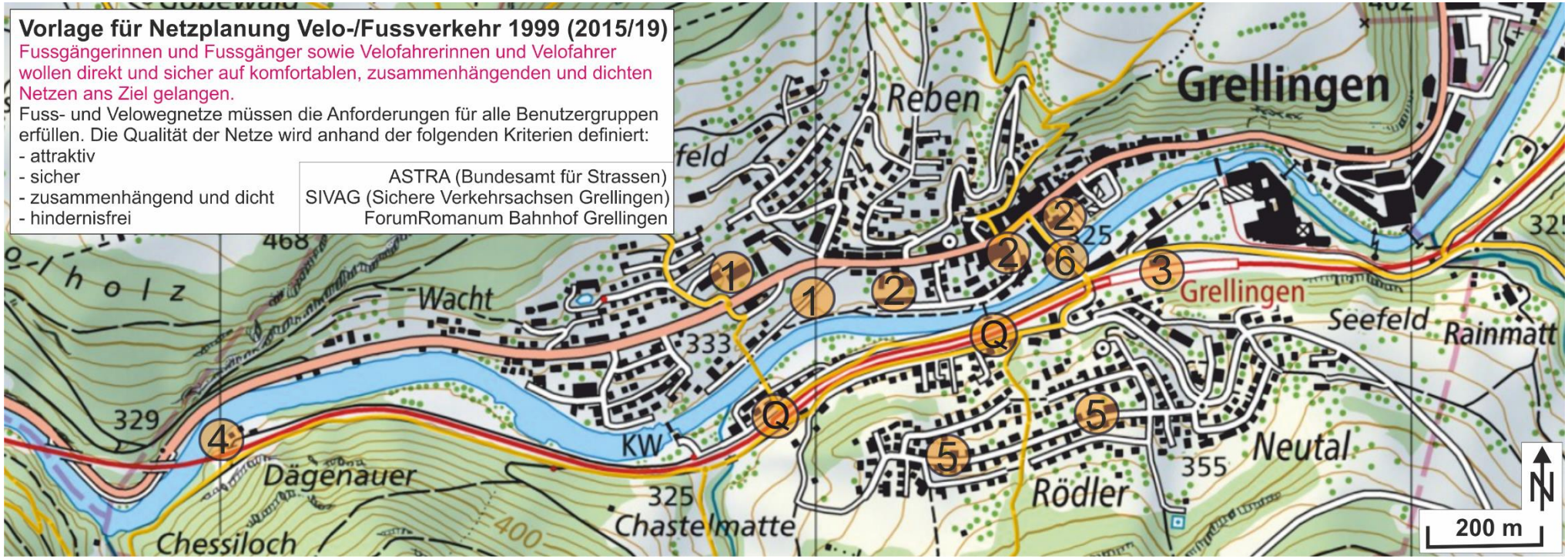


Abb. 6.11: Vorlage für Netzplanung Velo-/Fussverkehr, Gesamtübersicht/Einzugsgebiet von Grellingen 2015/19 (Wanderwege sind gelb markiert)
1) Schule, Mehrzweckhalle, Sportplätze, Werkhof.
2) Begegnungszentren Dorf (Kindergarten/Pfarreiheim, Kirche, Rest., Läden, Poststelle coop, Gemeindeverwaltung…
3) Bahnhof mit Fusswegunterführung, Busbahnhof, Parkplätz (Velo/Auto), Bankomat.
4) Die einzige niveaufreie Querung der SBB-Linie für den rollenden Verkehr liegt ausserhalb des Dorfes (Wanderweg Chessiloch).
5) Neubauquartier Rödler
6) Lücke im Veloweg, Kantonale Radroute (Basel – Franches-Montagnes (23))
Q) Alte, ersatzlos aufgehobene Niveau-Querungen der SBB bei den Brüggli-Achsen, diese sind wegen dem Dorfleben wieder herzustellen, aber barrierefrei
Wie fit ist die Verkehrs-Infrastruktur der Kommune? Wie lange ist der Schulweg und wo sind die Gefahrenstellen? Auf der Hauptverkehrsachse (Delsberg-/Bahnhofstrasse/ Bahnhof/Busbahnhof) braucht es doch beidseitig durchgehende Velowege (Kantonale Radroute). Parallel neben der Strasse laufende Velowege, wie andernorts, sind nicht möglich.
Und: Wenn man, wie geplant, die Einwohnerzahl verdoppeln will, muss auch die Infrastruktur verdoppelt werden. Ist die Finanzierung der neuen Infrastruktur gesichert? Und: Wenn wir nur schon die nötigen m2 Hallenflächen pro Einwohner hochrechen, müssen wir mindestens eine neue Turnhalle bauen, von einem neuen Schulhaus ganz zu schweigen.
Und: Beim Greslyhof (Langimatt/Gehrenagger) wird Gemeinde-Bauland für eine Schulhaussanierung verkauft! **Dies sorgt für Diskussionen. Vor allem bei den Sanierungen geht es um wiederkehrende Kosten.** Wo findet denn die Grellinger Zukunft statt, wenn kein Bauland für öffentliche Infrastrukturen mehr da ist? Denkt einmal darüber nach.

2015: Erstellung eines Fuss-/Velowegplans (kommunal) steht an, siehe Abb. 6.10, 6.11

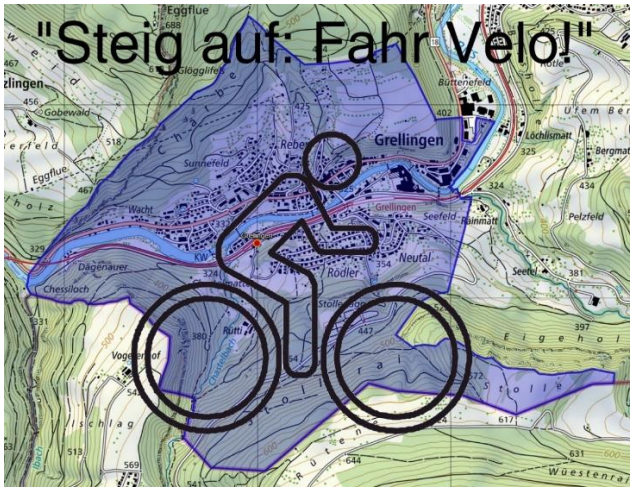
Der Fuss-/Velowegplan ist ein Bestandteil der Ortsplanung. In ihm legt die Gemeinde die wichtigsten Strassen, Wege und Plätze sowie Trottoirs fest. Der Fuss-/Velowegplan hat die Aufgabe die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abzustimmen.

«Kantonale/Touristische Radroute» Bahnhof-/Delsbergstrasse:

Auch für das Dorfleben ist doch diese Radroute durchs Dorf das Beste.
An der Peripherie liegen und sind direkt erschlossen:

- Geplante Grossüberbauungen
- SBB-Bahnhof
- Busbahnhof
- Bancomat
- Parkplätze bei SBB/Bus (E-Auto- und E-Bikes-Ladestationen), Motto: «Nimm's Velo und fahr zum ÖV – und dann mit dem ÖV zur Arbeit»
- Begegnungslokale/Gemeindesaal/Mittagstisch etc.
- Gemeindeverwaltung
- Spielplätze
- Geschäfte
- Einkaufscenter
- Restaurants
- Kirche
- Pfarreisaal
- Kindergarten
- Werkhof
- Schulen
- Etc.

PS: Von einer anderen Linienführung (Kantonale Radroute über den Moosweg) - durch das stark eingeengte Tal - wird die (zukünftige) mobilitätGRELLINGEN nicht gross profitieren, das Dorf nur noch mehr eingeengt. Sowie Grundeigentümern Bauland genommen.



Gute Vorsätze Grellingen

(vorher) miteinander statt (nachher) übereinander reden.
statt Monolog mehr Dialog.

INITIATIVE FÜR GEMEINSAME WERTE

… sind das nur Wunschträume?
… Ballenberg bzw. «Tote Hose im Dorf» oder moderne, lebhafte Gemeinde?
… Wegziehen oder ausharren?

velo2025 Grellingen

Es fehlt ein Veloverkehrskonzept für die Zukunft von Grellingen, die Grellinger werden darum nicht aufs Velo umsteigen können.

Realität Grellingen

Die Realität sieht jedoch so aus: Wer es sich leisten kann (also guter Steuerzahler) zieht weg.
…wer jünger und engagiert ist (das ist meist ein guter Steuerzahler), zieht weg.
… viele ziehen weg, ziehen der Arbeit nach, weil die Arbeit wegezogen ist (Fabriken, Gewerbetriebe, Dorfläden, Bank, Restaurants etc.).
… nicht wenigen machte das viele Grün und die Enge des Tales (der fehlende Weitblick) den Garaus.
… Familien überlegen es sich zweimal, ob sie kommen.
… Baselstrasse: Der Kinderlärm ist verstummt. Es fehlen die Kinder, die Familien, die Zukunft.
… Häuser-Wachstum allein bringt keine vollen Kassen.
… ohne Umdenken leben wir am Ende der Strassensanierungen im Museum, weil die Mobilitäts-Infrastruktur für ein aktives Dorfleben fehlt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und freundliche Grüsse
franz maurer

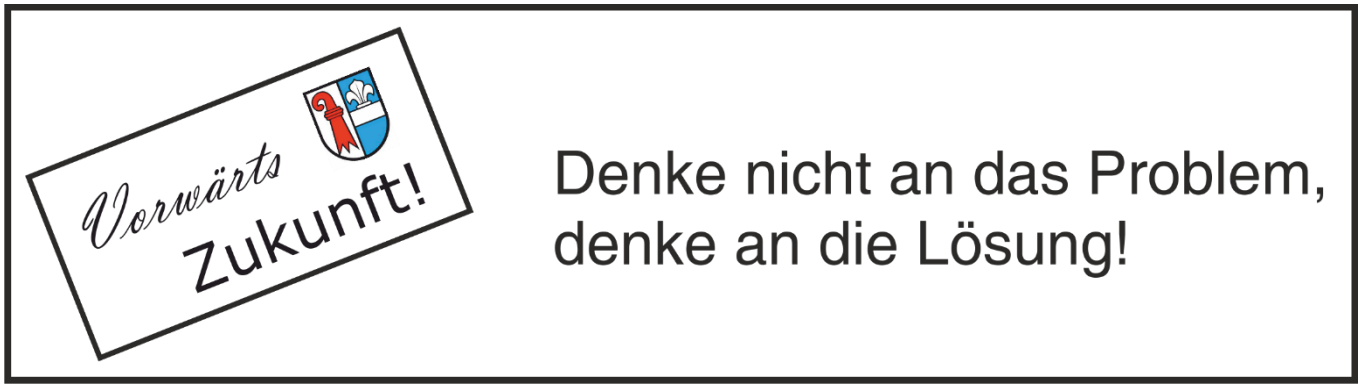


Abb. 7.1: Denke an die Lösung! Und, was denkst Du ...?

INITIATIVE FÜR GEMEINSAME WERTE

Netzwerk barrierefreies und verkehrssicheres Grellingen

Abb. 7.2: Wohnsitznahme (Schulhaus = heutiges Gemeindehaus, Baselstrasse 6)

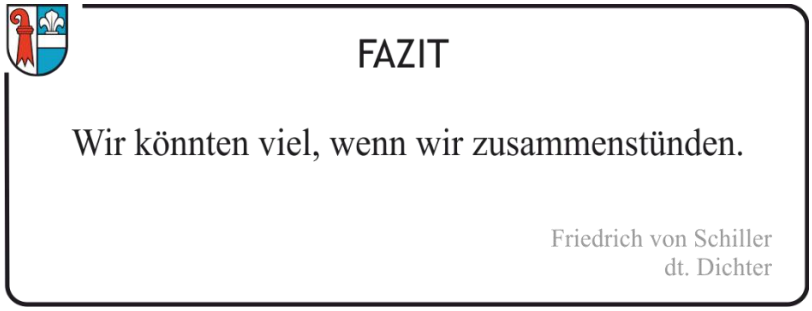


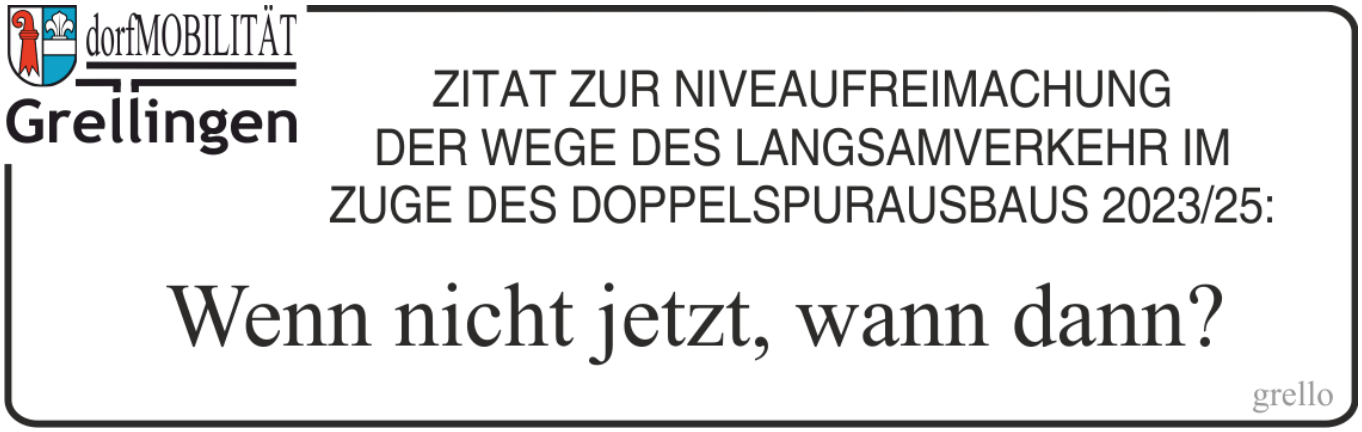
Abb. 7.3: Fazit/Zitat zur ganzen Geschichte.

Für mehr Sicherheit und Lebensqualität:
NIVEAUFREIMACHUNG der Wege des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr, Fuss- und Veloverkehr zur Schule, Wandern usw.) in Grellingen im Zuge des Doppelspurausbaus 2023-2025
Ein durch die SBB zweigeteiltes Dorf fordert mehr Sicherheit und Lebensqualität, sichere und attraktive (kurze) Schulwege.

Selbst die beste **Ausrede** holt verpasste Chancen nicht zurück.

Pro Velo und frei z`Fuess

Abb. 7.4: Grellingen: Sichere Mobilität für morgen: Die jetzigen Strassenbauten bieten Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Nutzen wir sie!
«Wenn schon der Umweltschutz nicht allen am Herzen liegt, so müsste es wenigstens die Sicherheit.»

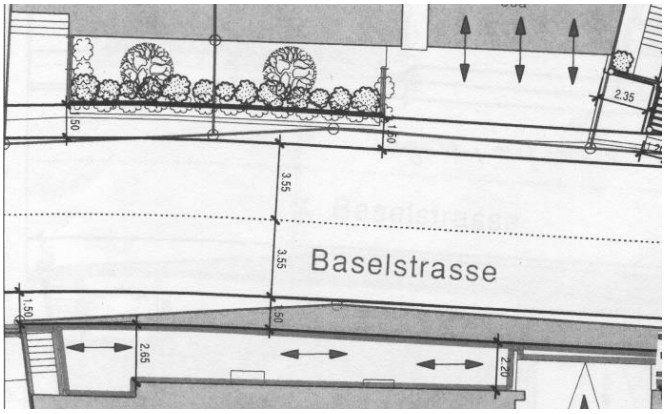


Fussgänger haben eigenen Weg und Autos auch, aber Velos nicht – obschon mehr Velofahrer als Fussgänger unterwegs sind:

Gestern, 13.06.2019, waren tagsüber auf der Achse Bahnhof – Wacht viel mehr Velofahrer unterwegs als Fussgänger. Und trotzdem macht man auf dieser Strecke die neuen Trottoirs > 2.50 m breit. Und kein Velostreifen!

Es ist eine Frage der Prioritäten: Wem geben wir wo Platz?

Strassenplan von ca. 2010: 7.10 m breite Autorennbahn durchs Dorf



Vor ca. 10 Jahren plante man die Kantonsstrasse durchs ganze Dorf 7.10 m breit. Argument Kanton: Wenn der Tunnel geschlossen ist, ist diese Breite für die Verkehrsbewältigung nötig. Nach etlichen Interventionen (auch von mir) hat man die vernünftige Breite von 6.50 m bestimmt. Ziel war auch, für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer, speziell für Velofahrer auf der Delsberg-/Bahnhofstrasse) mehr Platz zu haben. Und jetzt errichtet man die Trottoirs auf der Bahnhof-/Delsbergstrasse > 2.50 m breit (jetzt wiederholt genutzt als LKW-Parkplatz) und kein Velostreifen, obschon hier schon jetzt mehr Velofahrer als Fussgänger unterwegs sind, ebenfalls verläuft die beschlossene kantonale Radroute über diese Strecke …

Es ist eine Frage der Prioritäten: Wem geben wir wo Platz?

Man kann sich auch um Bundesgelder bemühen…

Allerdings werde man sich um Bundesgelder bemühen und das Projekt beim Agglomerationsprogramm des Bundes eingeben. Dieser müsse dann 40 Prozent der Kosten in der Höhe von 370 Millionen Franken übernehmen. «Es gibt keinen Grund, dass er dies nicht tut.» So der federführende Baselbieter Kantonsingenieur Drangu Sehu. Man erfülle alle Bedingungen des Agglomerationsprogramms.	Basel-Stadt wird nichts an Zuba zahlen, hat sich aber im Gegenzug zum Baselbieter Engagement dazu verpflichtet, eine neue Tramlinie zwischen dem Bachgraben und dem Bahnhof St. Johann zu erstellen. Ausserdem bemühe man sich auch um die Entwicklung des Veloverkehrs im betroffenen Gebiet, so Hans-Peter Wessels. Dieses stehe vor einem eigentlichen Entwicklungsschub. So sollen dort in den nächsten Jahren 6000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, was zu mehr Verkehr führe. Eine besse- *BaZ 20.06.2019, Se 23*	**… und Grellingen erfüllt mit der neuen Bahnhof-/Delsbergstrasse diese Bedingungen des Agglomerationsprogramms (für Millionenbeiträge des Bundes) <u>nicht</u>. Bravo!** Der Veloverkehr bleibt auch künftig auf der Strecke! Ein Dorf-Entwicklungsschub wurde verpasst!

WOCHENBLATT 4.10.2018

GRELLINGEN

Land für Schulhaus verkaufen

tim. Das Grellinger Primarschulhaus ist sanierungsbedürftig. Auch muss es den Anforderungen von Harmos angepasst werden. Gemeinderat Daniel Hugelshofer rechnet mit Kosten von etwa 2,3 Millionen Franken. Da aber der Gemeinde das Geld dafür fehlt, will sie knapp 3000 Quadratmeter einer Parzelle im Gebiet «Gerenagger» verkaufen.

Um dort bauen zu können, legte der Gemeinderat eine Zonenplan-Revision vor. Auf dem Gelände in Hanglage sollen mehrere zweistöckige Mehrfamilienhäuser entstehen mit 29 Wohnungen, wie Gemeinderat Stephan Pabst ausführte. In der Versammlung äusserten einige Bürgerinnen und Bürger Zweifel, ob die Wohnungen überhaupt vermietet werden könnten: «Dafür ist Grellingen zu wenig attraktiv», meinte einer. Ein andere sagte, die Gemeinde müsse mindestens einen «Lockstoff» für potenzielle Neuzuzüger bringen; denn die Steuern seien zu hoch.

Eine Frau regte an, das Land im Baurecht abzugeben, statt es zu verkaufen. Pabst wies darauf hin, dass auf diese Weise aber nicht genügend Geld für die dringende Schulhaus-Sanierung zur Verfügung stünde. Andere kritisierten den die vorgeschlagene Überbauung, die nicht in die Umgebung passe. «Würden Sie in einem solchen Haus wohnen wollen?», fragte ein Bürger rhetorisch. Eine Frau befand, Grellingen sie zu wenig familienfreundlich. Architekt Andreas Miville vom Architekturbüro Burckhardt & Partner, das den Bau realisieren will, appellierte an die Grellinger: «Reden Sie ihr Dorf nicht schlecht!» Die Gemeinde sei ein attraktiver Wohnort.

Ein Bürger hingegen lobte sowohl die Initiative des Gemeinderates als auch das Projekt selber. Seit langem wünsche man, dass Grellingen etwas unternehme: «Und nun tut man etwas – und alle sind dagegen.» So war es aber dann nicht, denn die Versammlung stimmte dem Verkauf mit 39 Ja-Stimmen gegen 25 Nein-Stimmen zu. Allerdings wurde er beauftragt, den Quadratmeter nicht unter 600 Franken zu verkaufen (der Gemeinderat rechnet mit einem Preis von etwa 650 Franken).

Auch dem Verpflichtungskredit von 32 000 Franken für die Sanierung des Schulhauses stimmte die Versammlung zu. Damit kann der Gemeinderat die Details für den Umbau ausarbeiten lassen.

Einladung zur Gemeindeversammlung

Ort: Grellingen, Gemeindesaal, Baselstrasse 6.
Zeit: Mittwoch, 26. Juni 2019, 20.00 Uhr.

Traktanden

1. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 12. Dezember 2018
2. Genehmigung der Rechnung 2018 der Einwohnergemeinde
3. Zustimmung zur Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen, Gebiet Grellingen Nord und Bewilligung der notwendigen Kosten in der Höhe von CHF 20'000.00
4. Genehmigung der Verpflichtungskredite für folgende Projekte:
   a) CHF 4.3 Mio. für die Sanierung der Primarschule im Aussen- und Innenbereich

… es wird Land für wiederkehrende Renovationen verkauft! … und wie (mit was) renoviert man, wenn das Land alle ist?

Nimm's Velo und fahr in die Schule

... aber, wie komme ich mit dem Velo zur Schule?

Die Infrastruktur entscheidet über die Wahl des Verkehrsmittels:

Entweder <u>Velo</u>

oder

<u>weiterhin Mami-Taxis zur Schule, zum Kindergarten …, wegen fehlenden Velowegen, niveaufreien Bahn- und Strassenquerungen (beim Schulhaus) …!</u>

FAZIT DER GANZEN GESCHICHTE

Alles wird teurer, nur die Ausreden werden billiger.

Rudolf Bernhard,
dt. Journalist

Verein Birsstadt: «Raum für die Zukunft»

BIRS-STADT
Raum für die Zukunft

Die zehn Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach schliessen sich 2018 im **Verein Birsstadt** zusammen. Ziel des Vereins ist, in der Zusammenarbeit ihre Kräfte zu bündeln und gemeinsame Interessen zu vertreten und umzusetzen. Der Verein bezweckt die Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit unter den Mitgliedergemeinden und die gemeinsame Vertretung von Interessen gegenüber anderen Gemeinden, Regionen oder den jeweilig betroffenen Kantonen.

MOBILITÄTSKONZEPT BIRSSTADT – DIE WEICHEN WERDEN GESTELLT

30. Juni 2020 Birsstadt 0 Kommentare

Zehn Gemeinden erarbeiten unter Beteiligung der Kantone eine gemeinsame Vision für die Mobilitätsentwicklung in der Birsstadt bis ins Jahr 2040.

KANTONALE RADROUTEN

27. September 2018 Birsstadt 0 Kommentare

Der Verein Birsstadt verfasst eine Stellungnahme zur Vernehmlassung zum „Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2018“, Objektblatt „Kantonalen Radrouten“. Die Birsstadt-Gemeinden begrüssen die Ziele des Objektblatts „Kantonale Radrouten“, da einerseits wichtige und langjährig diskutierte Langsamverkehrsverbindungen in der Birsstadt Bestandteil der vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturprojekte sind und andererseits, weil die EnergieRegion Birsstadt Gemeinden Massnahmen zur Änderung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs unterstützen. Allerdings werden eine richtige Strategie zur Veloverkehrsförderung sowie wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Birsstadt bemängelt. → Weitere Informationen

Mobilitätskonzept – Weichen werden gestellt

Mobilitätskonzept Birsstadt - die Weichen werden gestellt. Zehn Gemeinden erarbeiten unter Beteiligung der Kantone eine gemeinsame Vision für die Mobilitätsentwicklung in der Birsstadt bis ins Jahr 2040.

Zehn Gemeinden erarbeiten unter Beteiligung der Kantone eine gemeinsame Vision für die Mobilitätsentwicklung in der Birsstadt bis ins Jahr 2040. Siedlung, Landschaft und Verkehr machen nicht an Gemeindegrenzen halt. Mit dem «Raumkonzept Birsstadt 2035» haben deshalb sieben Birsstadt-Gemeinden im Jahr 2016 eine gemeinsame Strategie entwickelt, den Weg zu einer nachhaltigen Raumplanung in der Region aufgezeigt und daraufhin das Mobilitätskonzept «Birsstadt» lanciert. Es soll veranschaulichen wie, parallel zur Siedlungsentwicklung, die Mobilität und das Verkehrsaufkommen gestaltet und organisiert werden. Die Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt sowie die Geschäftsstelle Agglo Basel unterstützen das Konzept.

Das verabschiedete Raumkonzept geht davon aus, dass die Birsstadt bis 2035 um ca. 10 000 bis 12 000 Einwohner und um ca. 8000 bis 10 000 neue Arbeitsplätze wachsen wird. Neue Einwohner und mehr Arbeitsplätze bedeuten auch eine Zunahme an Mobilität. Mit «Birsstadt» sollen nun die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst konkret und griffig aufeinander abgestimmt werden. Es gilt, Lösungen sowohl für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr, als auch für den Fuss- und Veloverkehr aufzuzeigen. Da sich die Mobilität bis 2040 verändern wird, werden gesellschaftliche Megatrends berücksichtigt. Ebenso zentral ist die gesamtheitliche Abstimmung mit den Natur- und Naherholungsräumen.

Das Unternehmen Kontextplan aus Bern wurde mit der Erarbeitung des Konzeptes beauftragt. Der anspruchsvolle Planungsprozess zwischen Birsstadt, Kantonen und Gemeindebehörden wird bis ins Jahr 2022 dauern.

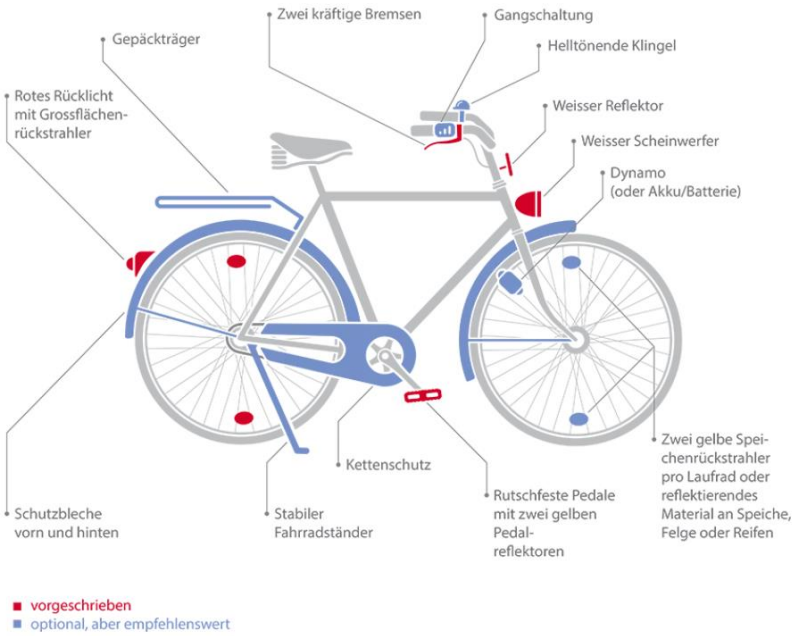
Medienkontakt: Arbeitsgruppe RPLG, Melchior Buchs Tel. 061 511 63 00, melchior.buchs@reinach.bl.c

Grälliger Dorfzytig Eggflue-Echo 3/2020 (Oktober)

Kantonaler Richtplan (KRIP)

Ungelöste Probleme nicht an kommende Generationen weitergeben
Man darf die mangelhafte (auch künftige) Gesamt-Verkehrs-Situation in Grellingen nicht schönreden (wie es das TBA und die Gemeinde machen, Brief an mich vom 28.03.2019).
Das Problem des sicheren, attraktiven Veloverkehrs (kantonale Radroute) in Grellingen ist ungelöst. Es braucht eine Lösung:

Sie haben Ideen/Massnahmenvorschläge für die Gestaltung der Grellinger Dorfmobilität der Zukunft? Kreative und mutige Köpfe sind gefragt. Schreiben Sie Ihre Ideen der Gemeinde.



Vereinskartell Grellingen

Die offizielle Seite der Grellinger Vereine

Suchen

Startseite Aktuell Spielplan **Vereine** Formulare VKG intern

Veloclub

Kontakt:
Velo-Club Eggfluh
Präsident
Hansruedi Kübli
Gehrenackerweg 2
4203 Grellingen
Tel 061 741 18 31

Leider ist der Velo-Club im Moment nicht aktiv.

Mobilität Aesch per 01.05.2020

Mit Wehmut schauen wir diesem Prozess in Aesch zu, Abb. 2.10, 2.11, wie für die Mobilität für morgen gebaut wird. Und in Grellingen passiert nichts (Aufhebung der SBB-Niveauübergänge, Lückenschluss in der Kant. Veloroute etc.).

Was nützen die besten Gesetze, Vorschriften, Normen, Richtlinien, wenn gerade die, die sie gemacht haben, sich nicht daran halten? Wie sollen wir unseren Politikern noch vertrauen, wenn sie durch ihr Verhalten unglaubwürdig sind.

Staus für viele weitere Jahre

Die H18 zwischen Delémont und Muttenz gehört nun dem Bund. Verbesserungen im Gebiet Angenstein rücken damit in weite Ferne.

Dimitri Hofer

Die Worte der Baselbieter Regierung versprühen wenig Hoffnung: «Es wird schwierig sein, bei den Verkehrsmassnahmen in der Kompetenz des Bundes auf der Achse Basel-Jura massgebliche Beschleunigungen bei den Bundesinvestitionen zu erreichen.» So lautet das Fazit auf ein Postulat von FDP-Landrat Rolf Blatter. Er wollte wissen, wie die Möglichkeiten des Baselbiets aussehen, den Bund zu Verbesserungen der Verkehrssituation zwischen Delsberg und Basel zu bewegen.

Besonderes Augenmerk richtete Blatter in seinem Vorstoss auf den Autoverkehr. Die H18, die von Delémont nach Muttenz verläuft, zählt seit diesem Jahr zu den Nationalstrassen. Die Verantwortung ist im Zuge des Neuen Netzbeschlusses von den Kantonen an den Bund übergegangen. Vor allem im Gebiet Angenstein und im Raum Laufen ist die Strasse stark befahren. Seit Jahrzehnten stehen Projekte im Raum, die für Entlastung sorgen sollen. Durch die neue Zuständigkeit beim Bund drohen sie aber nach hinten verschoben zu werden.

Nadelöhr: Besonders zu Stosszeiten ist das Gebiet Angenstein sehr stark befahren. Bild: Roland Schmid (Duggingen, 20. Oktober 2020)

Regierung: «Überregionale Nachfrage ist gering»

Der Kanton Baselland hat Vorarbeiten für eine Realisierung des Muggenbergtunnels bei Angenstein sowie die Umfahrung von Zwingen und Laufen geleistet. Die Vorhaben liegen, gemeinsam mit Hunderten weiteren Projekten auf den 400 Kilometer langen neuen Nationalstrassen, nun in der Zuständigkeit des Bundesamts für Strassen (Astra). Damit stehen die Projekte in Konkurrenz zu anderen in der Schweiz. Hier sieht die Baselbieter Regierung ein Manko, wie sie in der Antwort auf das Postulat Blatters schreibt: «Die überregionale Nachfrage Basel-Westschweiz ist gering und wird gemäss aktuellen Prognosen auch in Zukunft nicht zunehmen.» Die grössten Möglichkeiten, beim Bund einzuwirken, bestünden «noch bei der Engpassbeseitigung Angenstein». Dort könne man mit einem Defizit der Verkehrsinfrastruktur und einer Netzbereinigung argumentieren.

Die Aussagen der Regierung zeugen nicht gerade von Zuversicht und Enthusiasmus. «Dabei braucht es, damit der Bund die Projekte umsetzt, welche die Kantone schon längst hätten realisieren sollen, engagiertes Lobbying in Bern», sagt der Grellinger CVP-Landrat Franz Meyer. Der Baselbieter Regierungsrat sei hier weiterhin gefordert, erst recht nach dem klaren Ja des Baselbieter Stimmvolks am 27. September zur Hochleistungsstrassen-Initiative. Meyer verlangt überdies: «Die Regierung muss den noch immer ausstehenden Schlussbericht zur Verkehrsberuhigung im Knoten Angenstein endlich vorlegen und sich beim Astra dafür einsetzen, dass der längst überfällige Muggenbergtunnel gebaut wird.»

Projekte geniessen beim Astra nur dritte Priorität

Zusammen mit den beiden Laufentaler Landratskollegen Ermando Imondi (SVP) und Martin Dätwyler (FDP) hat sich Meyer Mitte August vor Ort bei Astra-Direktor Jürg Röthlisberger über die Zukunft der Projekte auf der H18 erkundigt. «Er sagte, dass alle bisherigen Projekte und Projektideen mit dem gleichen Raster auf ihre Dringlichkeit und ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft werden.» Im ersten Halbjahr 2021 soll der Bericht an Bundesrat und Parlament übergeben werden mit der Empfehlung, welche Projekte wann realisiert werden sollen. Dies bestätigt Astra-Sprecher Thomas Rohrbach. Seine Ausführungen lassen nicht darauf schliessen, dass die Projekte im Baselbiet vom Bund rasch realisiert werden: «Erste Priorität hat die tägliche Verfügbarkeit der Strecken. Dem baulichen Unterhalt und der Erneuerung kommt die zweithöchste Priorität zu. Erst dann folgen Ausbauten im Sinn von Verbesserungen, Kapazitätsausbauten und Ausbauten zu Gunsten Dritter.»

Der Bau der Strassenbauprojekte auf der H18 dürfte also wohl noch lange auf sich warten lassen. Postulant Rolf Blatter lässt sich auf jeden Fall von der Antwort der Regierung nicht entmutigen. «Der Baselbieter Regierungsrat macht leider keine grossen Anstalten, sich beim Bund einzusetzen. Wir müssen uns deshalb ein anderes Vorgehen überlegen.» Eine Möglichkeit wäre es, wenn Nationalräte aus den betroffenen Kantonen gemeinsam beim Astra vorstellig werden.

Neue Velostreifen sollen den Dreispitz sicherer machen

Die Basler Regierung will den Velofahrerinnen und Velofahrern mehr Platz geben. Zuerst muss aber noch das Parlament zustimmen.

Der Dreispitzknoten in Basel soll für rund 12 Millionen Franken erneuert werden. Im Zuge der Arbeiten will die Regierung die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Profitieren sollen mit durchgehenden Radwegen insbesondere Velofahrerinnen und -fahrer.

Derzeit enden die von Baselland her in Richtung Basel führenden Velostreifen beim Dreispitzknoten abrupt an der Kantonsgrenze, wie die Regierung in einer Mitteilung vom Dienstag schreibt. In Zukunft sollen Velostreifen beidseits der Münchensteinerstrasse ohne Unterbruch durchgehend über die Kreuzung führen.

Von der Entflechtung des Auto- und des Veloverkehrs versprechen sich die Verantwortlichen eine markante Erhöhung der Verkehrssicherheit. Allerdings braucht es für die Velostreifen mehr Platz, weshalb die Trottoirs näher an die anliegenden Liegenschaften rücken müssen. Mit den betroffenen Grundbesitzern sollen entsprechende «Dienstbarkeiten» abgeschlossen werden, wie es im Communiqué heisst.

Für 12,3 Millionen Franken wird der Verkehrsknoten im Dreispitz überholt.

Für den motorisierten Verkehr sollen alle Fahrspuren bestehen bleiben. Vorgesehen ist eine neue separate Rechtsabbiegespur, die aus Richtung Wolfsgottesacker von der Münchensteinerstrasse in die Dornacherstrasse führt.

Acht Bäume werden gefällt, sechszehn gepflanzt

Verbessert werden die Verhältnisse im Bereich der ÖV-Haltestelle Dreispitz auch für die Menschen, die zu Fuss unterwegs sind und Tram und Bus benutzen. Überdies werden entlang der Münchensteinerstrasse 16 neue Bäume gepflanzt. Die Hälfte davon ersetzt bestehende Bäume.

Die Kosten für die Erneuerung des Dreispitzknoten zwischen Dornacherstrasse und Wienstrasse sind auf 12,3 Millionen Franken veranschlagt. Realisiert wird das Projekt nach Zustimmung durch den Grossen Rat frühestens ab 2023. Ausgeführt werden die Arbeiten im Zuge der Erneuerung von Strassenbelag und Tramgeleisen sowie von Gas-, Wasser- und Stromleitungen. Die Kosten für die Leitungssanierungen durch die Industriellen Werke Basel (IWB) sind in den 12,3 Millionen Franken nicht enthalten.

Als im Februar 2020 die Verkehrsinitiative des Gewerbeverbandes abgelehnt wurde, kam bereits die Forderung auf, die innerstädtischen Velowege auszubauen. In dieser Diskussion wurde gerade die Verbindung zwischen Dreispitz und etwa Kleinhüningen genannt, die weiterhin für Velofahrende schwierig zu bewältigen sei. *(sda/sil)*

BZ vom 02.12.2020

… und in Grellingen verpasste man die Gelegenheiten

E-Bikes: Geplanter VELO-Rayon Grellingen

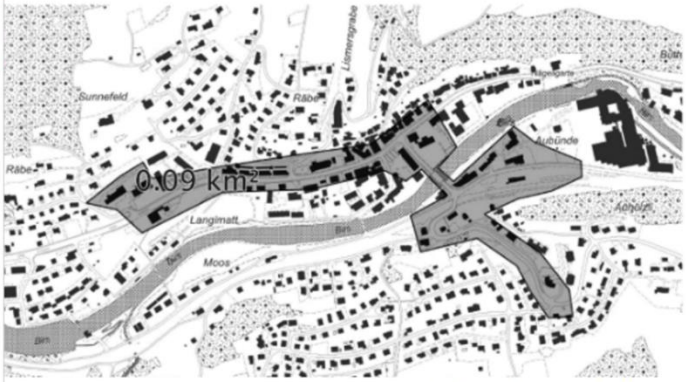
(Eggflue-Echo 4-2020 (Dez. 2020) Seite 6, Gemeinde Grellingen)

Wir probieren das Teilen

Sicherlich haben Sie im Raume Basel schon das eine oder andere Mal eines der weissen, rot beschrifteten Elektrovelos gesehen und gedacht, was ist das. Diese Fahrräder gehören zum Sharing-Unternehmen Pick-e-Bike. Nachdem die App auf Ihrem Smartphone installiert und Ihre Kreditkarte aktiviert ist, können Sie auf der App ein freies Fahrrad suchen, reservieren und vor Ort auslösen. Nachdem Sie den beiliegenden Helm angezogen haben, können Sie losfahren, sei es eine Velotour, für einen Einkauf oder den Weg zur Arbeit. Brauchen Sie das Fahrrad nicht mehr, können Sie es in einem gültigen Rayon parkieren und ausloggen. Die eingeloggte Zeit wird Ihrer Kreditkarte belastet. Kein Laden der Batterie, kein Radwechsel, keine Bremsen ersetzen, einfach nur nutzen. Leider wird dieses Angebot nur in Basel und der nahen Umgebung angeboten.

Aktueller Rayonplan

Der Verein Promotion Laufental hat nun einen Betriebsversuch im Laufental initiiert und motivierte die Laufentaler Gemeinden, an diesem halbjährigen Versuch teilzunehmen. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 7. September 2020 beschlossen, das Angebot für einen Versuch mit dem Fahrrad-Sharing Pick-e-Bike anzunehmen. Für den Versuch wurde ein Rayon im Zentrum von Grellingen definiert, in welchem die Fahrräder nach Gebrauch ausgecheckt oder eingecheckt werden können. Dieser Raum entspricht auch dem für den Unterhalt der Batterien, welcher der Werkhof erbringen muss. Auf dem beiliegenden Plan sieht man das vorgeschlagene Gebiet.



Geplantes Rayon Grellingen

Dieses Rayon ist derart gestaltet, dass die Fahrräder frequentiert benutzt werden können, ohne im ganzen Gemeindegebiet ein Fahrrad zu suchen. Wir hoffen im Frühjahr/Sommer 2021 beim Versuchsstart auf eine rege Beteiligung. Der Start des Pick-e-Bike in Grellingen wird rechtzeitig angezeigt, so dass wir gleich zu Beginn mit Volllast fahren können!

E-Mobilität auf zwei Rädern, VELO-Rayon Grellingen:

… unbestritten sind beim VELO-Rayon Grellingen (dem örtlichen Veloverkehr*) **die Nord-Süd-Hauptachsen** (Schulhaus, Dorfzentrum, Bahnhof, Neutal). **Notabene die gleichen Achsen, über die die beschlossene, separate «Kantonale Radroute» führt (führen sollte!).** Die Anforderungen an eine direkte und unterbruchfreie Veloinfrastruktur sind längst in Normen/Regeln (Velogesetz) festsetzt und eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo auf kurzen Distanzen zum Einsatz kommt, vgl. Seite 11. **Nur ein durchgängiges und sicheres Velonetz ist ein attraktives Velonetz.** Nebeneffekt: Elterntaxis sind Vergangenheit.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität **der Veloinfrastruktur** wurde aber bei den kürzlichen Strassenbauten **nicht beachtet.** Im Gegenteil, die Strasse wurde verschmälert und Velofahren notgedrungen auf Trottoirs zugelassen! Fakt ist: Dem «Grellinger VELO-Rayon» wurde **keine** fortschrittliche Veloinfrastruktur verpasst (wie beschlossen, s. S. 2). = Polit-Planung **ohne Weitblick.** Für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Velowegen sind die Kantone und Gemeinden zuständig. Dies bleibt auch mit dem Bundesbeschluss Velo so.

*) Veloverkehr bezeichnet die Raumüberwindung per Velo und schliesst die E-Bikes, E-Trottis und Mofas mit ein. Je nach Fortbewegungsmotiv wird unterschieden in:

- **Veloalltagsverkehr** = zweckgebundenes Velofahren zum Erreichen eines Ziels (Arbeit, Ausbildung, Einkauf etc.). **Dazu zählen auch die Schulwege.**
- **Velofreizeitverkehr** = Velowandern zu Erholungs- und Freizeitzwecken, der Weg ist das Ziel.

Zahlen und Fakten zu den Elektrovelos und E-Bikes (Pro Velo Schweiz)

Elektrovelos und E-Bikes sind DER Verkaufstrend der letzten Jahre. 2018 wurden 111'000 Exemplare verkauft. (Quelle: www.velosuisse.ch). Dank dem E-Bike steigen neue Benutzergruppen (wieder) aufs Velo: SeniorInnen, Pendler mit längeren Distanzen und/oder Höhendifferenzen zum Arbeitsort, Familien mit Veloanhängern. Das E-Bike ist aber auch Konkurrenz zum Zweitauto. Diese Entwicklung ist auch für die traditionell Velofahrenden von Vorteil: sie erhöht das Bewusstsein bei den Planungs- und Baubehörden für die Bedürfnisse des schnellen Veloverkehrs.

Die schnellen, motorunterstützten Fahrzeuge haben aber auch Nachteile. Die Batterie muss aufgeladen und evtl. herumgetragen werden, die Bremsen nützen sich schneller ab und der Preis kann prohibitiv sein. Zudem fallen E-Bikes versicherungstechnisch nicht in jedem Fall in dieselbe Kategorie wie die motorlosen Velos. Pro Velo empfiehlt, sich bei der Versicherungsgesellschaft betreffend Haftpflicht und Diebstahl zu erkundigen.

Velojournal publiziert jährlich ein E-Bike-Special mit vielen Informationen zu den verschiedenen Motoren, Antrieben, Batterien und weiteren nützlichen Tipps, welche die Wahl des richtigen E-Bikes zum richtigen Zweck erleichtern (passwortgeschützt für AbonnentInnen und solche, die es werden wollen, bzw. mit Bestellformular).

Viele Gemeinden und Städte unterstützen den Kauf von E-Bikes. Wann wird auch der Kauf des traditionellen Velos subventioniert? Allen, die dank eines E-Bikes neu aufs Velo sitzen empfiehlt Pro Velo den Besuch eines Velofahrkurses.

Dokumente und Links zum Thema

- Positionspapier Pro Velo Schweiz zu Elektrovelos (2019)
- Bundesamt für Energie (2014): Bericht "Verbreitung und Auswirkungen von E-Bikes in der Schweiz"
- Bundesamt für Strassen (2019): "Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Motorfahrrädern und Elektro-Rikschas" (2019)
- e-bike-ratgeber.ch - Sammlung technischer, rechtlicher und weiterer Informationen rund um Elektrovelos
- New Ride - Förderprogramm für E-Fahrzeuge von Energie Schweiz
- Velosuisse - Informationen zum Velomarkt Schweiz
- Mobilitätsakademie - Think Tank des TCS zu Fragen der Mobilität
- my-ebike Kostenloser online-Marktplatz für E-Bikes
- Flyer - Hersteller von E-Bikes in Huttwil
- Stromer Stromer E-Bikes in Oberwangen
- Gewa - Die Stiftung Gewa verkauft Occasions-E-Bikes in der Region Bern
- Admin.ch - Standortbestimmung zur Elektromobilität in der Schweiz
- e-mobile - Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge
- VCS Verkehrsclub der Schweiz -E-Bikes klug kaufen – sicher fahren
  VCS Verkehrsclub der Schweiz - Versicherung für E-Bikes
- TCS Versicherung - Bike-Assistance

Europa:

- Position ECF - Position der European Cyclist Federation zum E-Bike
- www.bike-eu.com - News zum Europäischen Markt

AESCH PFEFFINGEN

23.06.2021

Teilen ist das neue Haben

Setzen auf E-Mobilität: (von links) Thomas Häring-Haslach, Bürgerrat Aesch, Eveline Sprecher, Gemeindepräsidentin Aesch, Sven Stohler, Gemeindepräsident Pfeffingen, Roman Cueni, Verwaltungsleiter Aesch, Stephan Hohl, Gemeinderat Aesch. Foto: Marianne Vetter

Am Montag stellte die Energiestadt Aesch vier neue E-Mobilitätsangebote vor, bei der vor allem auch der Velo-Verkehr profitiert.

VON: MARIANNE VETTER

«Keine 100 Seiten Konzepte und keine 50 Power-Point-Folien. In Aesch setzt man nachhaltige, neue Mobilitätsformen einfach um», so Gemeindepräsidentin Eveline Sprecher beim Medienanlass auf dem Aescher Schlossplatz.

In der Tat, mit einem Cargo-Leihrad, zwei E-Bike-Schnellladestationen, dem «Pick-e-Bike»-Sharing-Angebot und drei neuen Ladestationen für Autos sorgt Aesch zweifellos für «positive Energie».

Die erste Neuerung: Ab sofort steht in Aesch das Sharing-Angebot «Carvelo2go» zur Verfügung. Das elektrische Lastenvelo kann stundenweise gemietet werden und ist online auf «Carvelo2go» buchbar. Stationiert ist das von der Gemeinde finanzierte Velo bei der TopPharm Apotheke Kunz im Dorfzentrum. Die Buchungsgebühr beträgt fünf Franken, danach bezahlt man 2,50 Franken pro Stunde. Mit einer TCS-Mitgliedschaft oder einem «carvelo2go»-Halbtax-Abo a 90 Franken halbieren sich die Mietpreise. «Das Carvelo ergänzt das Mobilitätsangebot in Aesch perfekt. Dank «carvelo2go» können Aescherinnen und Aescher schwere Lasten bis zu 100 Kilogramm umweltfreundlich und bequem nach Hause transportieren», so Roman Cueni, Verwaltungsleiter, «und auch das Aescher Gewerbe kann von diesem Angebot profitieren.» Und Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie, Initiantin des Angebots, freut sich: «Carvelos entlasten den Stadtverkehr. Sind Erwachsene und

Kinder erstmals vom Lastenvelovirus infiziert, wollen sie immer seltener zurück auf den Vorder- oder Rücksitz eines Autos.»

Schnellladestationen für E-Bikes

Eine richtig gute Sache sind auch die zwei neuen E-Bike-Schnellladestationen, die beim Restaurant Mühle und auf dem Löhrenacker installiert und bereits ab August genutzt werden können. Hier können alle gängigen E-Bike-Modelle ohne eigenes Ladegerät innert kurzer aufgeladen werden. Ein Angebot von dem auch der regionale Tourismus profitiert. Die Ladestationen werden von der EWA Energie Uri erstellt. Kein Zufall, denn wie zu erfahren war, ist der verantwortliche Leiter bei der EWA-energieUri, Iwan Imholz, im Nebenamt auch Gemeindepräsident der Aescher Patengemeinde Unterschächen. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit Baselland Tourismus, der Gemeinde und der Bürgergemeinde initiiert.

Weiter entstehen in Aesch in Zusammenarbeit mit der IWB (Industrielle Werke Basel) drei neue E-Ladestationen. Die «Zapfsäulen» für Elektro-Autos werden beim Bahnhof Aesch, beim Gartenbad und beim Friedhof zur Verfügung stehen. Und: Ab sofort können Pick-e-Bikes auch in Aesch und Pfeffingen genutzt werden. Ein System, das bereits vielerorts das Stadtbild prägt: Per App sucht man sich via Smartphone ein freies E-Bike, nutzt es und stellt es innerhalb einer definierten Pick-e-Bike-Zone wieder ab. Die Abrechnung erfolgt ebenfalls via App (Kreditkarte) im Minutentarif. Dabei gibt keine monatlichen Fixkosten, keine sonstigen versteckten Gebühren. Das Sharing-Angebot der BLT Baselland und Transport AG, der PrimioEnergie und der Basler Kantonalbank wurde 2018 in der Region lanciert und wird seither laufend erweitert. Eine runde Sache, die in Aesch auf die Beine gestellt wurde. Da passte es gut, dass am Tag der kleinen Feierlichkeit auch der Baustart für die Erneuerung der Velo, E-Bike und -Rollerabstellplätze am Bahnhof in Aesch erfolgte.

Die Birsstadt macht vorwärts

Der Verein Birsstadt hat mit dem Bike-Sharing Anbieter Pick-e-Bike einen Rahmenvertrag für die ganze Birsstadt unterzeichnet. Darin geregelt ist das gemeindeübergreifende Angebot von E-Mietvelos. Gemeinden können sich mit einem individuellen Vertrag anschliessen. Ziel ist, das Angebot für Einwohnerinnen und Einwohner zu vereinfachen, das Angebot gemeinsam zu bewerben und ein durchlässiges und flexibles System für die Zukunft zu schaffen. Die Birsstadt setzt damit ein Zeichen für die Zukunft. Im Mobilitätskonzept Birsstadt, welches derzeit erarbeitet wird, liegt der Fokus stark auf dem Ausbau des Veloverkehrs und Sharing-Angeboten. Der Rahmenvertrag bietet den Birsstadt-Gemeinden dafür nun eine ideale Basis. Aesch und Pfeffingen haben den Vertrag unterzeichnet und die Bevölkerung profitiert vom neuen Angebot.

9 Impressum

Grellingen*inside*

Bildautoren und Text-Sammlungen
Bildarchiv Kanton BL, TBL, dutti, frabo, grello, Grellinger Zonen-Reglement Dorfkern, Grellinger Bürger, Ex-Grellinger, Google, Geo-Maps, BaZ, Eggflue-Echo, WochenBlatt, BfU, Stammtisch, ortsfremde Architekten und Planer etc.

Grellingen*inside* (print & online) erscheint in loser Folge respektive nach einer variablen Zeitspanne und **ist öffentlich zugänglich**. Auf www.inside.grello.ch, Rubrik **Archiv**, **Archiv 1** findest du die Ausgabe im PDF-Format, das E-Paper hat viele Vorteile: Du hast die Ausgabe stets aktualisiert, mit farbigen Bildern und anklickbaren Links zu anderen Inhalten und Artikeln zur Hand. Als registrierter Nutzer (das Archivportal ist Passwortgeschützt) kannst du den Inhalt jederzeit über den PC, Tablet, Laptop oder das Smartphone aufrufen.

Haftungsausschluss
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Grellingen*inside* übt nicht nur Kritik, sondern macht gleichzeitig auch konstruktive Vorschläge für eine Besserung.

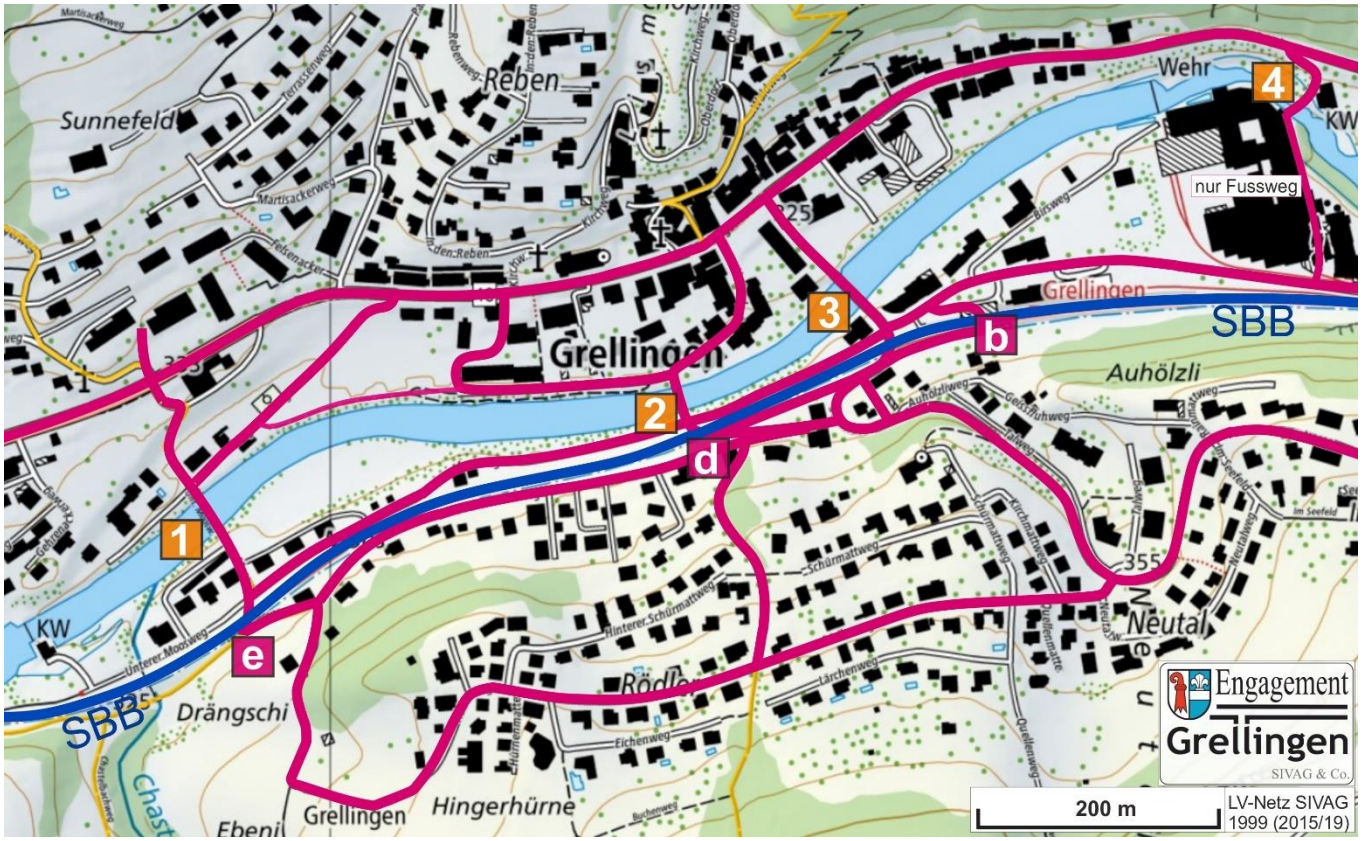
Fehler melden
Falls du fehlerhafte Seiten/Bilder oder einen inhaltlichen Fehler/Irrtum entdeckt hast bzw. wenn etwas inhaltlich nicht den Tatsachen entspricht – dann lass es mich bitte wissen - Unrichtigkeiten sollen sich nicht verbreiten. Ohne schriftlichen Gegenbericht wird angenommen, dass die Sachverhalte verstanden und akzeptiert sind. Die Situationen/Erklärungen sind involvierten Parteien zur Stellungnahme elektronisch zugestellt worden. Bitte lass du mich auch wissen, falls du weitere Informationen benötigst.

Danke für deinen Besuch. Einen schönen Tag noch. Bis bald mal wieder.
Grellingen*inside*

*) «Netzwerk Verkehrssicheres Grellingen: Aufhebung der 6 SBB-Niveau-Bahnübergänge und Ersatz durch Über-/Unterführungen», siehe www.velo.grello.ch , Skizze auf der letzten Seite.
(jetzt haben wir auf 1.7 km (Bahnhof bis Chessiloch) keine einzige niveaufreie Querung der SBB)

Die Zukunft der dorfMOBILITÄT hängt davon ab, was Grellingen heute tut. Grellingen sorge dafür, dass du am Ende des Doppelspurausbaus nichts zu bereuen hast.

>>> Selbst die beste Ausrede holt verpasste Chancen nicht zurück. <<<



Vorschlag SIVAG 1999, 2015/19: «Mobiles Dorfleben – lebendiges Grellingen»
Netzplan Velo-/Fussverkehr (Langsamverkehr (LV)), Hauptroutennetz

Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer wollen direkt und sicher auf komfortablen, zusammenhängenden und dichten Netzen ans Ziel gelangen (Kantonale Wanderwege sind gelb markiert).

Fuss- und Velowegnetze müssen die Anforderungen für alle Benutzergruppen erfüllen. Die Qualität der Netze wird anhand der folgenden Kriterien definiert:

- attraktiv
- sicher
- zusammenhängend und dicht (kurze Verbindungen)
- hindernisfrei

Unser Dorf: Wir bleiben hier!
Grellingen
MOBILITÄT für morgen
Dorf bleibt Dorf
Langsamverkehr
&
SBB-Doppelspurausbau

Quelle:

- ASTRA (Bundesamt für Strassen).
- SIVAG (Sichere Verkehrsachsen Grellingen), auf Basis des obigen, nicht amtlichen Netzplans fusst Variante 4 z (siehe letzte Seite).
- Anwohner/Bürger.
- Schulkommission (Schüler wünschen sich sicherere Schulwege).
- ForumRomanum Bahnhof Grellingen.

Realitäten des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr, Wandern usw.) in Grellingen, Stand Mitte 23:

- Das BL-Projekt des niveaufreien Bahnübergangs der Strasse inkl. Velostreifen (Nunningerstrasse, Seewen-/Duggingerstrasse) wurde 2017 sistiert, weil man sich nicht einig war.
- Die Netzlücke in der «Kantonalen Radroute Nr. 23» vom Bahnhof (Richtung Zwingen) bis zur Kirche wurde bei der Strassensanierung 2016 nicht geschlossen, die Lücke blieb. Diese Velostreifen hätten in erster Linie der dorfMOBILITÄT gut getan (siehe Abb. 1.17).
- Gem. Kt. BL (2023) fehlt in Grellingen eine «amtliche» Netzplanung Langsamverkehr, darum wurden/werden beim SBB-Doppelspurausbau keine hindernisfreien Unterführungen vorgesehen.!?
- Reaktion Grellingen (18.04.2023): «Die Umsetzung des SBB-Doppelspurausbaus ist auch für Grellingen eine Herausforderung und wird vom Gemeinderat eng begleitet».!?
- **Und wenn dann mal früher oder später der Strassen-Barriere-Übergang Nunningerstrasse (inkl. Fussgängerübergang) durch eine reine Stassen-Überführung ersetzt wird (siehe Skizze auf folgender Seite) haben wir auf 1.7 km für den LV keine Verbindungen der Dorfteile mehr. Das ist schlecht für die Gemeinschaft und im Dorf herrscht die totale «tote Hose».**

SBB — Ober-Grellingen (südlich der SBB) — SBB

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg der Verbindung der Dorfteile (LV).

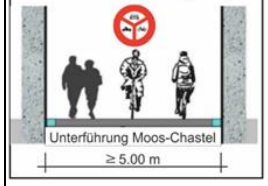
SBB — Unter-Grellingen (nördlich der SBB) — SBB

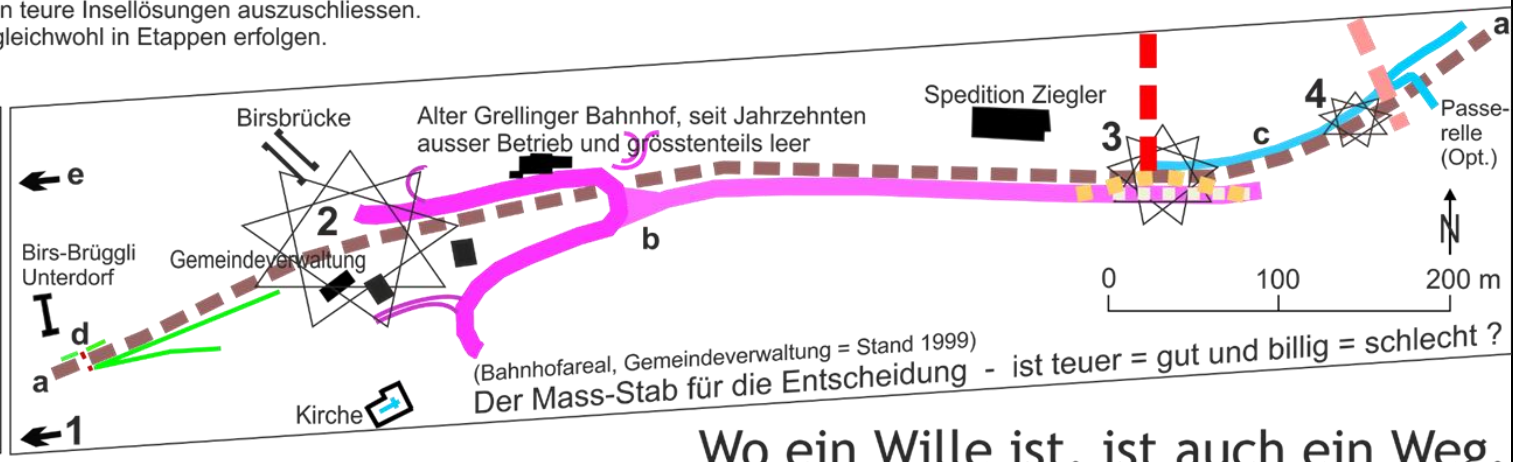
Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg der Verbindung der Dorfteile (LV).

Mobilität und Zukunft - Unbehinderte Mobilität Grellingen*: Freie Fahrt für Bahn (Doppelspurausbau), Auto und Velo, frei z'Fuess

Neue Strassen- und Wegführung im Bereich der vier Haupt-Bahnübergänge (Nr. 1 - 4): Sicher und flüssig, d.h. ohne Schranken. Sowie mit kurzen (kürzeren), direkten** Verbindungen mit einzigartigen Vorteilen, die für alle Verkehrsteilnehmer zutreffen. Das "Projekt Aufhebung der Bahnübergänge" ist als ganzes studiert worden, um Verrenner in teure Insellösungen auszuschliessen.
Die Realisierung kann gleichwohl in Etappen erfolgen.

Pos. e: Fussgänger/ Velo-Unterführung «Moos-Chastel», für Rettungsfahrzeuge frei (Ersatz des Strassen-Niveauübergangs 1)





Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

a) Eisenbahn SBB

b) Strasse (Nunningen + Duggingen/Seewen) mit Überführung über SBB, neu**, Varianten Direktanschluss zur T18 (A18) (Zukunft)

c) Dugginger-Strässchen (3.5 t) mit Veloweg nördlich vom Bahntrasse mit Fussgängerüberführung auf Felskopf bei Kreuzung Dugginger-/Seewenstrasse, teilweise neu (der Veloweg ist als regionale Hauptradroute im CH-Netzwerk für den Langsamverkehr beschlossen und ausgewiesen. Vgl. Hintergrundinformation der Bau- und Umweltschutzdirektion BL von 1998, Bestätigung TBA (Kantonsingenieur J. Anno 2011/12)).

d) Fussgängerunterführung; Vorfabrizierte (mit teilweise neuen Zuwegen auf der Südseite), kinderwagen-/rollstuhlgängig, H 2.40 m (Ersatz des einstigen Fussweg-Niveauübergangs).

e) Fussgänger/Velo-Unterführung; Vorfabrizierte (»Rettungsfahrzeuge frei») Moos-Chastel. Im Moos, auf Achse des oberen Birs-Brügglis, wünschen Anrainer/Mitbewohner eine niveaufreie Querung (Querschnitt ähnlich wie bei den Wappenfelsen) (Ersatz des einstigen Strassen-Niveauübergangs (1)). Ein attraktiver Fuss-/Veloweg vom Rödler zur Schule und Sportplätzen wird zu einer drastischen Reduzierung des jetzigen Elterntaxi-Dienstes führen.

*) Ehemals hatten wir sogar 7 Niveauübergänge. Zwei davon wurden ersatzlos aufgehoben – schlecht für die hiesige Gemeinschaft & Schule (die Unterführung beim Chastelbach ist kein vollwertiger Ersatz, weil nicht velo-/kinderwagen-/rollstuhltauglich); Nur einen ersetzte man durch eine autogängige Unterführung.

**) z.B. Fussgänger gelangen ab SBB-Perron, notabene durch die Strasse überdacht, direkt (in 10 Meter) auf die Bahnüberführung Nunninger-/ Duggingerstrasse; Fazit: der Rödler rückt näher zum Bahnhof, die jetzige Marschzeit zum Quartier reformierte Kirche/Geissfluhweg wird halbiert.

SIVAG (Sichere Verkehrsachsen Grellingen)
Streit der Varianten

Netzwerk Verkehrssicheres Grellingen: Aufhebung der 6 SBB-Niveau-Bahnübergänge (4x Strasse, 2x Fussweg) und Ersatz durch Über-/Unterführungen

mögliche Lösung nach Variante 4 z (zwuckli)
(auf Impuls im E-Echo 2/99, Vorschlag an SIVAG: 23.08.1999)

Hier planen Grälliger die passende Lösung für IHRE Zukunft:

Variante 4 z (zwuckli)

Entwurf / Ursprung: Gruppe zwuckli Grellingen/Aesch www.velo.grello.ch	- Präzis.aufgrund Rückfragen 20.04.2023 fm - Kt. Radroute gem. Kantonsing. 2011 fm - Passerelle Dugging./Seewen 12.09.1999 fm - Wendeplatz (PTT-Cars) 02.09.1999 fm Beschrieb Revision Datum Name	Datei: f9-gb-17-a4_06-97 M 1: skizz.: 20.08.1999 fm	

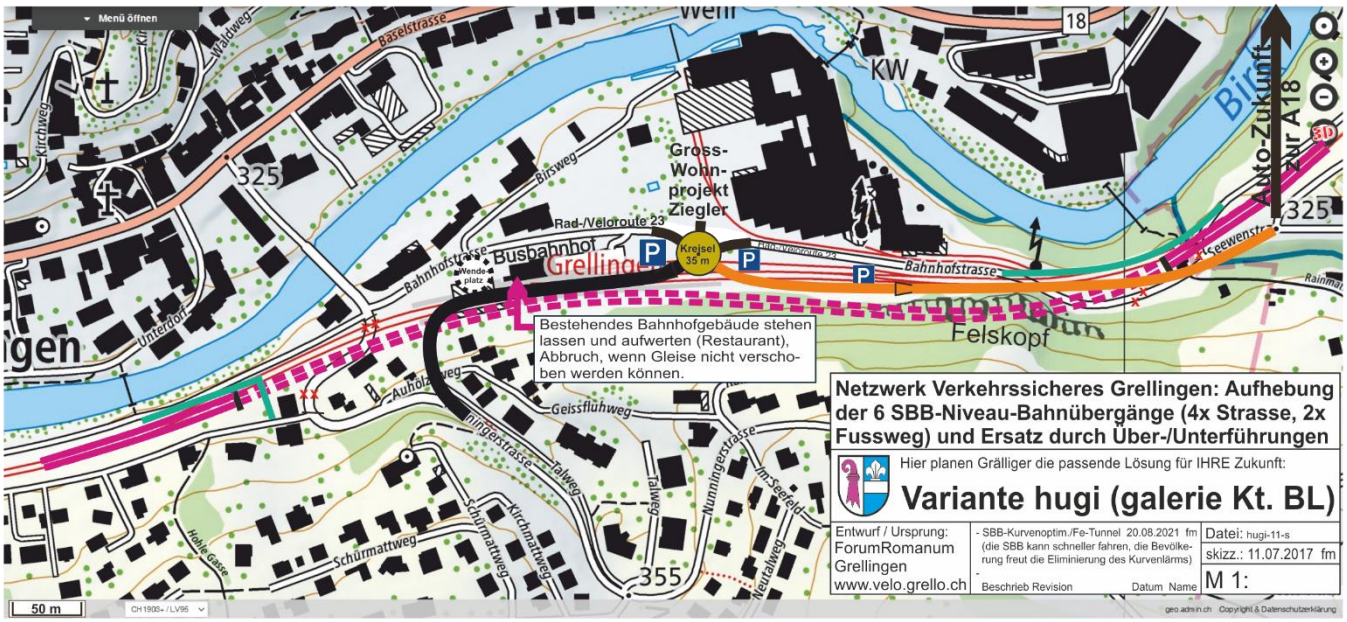


Abb. 2.9.3: Variante «Hugi SBB-Tunnel/Galerie Kt. BL», in Anlehnung an Abb. 2.9. Vorteile für alle. Mit Nachteilen für die SBB und Anwohner kann die Doppelspur auch vor dem Felskopf (Bahnhof-/Seewenstr.) verlaufen, wie bis jetzt (wie auch jetzt geplant ist). Durch den engeren Bahnkurvenradius können die SBB nicht so schnell fahren. Der Lärm der schleifenden Bahnräder bleibt, ob das dem Bahnmaterial gut tut, ist eine andere Frage.

Abb. 2.9.4: Die Nunninger-Strassenüberführung, Teil der nachhaltigen Mobilität in Grellingen und der Region, ist aus dem Jahr 2017. Die Visualisierung zeigt die Variante hugi (auf Studien des Kt. BL), Ansicht von Westen. Die Nunningerstrasse mit Verkehrsflächen für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) überquert direkt beim Bahnhof Grellingen die Gleise der SBB. > Die Strasse nach Duggingen/Seewen wird 450 m östlich davon (analog) über die Gleise geführt, jedoch kleiner, mit einseitigem Trottoir. **Effizient und umweltfreundlich.**