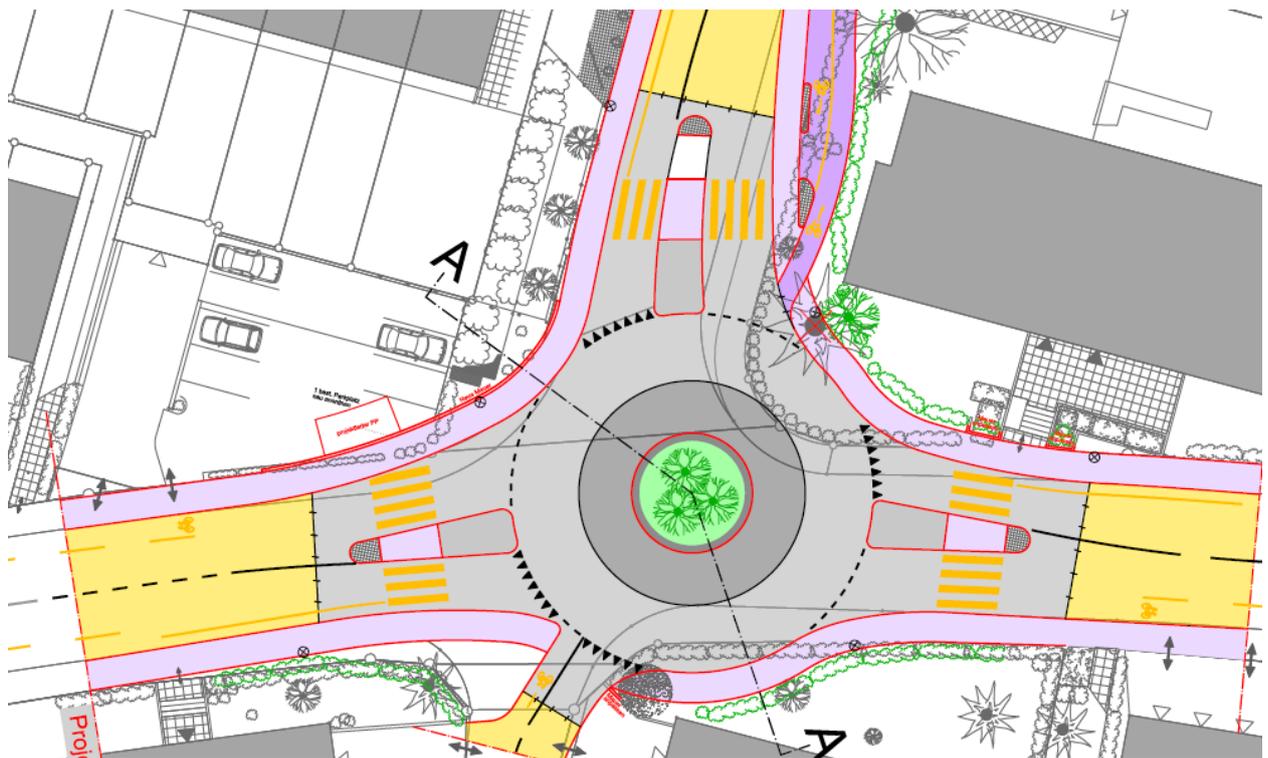


## Vorlage an den Landrat

Allschwil, Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

2018/712

vom 21. August 2018



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Der Grabenring in der Gemeinde Allschwil ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes und bildet als Hauptverkehrsstrasse am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg den westlichen Zugang zum Entwicklungsstandort Bachgraben. Neben der Erschliessung über baselstädtisches Gebiet bildet dieser Knoten somit die einzige Zu- und Wegfahrtmöglichkeit aus dem Baselbiet. Auf Grund der vorgesehenen Betriebsansiedlungen wird im Bachgrabengebiet mit einer dynamischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gerechnet.

Der bestehende lichtsignalgesteuerte Knoten ist bereits heute in den Spitzenstunden stark überlastet. Mit Rückstaus auf allen Knotenzufahrten wird der Betrieb des öffentlichen Verkehrs stark beeinträchtigt. In den letzten Jahren wurden grosse Anstrengungen zur besseren Erschliessung des Bachgrabengebietes unternommen (z.B. neuer Kreisels Grabenring / Baslerstrasse in Allschwil, neuer Kreisels Luzernerring / Wasgenring auf Seite Basel-Stadt, stark verbesserte ÖV-Erschliessung), so dass der Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg momentan den grössten Kapazitätsengpass im Strassennetz zur Erschliessung des Bachgrabengebietes bildet.

Die Kantonsstrasse Grabenring ist im Abschnitt des projektierten Kreisels in einem derart schlechten Zustand, dass der Strassenkörper in den nächsten Jahren erneuert werden muss. Auch der Betrieb der bestehenden Lichtsignalanlage kann aufgrund deren Alters nicht mehr lange gewährleistet werden, wodurch auch ein Ersatz dieser Anlage ansteht.

Im Rahmen der zahlreichen Studien und Konzepte zur verbesserten Erschliessung des Bachgrabengebietes aus dem Baselbiet wurden zahlreiche Varianten überprüft. Der massiv überlastete Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) soll in einen Kreisels (Durchmesser 24 Meter) umgebaut werden.

Mit dem projektierten 24 Meter Kreisels soll die Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) gesteigert und zugleich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, erhöht werden. Im Norden wird an den Querschnitt des kommunalen Projekts „Korrektion und Umgestaltung Hegenheimermattweg“ angeschlossen, welches einen seitlichen, von der Fahrbahn abgesetzten Radweg vorsieht. So wird das Velo direkt in der Kreiselausfahrt auf den kombinierten Rad-/Fussweg auf Seite der Sportanlage geführt. Aus Richtung Basel-Stadt erfolgt die Veloquerung unmittelbar vor dem Kreisels mittels Velofurt.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund **CHF 3.0 Mio. inkl. MwSt.** Die Gemeinde Allschwil beteiligt sich an diesen Kosten mit einem Betrag von voraussichtlich CHF 900'000. Als Bestandteil der Massnahme M13 „Strassenraumgestaltung Bachgraben“ des Agglomerationsprogramms Basel (2. Generation) ist eine Mitfinanzierung des Bundes vorgesehen. Mit der voraussichtlichen Mitfinanzierung durch den Bund und der Beteiligung der Gemeinde Allschwil betragen die **Nettokosten** für den Kantons Basel-Landschaft **ca. CHF 1.8 Mio.** Unter Berücksichtigung der örtlichen und rechtlichen Randbedingungen können mit dem vorliegenden Projekt die vorgegebenen Ziele mit minimalen Kosten erreicht werden.

**1.2. Inhaltsverzeichnis**

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Begründung Bedarf	4
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	4
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.2.1.	Künftige Situation	5
2.3.	Erläuterungen	6
2.3.1.	Alternativen	6
2.3.2.	Gewählte Lösung	8
2.3.3.	Projekt	8
2.3.4.	Termine	10
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	11
2.4.1.	Einbindung in die Planung	11
2.4.2.	Risikobeurteilung	11
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	12
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.6.1.	Investitionskosten	12
2.6.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	13
2.6.3.	Folgekosten (z.B. Eigenleitungen)	14
2.6.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	14
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	14
2.8.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	15
2.9.	Vorstösse des Landrates	15
3.	Anträge .....	17
3.1.	Beschluss	17
4.	Anhang .....	17

## **2. Bericht**

### **2.1. Ausgangslage**

#### **2.1.1. Begründung Bedarf**

Der Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg wird heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt. In den Verkehrsspitzen kommt es aufgrund der Überlastung (mit einer völlig ungenügenden Verkehrsqualität der Stufe F) regelmässig zu Rückstaus und längeren Wartezeiten auf den Zufahrten Grabenring und Hegenheimermattweg Nord. Daraus resultieren grosse Probleme hinsichtlich der Fahrplanstabilität der zahlreichen Buslinien. Als Folge der auftretenden langen Rückstaus im Grabenring Ost (Zufahrt aus Richtung Kreisel Baslerstrasse) wird der Kreisel Baslerstrasse / Grabenring zeitweise zugestaut, wodurch das Tram Nr. 6 ins Stocken gerät.

Der Knoten ist zwar kein Unfallschwerpunkt, jedoch haben sich in den letzten Jahren verschiedene Unfälle mit Verletzten am Knoten ereignet. Die Verkehrssicherheit ist bei den heutigen Verkehrsspitzen, vor allem für die Radfahrenden, in allen Richtungen mangelhaft. Die Anordnung der bestehenden Fussgängerstreifen entspricht ebenfalls nicht den heutigen Normen.

Die Lichtsignalanlage (LSA) weist infolge des hohen Alters bereits heute viele Störungen (zunehmende Ausfälle) auf und muss gesamthaft erneuert bzw. ersetzt werden. Ergänzend dazu ist der Strassenkörper der Kantonsstrasse in einem derart schlechten Zustand, dass dieser in den kommenden Jahren erneuert werden muss.

Die zu erwartende Entwicklung des Bachgrabengebiets und die anstehende Erneuerung des Strassenkörpers sowie der Lichtsignalanlage führen am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg zu einem dringenden Handlungsbedarf.

Sowohl der Hegenheimermattweg wie auch der Grabenring sind als kantonale Radrouten ausgewiesen. Im Knotenbereich sind die Radstreifen bis zum Haltebalken vorgezogen. Einzig vom Zoll her kommend gibt es im Knotenbereich keine Radstreifen. Im Hegenheimermattweg Nord (vom Knoten Richtung Basel) besteht heute für den Velofahrer ein von der Strasse baulich abgesetzter Radweg, in Gegenrichtung verläuft der Radverkehr auf der Strasse. Beim Hegenheimermattweg Süd (Richtung Allschwil) wird der MIV im Einbahnregime geführt. Für Velos ist dieser Abschnitt aber im Gegenverkehr befahrbar.

Der Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg wird im Fahrplan 2016 von vier Buslinien befahren (BVB/SWEG-Linie 38, BVB-Linie 48, BLT-Linie 64, Distribus-Linie 608). In den Spitzenstunden passieren somit jeweils ca. 28 Buskurse/h den Knoten (d.h. knapp alle 2 Minuten erfolgt eine Busdurchfahrt). Die Buslinien stehen vor dem Knoten sehr häufig im Stau, was ihre Fahrplaneinhaltung stark erschwert.

Der Grabenring ist ein viel frequentierter Schulweg aus dem Wohnquartier ‚Burgfeldermatt‘ zu den Schulhäusern an der Gartenstrasse.

#### **2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte**

In der Verkehrsstudie „Gewerbegebiet Bachgraben“ aus dem Jahr 2007 wurden unter Beteiligung der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Gemeinde Allschwil die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf den Verkehr (und umgekehrt) untersucht.

Zu den vorgeschlagenen Massnahmen gehören unter anderem eine bessere öV-Erschliessung, eine Beobachtung der effektiven Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Monitoring) sowie die Realisierung der beiden Kreisel Baslerstrasse / Grabenring und Grabenring / Hegenheimermattweg.

Die im Rahmen der Verkehrsstudie Bachgraben gemachte Empfehlung für eine Kreisellösung am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg wurde im Jahr 2008 in einer verkehrstechnischen Studie nochmals detailliert überprüft. Da alle untersuchten lichtsignalgesteuerten Varianten für die

mittelfristig, d.h. in mehr als 10 Jahren zu erwartenden Verkehrsbelastungen ungenügende Leistungsfähigkeiten aufwiesen, konnte die Empfehlung für eine Kreisellösung bestätigt werden.

Das vorgeschlagene Massnahmenpaket der „Verkehrsstudie Gewerbegebiet Bachgraben“ enthält u.a. auch die Empfehlung, die effektive Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in einem „Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Bachgraben“ periodisch zu beobachten. Dieses wurde, zusammen mit den entsprechenden Verkehrszählungen am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg im Jahre 2010 durchgeführt.

Das Monitoring zeigt auf, dass trotz einer sehr grossen Zunahme der Beschäftigtenzahl im Gewerbegebiet Bachgraben um 39% (Entwicklung 1998 – 2008) die Verkehrsmenge des MIV's nur unterdurchschnittlich und hier vorwiegend auf dem Hegenheimermattweg angestiegen ist. Dies ist u. a. auf die deutlich verbesserte ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebietes zurückzuführen (mit mehr als einer Verdoppelung der Ein-/Aussteigerzahlen zwischen 2006 – 2010) und auf das stark ausgelastete angrenzende Strassennetz (z.B. Wasgenring Basel, Binningerstrasse und Baslerstrasse in Allschwil). Auch der stark ausgelastete Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg hat dazu beigetragen, dass das MIV-Wachstum eher gering ausgefallen ist. Durch räumliche Nähe zu dichten Wohngebieten in Allschwil und Basel-West ist das Gewerbegebiet für den Velo-, aber auch Fussverkehr gut erreichbar.

Der Knoten Baslerstrasse / Grabenring wurde im Jahre 2010 zu einem Kreisel umgebaut.

Trotz der Erfolge beim Ausbau des ÖV's ist für den Hegenheimermattweg, bei der absehbaren weiteren dynamischen Entwicklung des Gewerbegebiets, mit einer weiteren Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs zu rechnen.

Im Auftrag der Gemeinde Allschwil sowie des Tiefbauamtes BL wurden im Jahre 2012 die Auswirkungen des geplanten Kreisels Grabenring / Hegenheimermattweg mit der Verkehrssimulation Hegenheimermattweg unter Berücksichtigung aktualisierter Verkehrszahlen erneut untersucht. Das Variantenstudium wurde auf dieser Basis durchgeführt.

Auf Basis der Studien wurde im Jahre 2010 ein „Betriebs- und Gestaltungskonzept“ für den Hegenheimermattweg (nördlich des Grabenrings) und anschliessend im Jahr 2014 ein Projekt von der Gemeinde Allschwil erarbeitet. Dieses Projekt ist auf die Kreisellösung für den Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg abgestimmt.

## **2.2. Ziel der Vorlage**

### **2.2.1. Künftige Situation**

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Werterhalt: Sanierung des Bauwerkzustandes (Fahrbahn, Beleuchtung, Wegweisung, etc.)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den Knotenausbau
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten
- Verbesserung der Veloführung (kantonale Radroute)
- Verbesserung der Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr
- Unterhaltsfreundliche, langlebige Konstruktion
- Wirtschaftliche / tiefe Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten

## 2.3. Erläuterungen

### 2.3.1. Alternativen

Das Variantenstudium wurde, neben einem Lichtsignalgesteuerten Knoten, mit diversen Kreiseldurchmessern durchgeführt. Die Überprüfung erfolgte auf Grundlage der im Jahre 2012 erhobenen Verkehrsbelastungen. Diese wurden auf Basis von Szenarien der allgemeinen Verkehrsentwicklung (+10%) sowie im Besonderen des Ziel-/Quellverkehrs Bachgraben (+10%, +20%) stufenweise hochgerechnet.

Der Eintrittszeitraum der einzelnen Szenarien kann zum heutigen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden und ist im Besonderen von der Siedlungsdynamik im Entwicklungsgebiet Bachgraben abhängig.

Mit den Szenarien wurden die Einsatzmöglichkeiten der Knotenformen für sich allein und im Verbund mit den Nachbarknoten beurteilt. Die verkehrstechnische Beurteilung der Varianten für die nachfolgenden Szenarien der Verkehrsentwicklung zur massgebenden Abendspitzenstunde (ASP) ergeben folgende Verkehrsqualitäten:

<b>Knotenform</b>	<b>Bestehende Lichtsignalanlage</b>	<b>Standardkreisel</b> Ø 35 bis 26 m	<b>Midikreisel</b> Ø 25 bis 24 m	<b>Minikreisel</b> Ø 23 bis 14 m	<b>Lichtsignalanlage optimiert</b> zusätzlicher Rechtsabbieger
2012 (gezählte Abendspitze im Jahr 2012)	überlastet, völlig <b>ungenügend</b> (Stufe F)	<b>gut</b> (Stufe B)	<b>gut</b> (Stufe B)	<b>Zufriedenstellend</b> (Stufe C)	<b>Zufriedenstellend</b> (Stufe C)
Prognose: Abendspitze 2012 <b>+10%</b> Verkehrswachstum allgemein und <b>+10%</b> Bachgrabengebiet (Ziel- und Quellverkehr)	überlastet, völlig <b>ungenügend</b> (Stufe F)	<b>gut</b> (Stufe B)	<b>ausreichend</b> (Stufe D)	<b>mangelhaft</b> (Stufe E)	<b>ausreichend</b> (Stufe D)
Prognose: Abendspitze 2012 <b>+10%</b> Verkehrswachstum allgemein und <b>+20%</b> Bachgrabengebiet (Ziel- und Quellverkehr)	überlastet, völlig <b>ungenügend</b> (Stufe F)	<b>Zufriedenstellend</b> (Stufe C)	<b>mangelhaft</b> (Stufe E)	überlastet, völlig <b>ungenügend</b> (Stufe F)	<b>mangelhaft / ungenügend</b> (Stufe E/F)

Zur Morgenspitze und den anderen Tageszeiten werden verglichen zur Abendspitze durchwegs bessere Verkehrsqualitäten erreicht.

#### Bestehende Lichtsignalanlage

Die bestehende Kreuzung mit Lichtsignalanlage weist zur gezählten Abendspitze bereits eine Verkehrsqualitätsstufe F (überlastet / völlig ungenügend) mit sehr langen Rückstaus und Wartezeiten auf. Dies ergibt einen dringenden Handlungsbedarf.

### Standardkreisel (Ø 35 bis 26 m)

Mit einem Standardkreisel mit einem Durchmesser ab 26 m und mehr kann für die Prognose 2012 +10% und darüber hinaus eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden. Diese verkehrstechnisch anzustrebende Variante hat jedoch einen deutlich höheren Platzbedarf (verglichen zur heutigen Kreuzung) mit massiven baulichen Eingriffen im unmittelbaren Knotenumfeld (u. a. Teilabbruch einer angrenzenden Einstellhalle) zur Folge. Als Konsequenz würde ein Standardkreisel auch deutliche Mehrkosten verursachen. Aufgrund des benötigten Platzbedarfs, somit auch einem entsprechend höheren erforderlichen Landerwerb, ist mit einem erheblichen Einsparchenrisiko sowie mit grossen Verzögerungen zu rechnen. Eine zeitnahe Umsetzung ist nicht realistisch. Ein solcher Eingriff in das vorhandene Umfeld wäre unverhältnismässig zum erzielten Nutzen.

### Midikreisel (Ø 25 bis 24 m)

Mit der Anlage eines „Midikreisels“ (Durchmesser 24-25 m) kann der Platzbedarf gegenüber einem Standardkreisel reduziert und trotzdem eine erhebliche Leistungssteigerung gegenüber der heutigen Situation erzielt werden. Bei einer Verkehrszunahme von +10% (Ziel-/Quellverkehr Bachgraben) und +10% (restlicher Verkehr) kann eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden. Erst bei einer Verkehrszunahme von +20% (Ziel-/Quellverkehr Bachgraben) und +10% (restlicher Verkehr) ist der Kreisel zeitweise überlastet. Ab einer allgemeinen Verkehrszunahme von 10% müssen Massnahmen zur Busbevorzugung realisiert werden. Solche sind als Optionen im vorliegenden Projekt berücksichtigt.

### Minikreisel (Ø 23 bis 14 m)

Eine weitere Reduktion des Kreiseldurchmessers führt zu einer Kapazitätsreduktion der Anlage und somit bereits bei einer moderaten Verkehrszunahme (ab +10%) zu einer mangelhaften bis völlig ungenügenden Verkehrsqualität. In den Spitzenstunden bildet sich starker Rückstau mit grossen Verlustzeiten für die Buslinien. Die Funktionsfähigkeit des benachbarten Kreisels Baslerstrasse/Grabenring wird beeinträchtigt.

### Lichtsignalanlage optimiert

Durch eine Optimierung des lichtsignalgesteuerten Knotens mit einem zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen kann nur kurzfristig eine genügende Verkehrsqualität gewährleistet werden. Die Lichtsignalanlage wäre trotz zusätzlichem Fahrstreifen bereits bei einer Verkehrszunahme von +20% (Ziel-/Quellverkehr Bachgraben) und +10% (restlicher Verkehr) überlastet; die Kapazität ist gegenüber einem „Midikreisel“ (bei einem höheren Platzbedarf infolge des separaten Rechtsabbiegestreifens im Grabenring in Richtung Bachgraben) geringer.

### Verdichtung der ÖV-Erschliessung

Eine nochmalige Verdichtung der ÖV-Erschliessung anstelle eines Ausbaus der Knotenkapazität durch das vorliegende Kreiselprojekt bildet ebenfalls keine zielführende Alternative, da die Busse bereits heute auf dem überlasteten LSA-Knoten hohe Verlustzeiten erleiden und dadurch die Fahrplanstabilität auf den Buslinien beeinträchtigt wird.

### Fazit des Variantenstudiums

Aufgrund des Variantenstudiums wurde die Lösung „Midikreisel“ weiterbearbeitet und ein Auflageprojekt erarbeitet.

Die umfangreichen Berechnungen zeigten, dass die bestehende LSA-Anlage bereits heute eine völlig ungenügende Verkehrsqualität aufweist und somit die geforderten Kapazitäten am Knoten Grabenring / Hegenheimerweg nicht bieten kann, sehr wohl aber der „Midikreisel“. Die obige Tabelle zeigt deutlich, dass die Verkehrsqualität beim projektierten „Midikreisel“ bei einer allgemeinen Verkehrszunahme von 10% wesentlich besser ist als diejenige der heutigen überlasteten LSA-Anlage. Der Verkehr kann dabei mit ausreichender Verkehrsqualität der Stufe D verarbeitet werden. Sollte der Ziel-/Quellverkehr des Bachgrabengebiets darüber hinaus zunehmen, so ver-

mag der „Midikreisel“ die Verkehrsmenge im Gegensatz zur bestehenden LSA mittelfristig (für einen Zeitraum bis ca. 20 Jahren), mit einer Verkehrsqualität der Stufe E (Leistungsfähigkeit nicht überschritten) verarbeiten. Dies entspricht einer Zunahme des Ziel-/Quellverkehrs im Bachgrabengebiet von etwa 30%. Bei einer weitergehenden Verkehrsentwicklung von über 30% (Ziel-/Quellverkehr Bachgraben) kommt der „Midikreisel“ (24 Meter Durchmesser) an die Kapazitätsgrenze.

Da am Knoten Grabenring dringender Handlungsbedarf besteht und eine kurz- bis mittelfristige Entwicklung des Bachgrabenbereichs ermöglicht werden muss, kann unter den gegebenen Randbedingungen nur mit dem „Midikreisel“ eine zeitnahe Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt werden.

Zur längerfristigen Sicherstellung der Erschliessung des Gewerbegebietes Bachgraben bedarf es zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen (z.B. mit einem Zubringer Bachgraben – Nordtangente bzw. Weiterführung mit Tunnel Allschwil), welche in ein übergeordnetes Gesamtverkehrskonzept eingebettet sind. In diesem Zusammenhang werden die langfristige Entwicklung des umliegenden Strassennetzes untersucht und somit auch die umliegenden Knoten (einschliesslich Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg) zu überprüfen sein.

Für den Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg ergeben sich mit dem „Midikreisel“ gegenüber der heutigen Lichtsignalanlage auf jeden Fall deutliche Verbesserungen im Verkehrsfluss (sowohl MIV als auch ÖV) und der Verkehrssicherheit. Die gegenüber einem „Standardkreisel“ (Durchmesser 28 Meter) leicht verringerte Leistungsfähigkeit (infolge kleinerem Kreiseldurchmesser) ist hinsichtlich der deutlich geringeren Kosten und zwecks eines siedlungsverträglichen Einfügens des Kreisels (deutlich kleinerer Eingriff in angrenzende Liegenschaften) vertretbar und zielführend und ist in Kauf zu nehmen.

Sollte sich in den nächsten 20 Jahren zeigen, dass eine erhöhte Leistungsfähigkeit am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg erforderlich wird, ist die Aufwärtskompatibilität gegeben und der Umbau vom 24 m Kreisel zu einem 28 m Kreisel mit einem entsprechenden baulichen Eingriff möglich. Der Eingriff bedingt zusätzlichen Landerwerb und verursacht natürlich entsprechende Kosten.

### 2.3.2. Gewählte Lösung

Unter dem Aspekt eines siedlungsverträglichen Einfügens des Kreisels mit akzeptablem Landerwerb wurde die Variante „Midikreisel“ mit einem Aussendurchmesser von 24 m zum Bauprojekt ausgearbeitet. Dabei soll bei allfällig auftretenden Behinderungen des öffentlichen Verkehrs eine Nachrüstung zur Busbevorzugung ermöglicht werden. Hierzu werden vorsorglich Leerrohre im Bereich des Kreisels eingelegt, wodurch eine spätere Nachrüstung einer Lichtsignalregelung zur ÖV-Bevorzugung an den Kreiseleinfahrten möglich ist.

Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt dabei, dass dieses Projekt die Zielsetzungen und Kriterien der Agglomerationspolitik weiterhin in hohem Masse erfüllt. Es stellt eine integrale Planung zwischen Siedlung und Verkehr dar und sichert auch künftig die gute Erreichbarkeit des rasch wachsenden Entwicklungsschwerpunkts Bachgraben.

### 2.3.3. Projekt

#### 2.3.3.1. Projektumfang

Das Projekt umfasst den unmittelbaren Bereich des Knotens Grabenring / Hegenheimermattweg und eine Anpassung der Kreiseläste auf einer Länge von etwa 10 bis 35 m:

- Bau eines Kreisels mit Aussendurchmesser 24 m in Betonbauweise

- Umbau (Verschmälerung) der Einmündung des Hegenheimermattweges Süd. Gemäss bereits heute geltendem Verkehrsregime wird dieser Kreiselaast für den MIV auch künftig nur als Zufahrt zum Kreiselaast ausgebildet
- Anpassung der Fahrbahnen und die Erstellung von Leitinseln in den drei weiteren Kreiselaasten
- Neubau und Anpassung der Trottoirs
- Fortsetzung des seitlichen, von der Fahrbahn abgesetzten Radwegs im Kreiselaast Hegenheimermattweg Nord mit dessen Ein- und Ausfädelung
- Anpassung von Mauern und Gartenanlagen in den angrenzenden Grundstücken sowie der privaten Parkplätze nordwestlich des Kreiselaasts.

### 2.3.3.2. Projektbeschreibung Kreiselaastanlage (inkl. Zufahrten)

Wegen einer gegenüber dem Knoten erhöhten Tiefgarage und der bestehenden Bebauung kann mit vernünftigem Eingriff nur ein Kreiseldurchmesser von 24 m realisiert werden. Dabei weist die einspurige Fahrbahn eine Breite von 4.50 m auf; der Innenring 3.50 m. Der Innenring ist überfahrbar, damit die Befahrbarkeit durch grosse Fahrzeuge wie Sattelschlepper und Gelenkbusse gewährleistet werden kann. Um einen „Durchschuss“ von Personenwagen mit überhöhter Fahrgeschwindigkeit zu verhindern, wird der überfahrbare Kreiselaastinnenring mit einem Absatz von 4 cm gegenüber der aussenliegenden Kreiselaastfahrbahn ausgestaltet. Durch die Benutzung der aussenliegenden Kreiselaastfahrbahn entstehen Ablenkungswinkel für die Personenwagen, welche zu angepassten Fahrgeschwindigkeiten führen. Zusammen mit den ausreichenden Sichtweiten bei der Kreiselaasteinfahrt und an den Fussgängerquerungen der Kreiselaasteile kann auch ohne Lichtsignalregelung eine hohe Verkehrssicherheit bei gleichzeitig gutem Verkehrsfluss (kleine Zwischenzeiten) erreicht werden.

Die bestehenden Fahrbahnen im Grabenring und des nördlichen Hegenheimermattweges werden als einspurige Fahrstreifen mit einer leichten Verswenkung der Strassenachse an den Kreiselaast angebunden und mit einer Leitinsel (inkl. Fussgängerquerung) ausgestattet.

### Veloführung

Die Velostreifen werden im Vergleich zum bestehenden Knoten künftig näher an den Kreuzungsbereich herangeführt. Die Kreiselaasteinfahrt und das Befahren der einstreifigen Kreiselaastfahrbahn erfolgt im Mischverkehr. Trotz der hohen Verkehrsbelastung kann infolge der tiefen Fahrgeschwindigkeiten des MIV und der guten Übersichtlichkeit von einer sicheren Befahrung ausgegangen werden. Die Veloführung im Hegenheimermattweg Nord wird direkt in der Kreiselaastausfahrt auf den kombinierten Rad-/Fussweg auf Seite der Sportanlagen geführt (ca. 30 m ab dem Kreiselaast). Aus Richtung Bachgraben erfolgt die Veloquerung vor dem Kreiselaast mit Hilfe einer (mit Leitinsel geschützten) Velofurt. Auf dem nördlichen Kreiselaast wird an das kommunale Projekt „Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg“ und die Weiterführung des kombinierten Rad-/Fusswegs angeschlossen.

### Anpassungen an angrenzenden Grundstücken

Im Bereich einer oberirdischen Parkieranlage muss aufgrund der Höhendifferenz eine neue Stützmauer mit einer maximalen Höhe von 60 cm erstellt und die Parkplätze teilweise neu angeordnet werden. Dank der Neuordnung konnte die Anzahl Parkplätze beibehalten werden. Dabei kann die Zu- und Wegfahrt zu diesen Parkplätzen gegenüber heute verbessert werden.

Weitere kleinere Anpassungen betreffen die Vorgärten und die Hauszugänge.

Zur Sicherstellung der genügenden Knotensichtweiten sind Freihaltezonen (mit entsprechendem Erwerb von Rechten) einzurichten. Diese sind von Einbauten und Bewuchs höher als 60 cm freizuhalten.

### 2.3.3.3. Raum- und Umweltaspekte Lärmsanierung

Für die Kantonsstrasse Grabenring in Allschwil wird ein Lärmsanierungsprojekt erstellt. Mittels Berechnungsmodell sowie anhand von durchgeführten Lärmmessungen wurden die zukünftigen Lärmbelastungen der an den Kreisel grenzenden Liegenschaften ermittelt. Die Auswertungen zeigen, dass bei einigen Liegenschaften der Alarmwert überschritten wird. Der Kanton wird für die betroffenen Liegenschaften Schallschutzfenster einbauen. Zudem soll ein lärmindernder Belag eingebaut werden.

### Gestaltung

Die Gestaltung der Mittelinsel wurde im Rahmen des Bauprojektes nicht festgelegt und obliegt der Gemeinde. Die Gestaltung hat im Rahmen des Ausführungsprojektes in Abstimmung mit der Polizei zu erfolgen. Falls die Gemeinde Allschwil keine spezielle Gestaltung (auf eigene Kosten) erstellen will, wird die Mittelinsel mit einer einfachen Basisgestaltung wie z.B. mit Kalksteinblöcken ausgestattet. Diese Kosten sind in der Ausgabenbewilligung enthalten. Die Leitinseln werden überfahrbar erstellt.

Für die Seitenbereiche sind die Bepflanzungen unter Berücksichtigung der Freihaltebereiche zur Einhaltung der Sicht anzupassen und gegen deren höheren Bewuchs bzw. Bebauung zu sichern. Bäume und Hecken werden analog dem Bestand ersetzt.

### 2.3.3.4. Landerwerb

Der notwendige Landerwerb wurde durch die Wahl der Variante Kreisel mit  $\varnothing$  24 m in direkter Gegenüberstellung mit den verkehrstechnischen Ansprüchen optimiert. Für den Bau des neuen Kreisels Grabenring / Hegenheimermattweg sind rund 220 m<sup>2</sup> zu erwerben. Zudem werden rund 350 m<sup>2</sup> von der Gemeinde Allschwil an den Kanton unentgeltlich abgetreten. Im Gegenzug wird das vom Kanton für den Ausbau erworbene Land (ca. 50 m<sup>2</sup>) parallel zum Hegenheimermattweg Nord und Hegenheimermattweg Süd unentgeltlich der Gemeinde Allschwil übergeben. Eine genaue Festlegung des Landabtausches zwischen Kanton und Gemeinde erfolgt nach der Realisierung. Da der Strassenraum durch den Bau des Kreisels der Parterrewohnung bei der Liegenschaft Grabenring Nr. 8 beträchtlich näher kommt, wird dem Eigentümer eine Entschädigung zugestanden.

### 2.3.3.5. Bauvorgang

Infolge der sehr hohen Verkehrsmengen, den zahlreichen Buslinien sowie dem Fehlen von möglichen Umleitungsrouten muss der gesamte Kreiselbau unter Verkehr erfolgen. Es wird die Einrichtung einer Baustellen-Lichtsignalanlage mit einer Buspriorisierung aus allen Richtungen notwendig, so dass die Fahrplanstabilität des ÖV wenn immer möglich aufrechterhalten werden kann. Der Einsatz eines zusätzlichen Verkehrsdienstes ist voraussichtlich unumgänglich. Behinderungen mit grösseren Wartezeiten an der LSA bzw. infolge Verkehrslenkung mittels Verkehrsdienst werden nicht zu vermeiden sein. Der Bauvorgang bzw. insbesondere die Verkehrsführung wird mit allfälligen Baustellen in der Baslerstrasse oder Hegenheimermattweg (oder weiteren Baustellen) koordiniert.

### 2.3.4. Termine

Aufgrund der grossen Eingriffe in die privaten Liegenschaften sind im Rahmen der Projektauflage 22 Einsprachen eingegangen. Momentan laufen dazu die Einigungsverhandlungen.

Unter Voraussetzung der Projektgenehmigung im 2018 und der Genehmigung der vorliegenden Ausgabenbewilligung, ist folgender Terminplan vorgesehen:

- |   |               |
|---|---------------|
| • Ausgabenbewilligung                       | 4. Q. 2018    |
| • Ausarbeitung Ausführungsprojekt           | ab 4. Q. 2018 |
| • Submission und Vergabe Baumeisterarbeiten | 2019          |
| • Frühester Baubeginn                       | 2. Q. 2020    |
| • Inbetriebnahme des Kreisels               | 2021          |

Die Realisierung des Kreisels ist mit den anstehenden Infrastrukturprojekten in Allschwil zu koordinieren. Hervorzuheben sind die Erneuerung der Baslerstrasse (Kanton Basel-Landschaft), die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimerweges (Gemeinde Allschwil) und die ÖV- / Velomassnahmen im Bereich Bachgraben (Kanton Basel-Stadt). Eine präzise Aussage zur Abfolge der Umsetzung der Projekte kann zurzeit noch nicht festgelegt werden. Unter Einbezug aller relevanten Akteure muss ein entsprechendes Verkehrskonzept erarbeitet werden, um den Verkehrsfluss in Allschwil aufrechterhalten zu können.

## **2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm**

### **2.4.1. Einbindung in die Planung**

Der Grabenring ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes. Im kantonalen Richtplan ist der Grabenring als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert und übernimmt somit im Baslerbiet Strassennetz eine wichtige übergeordnete Funktion. Gemäss dem Strassennetzplan der Gemeinde Allschwil ist der Hegenheimerweg Nord als kommunale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Der südliche Abschnitt des Hegenheimerweges dient als Erschliessungsstrasse (ES).

Das Gewerbegebiet Bachgraben hat sich in den vergangenen zwanzig Jahren dynamisch entwickelt und gehört zu den ausgewählten Entwicklungsstandorten der basellandschaftlichen Wirtschaftsförderung. Es ist davon auszugehen, dass weiterhin eine Zunahme von Beschäftigten im Gebiet erfolgt, was auch zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens bei allen Verkehrsmitteln führen wird. Das Entwicklungsgebiet wird strassenseitig durch den Hegenheimerweg erschlossen. Der Knoten Grabenring / Hegenheimerweg bildet daher den westlichen Zugang der strassenseitigen Erschliessung des Entwicklungsgebietes. Nachdem der benachbarte Kreisel Baslerstrasse / Grabenring in Allschwil und der neue Kreisel Luzernerring / Wasgenring auf Seite Basel-Stadt (als östlicher Zugang) bereits ausgebaut sind, ist der Knoten Grabenring / Hegenheimerweg momentan der massgebende Kapazitätsengpass im Gesamtsystem rund um das Bachgrabengebiet.

Das vorliegende Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel (2. Generation), Massnahme „M13 Strassenraumgestaltung Bachgraben“. Die Massnahme besteht aus drei Teilprojekten, die von unterschiedlichen Bauherren bearbeitet und ausgeführt werden:

- Teilprojekt 1: Korrektur und Umgestaltung Hegenheimerweg inkl. Fuss-/Veloweg Wegmatten (Gemeinde Allschwil)
- Teilprojekt 2: Kreisel Grabenring / Hegenheimerweg (Kanton Basel-Landschaft)
- Teilprojekt 3: ÖV- und Velomassnahmen Belforterstrasse im Bereich Bachgraben (Kanton Basel-Stadt)

Mit der Massnahme „M13 Strassenraumgestaltung Bachgraben“ soll das bestehende Verkehrssystem für diverse Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Radverkehr, MIV) optimiert werden.

### **2.4.2. Risikobeurteilung**

Gegen das Projekt sind insgesamt 22 Einsprachen eingegangen. Die meisten davon beziehen sich auf die Höhe der Entschädigungen. Abschliessend wird voraussichtlich das Enteignungsgericht über die Höhe der Entschädigungen entscheiden. Aus diesem Grund können sich die angenommenen Kosten für den Landerwerb erhöhen.

## 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 ([SR 741.01](#), SVG, Stand 1. Oktober 2016)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 ([SR 814.01](#), USG, Stand 1. Januar 2017)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 ([SR 814.41](#), LSV, Stand 1. Januar 2016)

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430, Stand 1. Februar 2017](#))
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 1. Januar 2015)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 ([SGS 400.11](#), RBV, Stand 1. April 2015)

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009, zuletzt angepasst am 14. April 2016.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

### 2.6.1. Investitionskosten

Im Rahmen des Bauprojekts wurden die Investitionskosten ermittelt.

Leistung	Kosten in CHF
Tief- und Strassenbauarbeiten	1'500'000.--
Beleuchtung, Markierung und Signalisierung	100'000.--
Verkehrsregelung, Provisorien	230'000.--
Diverses (Gärtnerarbeiten, Anpassungen Liegenschaften usw.)	500'000.--
<b>Total Bauarbeiten</b>	<b>2'330'000.--</b>
Honorare	180'000.--
<b>Total exkl. MwSt.</b>	<b>2'510'000.--</b>
Mehrwertsteuer 7.7 %	190'000.--
<b>Total inkl. MwSt.</b>	<b>2'700'000.--</b>
Landerwerb, Geometer, Inkonvenienzen, Ersatzparkplatz	300'000.--
<b>Gesamtkosten inkl. MwSt.</b>	<b>3'000'000.--</b>

Die Gesamtkosten für die Erstellung des neuen Kreisels Grabenring / Hegenheimermattweg belaufen sich auf CHF 3.0 Mio. (inkl. MwSt.).

Es wird eine Ausgabenbewilligung von **CHF 3'000'000 inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

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

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

- 2018: CHF 500'000
- 2019: CHF 500'000
- 2020: CHF 1'500'000
- 2021: CHF 500'000

<b>Kontierung</b>		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.154	700090	50100010

## 2.6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter **Gemeinde Allschwil**

Gemäss Strassengesetz trägt der Kanton die Kosten grundsätzlich alleine. Da das vorliegende Projekt jedoch auch Gemeindestrassen tangiert, beteiligt sich die Gemeinde Allschwil am Neubau des Kreisels.

Der Kostenteiler sieht wie folgt aus:

	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Gesamttotal</b>
<b>Realisierung Kreisel</b>	1'800'000	900'000	2'700'000
<b>Landerwerb</b>	300'000		300'000
<b>Gesamttotal</b>	<b>2'100'000</b>	<b>900'000</b>	<b>3'000'000</b>

Die Gemeinde Allschwil beteiligt sich am Bau des neuen Kreisels mit voraussichtlich CHF 900'000.00 inkl. MwSt.

Die Beteiligung der Gemeinde Allschwil an den Kosten für die Realisierung des Kreisels wurde mit der Vereinbarung vom 4. Juli 2017 zwischen dem Kanton und Gemeinde geregelt.

## **Agglomerationsprogramm**

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation vom 1. Juli 2015 ist die Massnahme M13 „Strassenraumgestaltung Bachgraben“ in den A-Massnahmen enthalten. Die gesamte Massnahme M13 kann mit einer Bundesbeteiligung von maximal CHF 2.52 Mio. (exkl. MwSt. und exkl. Teuerung, Preisbasis Oktober 2005) rechnen.

Die Massnahme M13 besteht aus drei Teilprojekten. Neben dem Umbau des Knotens Grabenring / Hegenheimerweg sind dies die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimerwegs der Gemeinde Allschwil sowie die ÖV- und Velomassnahmen Belforterstrasse des Kantons Basel-Stadt. Die Bundesbeteiligung wird gemäss einem festgelegten Schlüssel auf die drei Teilprojekte verteilt. Für den Kreisel Grabenring / Hegenheimerweg kann eine Mitfinanzierung des Bundes in Höhe von ca. CHF 410'000.- (exkl. MwSt.; Preisbasis Oktober 2005) erwartet werden. Da sich die Gemeinde auch an den Kosten des Kreisels beteiligt, kommt ihr, entsprechend dem Kostenteiler, auch ein Anteil von den Bundesgeldern zu. Somit beläuft sich der Anteil der Bundesbeteiligung für den Kanton Basel-Landschaft auf ca. CHF 285'000.- (exkl. MwSt.; Preisbasis Oktober 2005) bzw. ca. CHF 300'000.- (inkl. MwSt.; Preisbasis Oktober 2005).

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und der genehmigten Ausgabenbewilligung beantragt und ab dem Baustart effektiv geltend gemacht werden.

Mit der voraussichtlichen Mitfinanzierung durch den Bund und der Beteiligung der Gemeinde Allschwil betragen die **Nettokosten** für den Kantons Basel-Landschaft **ca. CHF 1.8 Mio.**

### 2.6.3. Folgekosten (z.B. Eigenleitungen)

#### Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		12/2021	2022	2023	2024	2025
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	1'800'000				
3	zusätzliche Betriebskosten	0	1	1	1	1
	zusätzliche Unterhaltskosten		2'000	2'000	2'000	2'000
	Abschreibungen		37'500	37'500	37'500	37'500
	kalkulatorische Zinskosten 4%		36'000	36'000	36'000	36'000
	<b>Folgekosten</b>	<b>0</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>
4	Folgeertrag		0	0	0	0
3-4	<b>Folgekosten netto</b>	<b>0</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>	<b>75'501</b>
5	Rückbaukosten ca. Jahr - Jahr (soweit voraussehbar)	-				

### 2.6.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Die projektierten Mehrinvestitionen gegenüber den Kosten für eine Erneuerung im Bestand und somit das Projekt als Ganzes wird als wirtschaftlich sinnvoll beurteilt. Durch die Umsetzung der projektierten Veränderungen wird alleine schon durch die Verringerung der Staukosten der Mehraufwand innerhalb von 1.2 Jahre kompensiert. Zusätzlich werden zahlreiche nichtmonetär ausweisbare Nutzen (z.B. bessere Erreichbarkeit, Fahrplanstabilität, Lärmreduktion etc.) einen volkswirtschaftlichen "Return on Investment" aufweisen.

## 2.7. Finanzrechtliche Prüfung

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

## 2.8. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Allschwil** ging folgende Stellungnahme ein:

Allgemeines

Der Gemeinderat begrüsst, dass mit der vorliegenden Landratsvorlage ein weiterer Schritt in Richtung Behebung dieses Kapazitätsengpasses im Strassennetz zur Erschliessung des Bachgrabengebietes eingeleitet wird.

Unsere Anmerkungen und Hinweise der Ihnen am 15. Juni 2016 zugestellten Stellungnahme zum Bauprojekt wurden grösstenteils berücksichtigt. Mit der vorliegenden Landratsvorlage können wir uns einverstanden erklären.

Zum Entwurf der Vorlage an den Landrat hat der Gemeinderat gleichwohl nachfolgendes anzumerken:

- Postulat 2015/102 von Andreas Bammatter betreffend "Rollenden Verkehr Baslerstrasse Allschwil nicht behindern": Der Beurteilung und dem Fazit der Beantwortung des Postulates kann der Gemeinderat folgen. Diese Aussagen decken sich weitgehend mit den Antworten des Gemeinderates auf politische Vorstösse aus dem Allschwiler Einwohnerrat

## 2.9. Vorstösse des Landrates

[Postulat 2015/102](#) betreffend „Rollenden Verkehr Baslerstrasse Allschwil nicht behindern“.

Am 5. März 2015 wurde von Andreas Bammatter das oben erwähnte Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*Die Baslerstrasse in Allschwil ist eine der Hauptachsen für alle Verkehrsträger. Da nun die Sanierung ein weiteres Mal aufgeschoben wird und Fehlinvestitionen von Fr 5.7 Mio. Franken (Tramgleisesanierung ohne gleichzeitige Belagssanierung) in Kauf genommen werden, erachte ich es als sinnvoll und notwendig, dass mit einer kleinen Massnahme der rollende Verkehr nicht mehr täglich durch stehende Autos behindert wird. (Bsp. Foto unten, Aufnahme 17.27 Uhr - Höhe Dürrenmattweg - Blick Richtung Kreisel Elsass). Vor allem NutzerInnen des öV werden dadurch arg in Mitleidenschaft gezogen.*



*Ich bitte daher den Regierungsrat, entsprechende Massnahmen zu prüfen - z.B. temporäres Parkverbot in den Stosszeiten - und diese anzuordnen, so wie dies vom Dorf her bereits realisiert wurde (siehe Bild rechts).*

Der Landrat überwies den Vorstoss in der Sitzung vom 19. November 2015 als Postulat.

### **Ausgangslage/Begründung**

Wie im Kapitel 2.3.1 beschrieben, ist der Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg während der Abendspitzenstunde überlastet. Der daraus resultierende Rückstau auf der Strasse Grabenring erstreckt sich zeitweise bis in den Kreisel Baslerstrasse/Grabenring. Dieser Rückstau führt dazu, dass die Leistungsfähigkeit des Kreisels abnimmt, wodurch auf der Baslerstrasse - wie im Postulat erwähnt - zeitweise ein Rückstau entsteht, der den rollenden Verkehr MIV / Tram behindert.

Der Ursprung des Rückstaus liegt folglich am Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg.

Der Landrat hat mit dem Beschluss vom [19.10.2017](#) zur Vorlage 2017/207 betreffend der Ausgabenbewilligung zur Erneuerung der Baslerstrasse zugestimmt. Am 3. April 2018 haben die Bauarbeiten begonnen. Im 2018 wird der Abschnitt vom Kreisel Baslerstrasse / Grabenring bis zur Mailingasse umgebaut. Somit erübrigt sich ein temporäres Parkverbot in diesem Abschnitt bis zum Umbau des Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg.

Das Postulat wird mit der Sammelvorlage 2018/284 zur Abschreibung beantragt.

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für den Umbau des Knotens Grabenring / Hegenheimermattweg in Allschwil in einen Kreisel wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 3'000'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7% bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung der Gemeinde Allschwil (vorbehältlich Beschluss Einwohnerrat) am Bau des neuen Kreisels von voraussichtlich CHF 900'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7% wird Kenntnis genommen.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 300'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7%; Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
4. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, 21. August 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Entwurf Landsratsbeschluss
- Situationsplan
- Querschnitt

## **Landratsbeschluss**

### **über Allschwil, Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg, Ausgabenbewilligung für die Realisierung**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für den Umbau des Knotens Grabenring / Hegenheimermattweg in Allschwil in einen Kreisel wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 3'000'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7% bewilligt.
2. Von der Beteiligung der Gemeinde Allschwil (vorbehältlich Beschluss Einwohnerrat) am Bau des neuen Kreisels von voraussichtlich CHF 900'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7% wird Kenntnis genommen.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 300'000.- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7%; Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
4. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: