

Bericht an den Landrat

Bericht der: **Bau- und Planungskommission**
vom: 11. Oktober 2017
Zur Vorlage Nr.: [2017-207](#)
Titel: **Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt
Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring: Realisierungskredit;
Partnerschaftliches Geschäft**
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

2017/207

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring: Realisierungskredit

vom 11. Oktober 2017

1. Ausgangslage

Im vorliegenden Geschäft geht es um einen Realisierungskredit für die Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse in Allschwil. Die Baslerstrasse ist eine Hauptverkehrsachse für die Gemeinde Allschwil wie auch für den Kanton. Sowohl der Strassenkörper (Belag und Unterbau) als auch das Gleisstrasse und die Schienen der Tramlinie 6 weisen zahlreiche Schäden auf und müssen dringend saniert werden. Die Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Tramlinie kann nur noch mit Notmassnahmen sichergestellt werden. Des Weiteren bestehen Mängel bezüglich Verkehrssicherheit: wegen der Parkierung am Strassenrand können die Sichtweiten nicht eingehalten werden, und es kommt zu langen Fussgängerquerungen. Zudem entsprechen die viel zu schmalen Inselhaltestellen für Tram und Bus ohne Infrastruktur nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und haben wilde Querungen der Strasse zur Folge.

Vor allem zu Hauptverkehrszeiten kommt es an verschiedenen Knoten zu Rückstaus. Der 2010 erbaute Kreisel Grabenring wird eingestaut, weshalb in einem separaten Bauprojekt die Kreuzung Grabenring / Hegenheimerweg zu einem Kreisel umgebaut werden soll. Die Realisierung ist ab 2020 vorgesehen.

Die Ziele des Projekts sind der Werterhalt von Strasse und Schiene, die Verstetigung des Verkehrsflusses für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr sowie die Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer. Zudem sollen die Tram- und Bushaltestellen des öffentlichen Verkehrs gemäss Behindertengesetz umgestaltet und deren Sicherheit und Komfort erhöht werden (niveaufreier Zugang).

Das Projekt umfasst die Sanierung der Gleisanlage der Tramlinie 6 sowie des Strassenkörpers im Abschnitt von der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt bis zum Kreisel Grabenring, die Umgestaltung von vier Tram- und zwei Bushaltestellen und den Umbau der Kreuzung Baslerstrasse/Fabrikstrasse zu einem Kreisel inkl. Lichtsignalanlage. Von den acht Haltekanten im Projektperimeter werden fünf als Kap- und drei als Inselhaltestellen ausgestaltet. Es gilt das Prinzip des Mischverkehrs, was bedeutet, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) und das Tram die gleiche Strassenfläche nutzen. Die Strassenbreite wird durchgehend auf 9.0 Meter verstetigt. Jetzt herrscht ein unstabiler Querschnitt mit 7.0 Meter mit Parkierung und 11.0 Meter ohne Parkplätze. in den 9.0 Metern enthalten sind auch Radstreifen. Die Trottoirs werden durchgehend auf 1.7 – 2.0 m ausgebaut.

Für den Projektperimeter – die Etappen 1 und 2 (Gesamterneuerung Kantonsgrenze BS/BL – Kreisel Grabenring) - liegen rechtskräftige Bauprojekte vor, die in den Jahren 2018 – 2020 realisiert werden sollen. Somit können die Notmassnahmen auf das Minimum reduziert werden. Nicht Bestandteil der Vorlage ist Etappe 3 (Abschnitt Kreisel Grabenring – Dorfplatz), weil dieser einer Detailprüfung unterzogen werden muss.

Im Jahr 2009 sprach der Landrat einen Kredit von 3.5 Mio. CHF für dringende Gleissanierungsmassnahmen in den Jahren 2010 – 2013. Im Jahr 2016 sprach der Landrat weitere 6.0 Mio. CHF für Instandsetzungsmassnahmen. Mit Baubeginn 2018 für das vorliegende Projekt können davon 2.0 – 3.0 Mio. CHF eingespart werden.

Es wird ein Bruttokredit von 46.0 Mio. CHF beantragt. Nach Abzug des erwarteten Bundesbeitrags von 14.7 Mio. CHF aus dem Agglomerationsprogramm sowie des Beitrags der Gemeinde Allschwil von 0.3 Mio. CHF ergeben sich voraussichtliche Nettokosten von 31.0 Mio. CHF.

Weil sich bezüglich der 3. Etappe einige Herausforderungen beim Knoten Binningenstrasse ergeben, müssen weitere Abklärungen erfolgen. Eine Landratsvorlage ist für 2019 geplant.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 22. Juni, 24. August und 07. September 2017 beraten. Am 24. August fanden zusätzlich eine Anhörung der Gemeinde Allschwil – Befürworter und Gegner – und eine Begehung vor Ort statt. Die Kommission wurde begleitet von Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretär Michael Köhn, Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Urs Roth, stv. Kantonsingenieur und Axel Mühlemann, Stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur.

2.2. Eintreten

Eintreten ist unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Anhörung der Gemeinde Allschwil

Die Vertreter der Gemeinde Allschwil betonen, dass das Projekt für sie sehr wichtig ist. Grundsätzlich steht die Gemeinde – sowohl Gemeinde- wie auch Einwohnerrat – der Vorlage positiv gegenüber, wobei der Einwohnerrat sich nicht einstimmig für das Projekt ausgesprochen hat. Die Gegner kritisieren die folgenden Punkte: Die Kap-Haltestellen werden als übertrieben, zu teuer und in zu kurzen Abständen angeordnet erachtet; die wegfallenden Parkplätze stellen ein Problem dar; zudem reicht der Platz nicht für alle Verkehrsteilnehmer, was zur Frage führt. Insgesamt wird das fehlende Augenmass bemängelt.

2.3.2 Allgemeine Erwägungen der Kommission

Die BUD wies darauf hin, dass sich mit dem Projekt bereits drei Kantonsingenieure und drei Regierungsräte auseinandergesetzt haben. Trotz der langen Vorgeschichte von 15 Jahren, so die Meinung in der Kommission, sind einige Punkte noch immer nicht befriedigend gelöst.

– Aufhebung Parkplätze

Die Aufhebung von Parkplätzen gab in der Kommission Anlass zu Diskussionen. Die BUD führte aus, dass die bestehenden Parkplätze die Sichtweite für sämtliche Verkehrsteilnehmer behindern. Die im Projektperimeter 148 bestehenden Parkplätze reduzieren sich um 40 auf 108. Normgemäss könnten im heutigen Zustand aber nur noch 77 Parkplätze verbleiben. Somit verbleiben im Projekt 31 normgerechte Parkplätze mehr als heute.

Eine weitere Frage aus der Kommission zur regelmässigen Nutzung der Parkplätze wurde dahingehend beantwortet, dass deren Auslastung unterschiedlich ist. Auf jedem Abschnitt der Baslerstrasse sind immer einzelne leere Parkfelder zu finden. Dies hat eine im Rahmen der Beantwor-

tung eines Postulats des Einwohnerrates durchgeführte Erhebung der Gemeinde Allschwil auf der gesamten Baslerstrasse ergeben. Aufgrund dieser Erkenntnisse besteht kein Bedarf, neue Parkierungsanlagen entlang der Baslerstrasse zu schaffen. Insbesondere der Bedarf nach einer öffentlichen Einstellhalle ist nicht gegeben.

– *Sanierung Tramhaltestellen gemäss Behindertengesetz und Kap-Haltestellen*

Die Realisierung von Kap-Haltestellen führte in der Kommission vor allem wegen der Kosten und der rückwärtigen Velofurt zu Diskussionen.

In der Kommission tauchte die Frage auf, ob auf eine behindertengerechte Umgestaltung der Haltestellen verzichtet werden könnte, um Kosten einzusparen. Dazu führt die BUD aus, dass dieser Verzicht Einsprachen der Behindertenverbände zur Folge hätte. Einem Weiterzug einer Beschwerde ans Bundesgericht wäre zudem Erfolg beschieden, da die Richter in der Regel argumentieren, dass die behindertengerechten Massnahmen für den Bauherrn zumutbar sind. Zudem müsste bei einem Verzicht auf die Massnahmen das rechtskräftig genehmigte Bauprojekt abgeändert und eine erneute Planaufgabe gemacht werden. Somit könnten erneut Einsprachen erhoben werden.

Die Direktion erläuterte, dass mit der rückwärtigen Velofurt ungeübte Velofahrer die schmale Stelle zwischen Tramschiene und Trottoirrand umfahren können. Es besteht jedoch keine Benützungspflicht; die Velofahrer können auch auf der Strasse bleiben. Die Velofurt soll verhindern, dass sie auf das Trottoir ausweichen. Kap-Haltestellen werden vom Regierungsrat nur bewilligt, wenn eine solche Ausweichmöglichkeit für Velofahrende realisiert wird.

Auf die Frage, ob für die Kennzeichnung der Velofurten eine rote Markierung anstatt einer baulichen Massnahme möglich wäre, um Kosten einzusparen, führte die BUD aus, dass die Velofurten von sehbehinderten und blinden Menschen taktil erfassbar sein müssen. Eine Markierung kann nicht erkannt werden. Ebenso wenig stellen weisse geriffelte Linien eine Alternative dar, da es sich dabei um Leitsysteme handelt, die darauf hinweisen, dass beispielsweise ein Fussgängerstreifen kommt. Als Abgrenzung für eine Velofurt können diese nicht dienen. Für das Anbringen der weissen Linien gibt es einen schweizweit geltenden Standard. Eine Velofurt ohne Absenkung würde von den Behindertenverbänden nicht akzeptiert. Die gewählte Lösung ist das Ergebnis einer längeren Diskussion mit Velo- und Behindertenverbänden und der Polizei. Die Absenkung ist auch für die Velofahrer gut sichtbar und macht den Fussgängern bewusst, dass sie die Velofurt betreten. Des Weiteren wird aus der Kommission die Befürchtung geäussert, dass durch die Velofurt brausende E-Bikes und Mofas eine Gefahr für sehbehinderte und blinde Menschen darstellen. Das Funktionieren wird grundsätzlich in Frage gestellt, wenn viele Leute ein- oder aussteigen. Die Antwort der BUD lautete dahingehend, dass mit dem betreffenden Instrument noch kaum Erfahrungen bestehen und auf die Vernunft der Leute zu hoffen ist. Es wäre möglich, zu einem späteren Zeitpunkt die Signalisation anzupassen.

Gegen den Vorschlag aus der Kommission, Inselhaltestellen anstatt Kap-Haltestellen zu realisieren, spricht gemäss BUD der grössere Landbedarf, der dafür erforderlich ist. Um an diesen Stellen Inselhaltestellen zu bauen, müssten massive Eingriffe in Vorgärten erfolgen bzw. beim Lindenplatz ein Haus abgerissen werden. Zudem würden bei der Haltestelle Kirche viele Parkplätze wegfallen.

– *Verlegung der Velospur in die parallelen Quartierstrassen*

Aufgrund der engen Platzverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer wurde in der Kommission das Argument eines ehemaligen Einsprechers aufgenommen und vorgeschlagen, eine Velospur auf eine Quartierstrasse zu verlegen. Somit wäre 1,5 m gewonnen. Es wurde moniert, dass ein Variantenfächer fehle. Die Führung der Veloroute über Seitenstrassen wäre prüfenswert gewesen. Seitens BUD wurde darauf hingewiesen, dass es keine durchgehende parallele Strasse zur Baslerstrasse gibt. Bei der Baslerstrasse mit öffentlichen Gebäude, Läden etc. handelt es sich für alle Verkehrsteilnehmer um eine wichtige Verkehrsachse. Während sich Tram und MIV auf der gleichen Spur befinden, erhalten die Velofahrer einen separaten Streifen. Im Rahmen des Vorprojekts

wurden Varianten mit Velospur durch das Quartier geprüft, aber nicht weiterverfolgt. Im Mitwirkungsverfahren wurden die Velostreifen klar begrüsst. Auch mit der Entfernung des Velostreifens würden nicht mehr Parkplätze geschaffen werden können. Eine solche Option hätte eine Neuprojektierung zur Folge. Zudem müsste die Gemeinde erneut angehört werden.

– *Weitere Diskussionspunkte*

Zu einer Diskussion Anlass gab die Nähe der Fussgängerstreifen beim Kreisel. Dazu führt die Direktion aus, dass ein weiter weg platzierter Fussgängerstreifen einerseits als Umweg empfunden wird, andererseits die Fahrzeuge bereits stärker beschleunigt haben. Die Lage der Fussgängerstreifen bei Kreisel ist schweizweit normiert.

Auf die Frage aus der Kommission, weshalb die Gemeinde nicht mehr an das Projekt zahlt, da es für diese eine grosse Wichtigkeit besitzt, wurde auf die gesetzliche Grundlage verwiesen, in welcher der Kostenteiler geregelt ist. Der Kanton kommt für Kantonsstrassen, die Gemeinde für Gemeindestrassen und allfällige Zusatzwünsche auf.

Eine weitere Frage betraf die Varianten für den Knoten Baslerstrasse/Fabrikstrasse. Die BUD zeigte auf, welche Varianten evaluiert wurden. Heute bestehen zwei Inselhaltestellen für das Tram und eine Lichtsignalanlage. Geprüft wurden 12 Varianten: eine Kap- und eine Inselhaltestelle, einander gegenüber oder versetzt, beide Varianten mit Lichtsignalanlage sowie die beiden Varianten Kap / Insel und Kap/Kap mit Kreisel. Die gewählte Lösung mit einem Kreisel und zwei Kap-Haltestellen erwies sich insgesamt als die vorteilhafteste, weil damit kein Landerwerb erforderlich ist und der Verkehrsfluss erhöht werden kann.

Die Frage aus der Kommission nach den Unfallschwerpunkten ergab, dass es sich beim betroffenen Abschnitt der Baslerstrasse nicht um einen Unfallschwerpunkt nach Norm handelt; es kommt zu einzelnen Unfällen beispielsweise auf Fussgängerstreifen. Mit der Umgestaltung können die Sichtweiten verbessert werden, was auch der Verhinderung von Unfällen dient.

Die Kommission diskutierte über die Gegenüberstellung von drei möglichen Alternativen für das vorliegende Projekt: Die erste besteht darin, nur die Tramanlage zu sanieren. Dabei blieben die Parkplätze erhalten, jedoch erscheint diese Lösung nicht sinnvoll. Die zweite Alternative besteht in der Umsetzung des Projekts, mit der Folge, dass die Parkplätze reduziert würden und der Verkehrsfluss nicht sehr optimal wäre. Die dritte Variante besteht in der Sanierung der Gleisanlage, der Erneuerung der Strasse, dem Bau des Kreisels beim Knoten Basler-/Fabrikstrasse und der ausschliesslichen Realisierung von Inselhaltestellen: Als Vorteil wären die tieferen Kosten zu nennen, als Nachteil die Verlegung einer Velospur ins Quartier als Folge des Verzichts auf Kap-Haltestellen. Auf die Anregung aus der Kommission, diese dritte Variante nochmals anzuschauen, hält die BUD fest, dass Inselhaltestellen mehr Platz als Kap-Haltestellen benötigen und mehr Land erworben werden müsste, mit entsprechend höheren Kostenfolgen. Aus diesem Grund wurde diese Variante verworfen. Ohne Velospur wäre ein Überholen der Velos durch das Tram nicht mehr möglich. Zudem würde eine weitere Umstellung des Projekts erneut 10 Jahre dauern. Als Folge einer weiteren Verzögerung des Projekts müssten die Tramgleise saniert werden und wären unter Umständen in einem neuen Projekt nicht am richtigen Ort. Die Kosten für die Sanierung müssten vollumfänglich übernommen und könnten nicht an das Projekt angerechnet werden.

Mit einer Rückweisung des Projekts zur erneuten Überarbeitung durch die BUD müssten weitere Mittel für Sofortmassnahmen gesprochen werden und die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm verlorengehen. Es handelt sich um das bestmögliche Projekt, um einen Kompromiss, der auch zusammen mit der Gemeinde Allschwil ausgearbeitet wurde und auch Ergebnis eines längeren Mitwirkungsverfahrens ist.

– *Weiteres Vorgehen*

Wird das vorliegende Geschäft vom Landrat verabschiedet, erfolgt die Realisierung in Etappen in den Jahren 2018 – 2020. Für die Realisierung der 3. Etappe soll dem Landrat im Jahr 2019 eine Kreditvorlage unterbreitet werden.

3. Antrag an den Landrat

Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, gemäss unverändertem Landratsbeschluss zu beschliessen.

11. Oktober 2017 / PS

Bau- und Planungskommission

Hannes Schweizer, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unverändert)

Landratsbeschluss

über Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring: Realisierungskredit

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 46'000'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber Oktober 2015 werden bewilligt.
2. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von ca. CHF14'700'000 inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Von der Beteiligung der Gemeinde Allschwil in der Höhe von CHF 300'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der/die Präsident/in:

Der Landschreiber: