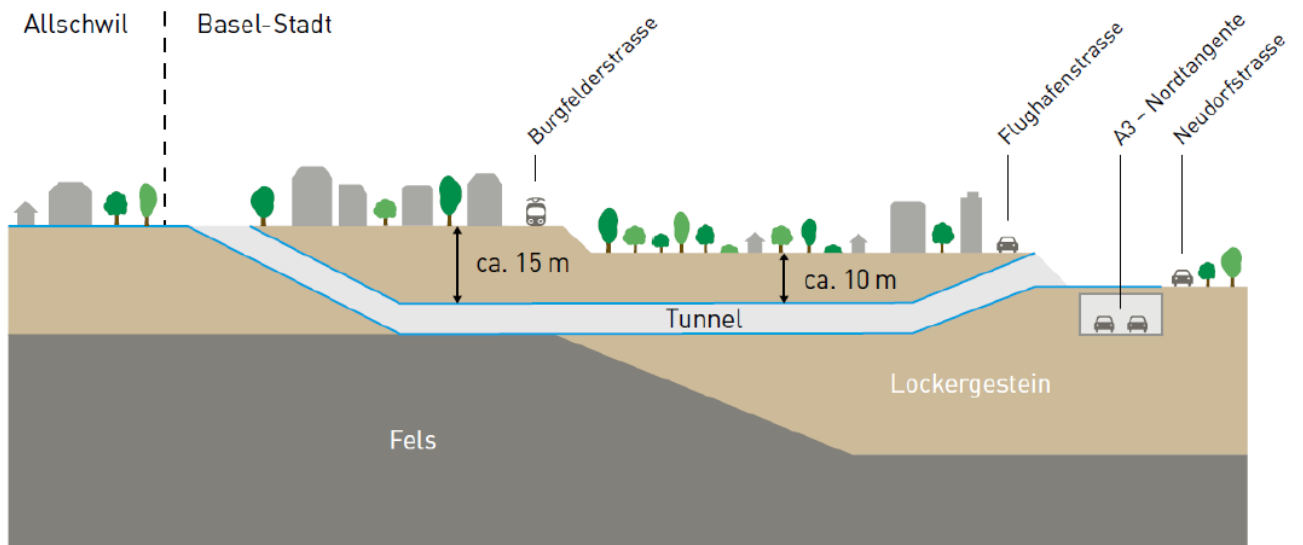


## Vorlage an den Landrat

**ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und  
Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes**  
2021/694

vom 9. November 2021



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Das Bachgrabengebiet ist als «Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Wirtschaftsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Arbeitsgebiet Bachgraben hat ein grosses Entwicklungspotential mit aktuell hoher Dynamik. Eingeschränkt wird diese durch die verkehrliche Erreichbarkeit. In Anbetracht der Entwicklungsreserven muss die Gesamterschliessung durch Verkehrsmassnahmen betreffend alle Verkehrsträger erfolgen – sowohl strassenseitig, als auch durch eine leistungsfähige ÖV-Anbindung sowie eine schnelle, attraktive Veloverbindung zum Bahnhof Basel-SBB. Strassenseitig ist das Gebiet heute nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Hochleistungsstrasse (N03 Nordtangente) angebunden und führt durch dichtbebautes Wohngebiet von Basel-West. In Anbetracht des laufenden Zuwachses an Arbeitsplätzen wird sich die strassenseitige Situation trotz des vorgesehenen Ausbaues des Angebots des öffentlichen Verkehrs weiter verschlechtern, zumal letzterer durch das starke Verkehrsaufkommen selbst behindert wird. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) soll hier Abhilfe schaffen, indem das Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung leistungsfähig unterirdisch über das Territorium des Kantons Basel-Stadt an die Nordtangente angeschlossen wird.

In der Phase Vorprojekt wurden auf Grundlage der Vorstudie diverse Varianten ausgearbeitet. Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen und aufgrund der Bewertungen seitens der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und der französischen Behörden steht eindeutig die vorgeschlagene Variante im Vordergrund. Diese beinhaltet einen bergmännischen Tunnel im Stadtgebiet von Basel und die Erschliessung des Bachgrabengebietes über Frankreich mittels eines Ausbaus der bestehenden Rue de Bâle.

Mit dem Zubringer Bachgraben – Allschwil werden die folgenden Hauptziele verfolgt:

- Ermöglichen der weiteren Entwicklung des Bachgrabengebietes in Allschwil (attraktive Arbeitsplätze, z.B. Swiss-TPH u.a.)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit Allschwils und des Gebiets Bachgraben durch ein Bündel von Verkehrsmassnahmen zur Gesamterschliessung – sowohl strassenseitig, als auch durch eine neue Tramachse sowie eine attraktive Veloverbindung.
- Entlastung des Lokalstrassennetzes resp. sensibler, heute hochbelasteter Bereiche, insbesondere Belforterstrasse, Hegenheimerstrasse sowie Luzernerring und damit sowohl auf Seite Allschwil wie auch auf Seite Basel-Stadt.
- Beseitigung von Engpässen und Schaffung von Kapazitäten, um eine Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Von allen geprüften Varianten erreicht das gewählte Projekt diese Ziele am besten. Das Projekt ist mit weiteren Verkehrsmassnahmen im Umfeld abgestimmt und wurde in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Frankreich (Saint-Louis Agglomération und Collectivité Européennes d'Alsace) erarbeitet.

Auf der Basis des Vorprojektes und einer Risikoanalyse werden die gesamten Investitionskosten auf CHF 370 Mio. bis 420 Mio. inkl. MwSt. (Rückfallebene) mit einer Ungenauigkeit von +/-20 % geschätzt.

Mit dieser Vorlage wird beim Landrat die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil inkl. der Umfahrung Hésingue / Hégenheim in Höhe von CHF 15.90 Mio. inkl. MwSt. beantragt und gleichzeitig das Generelle Projekt des ZUBA Zubringer – Allschwil zur Genehmigung unterbreitet. Zusätzlich werden für vorgezogenen Landerwerb CHF 2,5 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

**1.2. Inhaltsverzeichnis**

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	8
2.3.	Erläuterungen	8
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	16
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	16
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	17
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	23
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	23
2.9.	Ergebnis der Anhörungen	23
2.10.	Vorstösse des Landrats	23
3.	Anträge .....	24
3.1.	Beschluss	24
4.	Anhang .....	24

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Das Bachgrabengebiet ist als Arbeitsgebiet Bachgraben-Allschwil ein wichtiges Wirtschaftsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Arbeitsgebiet Bachgraben hat ein grosses Entwicklungspotential mit aktuell hoher Dynamik. Eingeschränkt wird diese Dynamik durch die verkehrliche Erreichbarkeit, insbesondere die strassenseitige. In Anbetracht der Entwicklungsreserven muss zudem auch die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr leistungsfähiger werden. Das Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung ist heute nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Hochleistungsstrasse (N03 Nordtangente) angebunden und führt durch dichtbebautes Wohngebiet von Basel-West. Mit anderen Worten: Damit alle künftig sicher und flüssig ins Bachgraben gelangen, braucht es ein Bündel von Verkehrsmassnahmen zur Gesamterschliessung. Die grössten sind: Ein direkter Autobahnanschluss, eine neue Tramachse und eine attraktive Veloverbindung.

Mit dieser Kombination kann der Verkehr zukünftig als Ganzes bewältigt werden. So bleiben das Gewerbegebiet Bachgraben und die ganze Entwicklungsachse langfristig attraktiv, und die Wohnquartiere im Umfeld werden vom Verkehr entlastet. Die Massnahmen müssen gut aufeinander abgestimmt sein. So können Synergien genutzt und ein grosser Nutzen für Wohn- und Arbeitsbevölkerung erzielt werden.

In der Volksabstimmung vom 8. März 2015 wurde die Initiative „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ angenommen. Damit wurde auch die Aufnahme eines neuen § 43c, Umfahrungsstrasse Allschwil, in das basellandschaftliche Strassengesetz beschlossen. Diese Bestimmung schreibt die Planung, die Projektierung und den Bau einer Umfahrung Allschwil mit besonderer Dringlichkeit und die unverzügliche Aufnahme dieser Arbeiten fest. Im Vorfeld der Abstimmung waren erste grobe Überlegungen zu dieser Umfahrung kommuniziert worden – mit den beiden Pfeilern einer Zusammensetzung der Umfahrung aus den beiden Teilabschnitten „Zubringer Allschwil“ zwischen Nordtangente Basel und Arbeitsgebiet Bachgraben sowie dem „Tunnel Allschwil“ zwischen Arbeitsgebiet Bachgraben und Allschwil Süd.

Mit dem Beschluss zur Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) hat der Landrat am [4. Juni 2015](#) ebenfalls Beschlüsse mit Bezug zur Umfahrung Allschwil gefasst ([Vorlage 2015-005](#)). Die Umfahrung wurde in der vom Landrat beschlossenen Stossrichtung Ausbau als zwei Abschnitte einer stadtnahen Tangente in einen grösseren Kontext integriert. Neben der stadtnahen Tangente sah ELBA für den Raum Allschwil, aber auch fürs Leimental und das Birseck, weitere verkehrliche Massnahmen vor, welche zusammen ein abgestimmtes Massnahmenpaket ergaben. Einerseits enthielten die Landratsbeschlüsse die entsprechenden Anpassungen des Kantonalen Richtplans. Andererseits umfassten sie den für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für den Zubringer Allschwil erforderlichen Projektierungskredit über CHF 4'500'000.-- (inkl. MwSt. von 8 %, Preisbasis 2012).

Gegen die ELBA-Vorlage ([Vorlage 2015-005](#)) wurde erfolgreich das Referendum gegen den Planungs- und Projektierungskredit von CHF 11,2 Mio. sowie gegen die richtplanerische Festlegung ergriffen. Der Kredit von CHF 4,5 Mio. für ein Vorprojekt Zubringer Bachgraben – Allschwil wurde hingegen rechtskräftig.

Mit dem Beschluss zur Anpassung 2016 über die Trasseesicherung Zubringer Bachgraben – Allschwil ([Vorlage 2016-381](#)) hat der Landrat der Eintragung des Projektes Zubringer Bachgraben – Allschwil im Kantonalen Richtplan zugestimmt. Am 20. Dezember 2018 erfolgte die Genehmigung dieser Richtplananpassung durch den Bund.

## **Siedlungsentwicklung im Betrachtungsraum**

Im Projektperimeter liegen Entwicklungsgebiete, die in den Richtplänen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie im französischen SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) festgehalten sind. Dies betrifft im Kanton Basel-Landschaft das Gebiet Letten in Allschwil an der Binningerstrasse. In Frankreich sind insbesondere entlang des Contournement Hésingue – Hégenheim mehrere kleinere Entwicklungsgebiete angedacht. Das Bachgrabengebiet selbst ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung aufgeführt und verfügt über ein grosses Entwicklungspotenzial von rund 6'000 Arbeitsplätzen. Der Fokus liegt auf Forschung und Entwicklung im Bereich Pharmazie. Am weitesten fortgeschritten ist der Masterplan zum BaseLink-Quartier, das gut die Hälfte der zur Verfügung stehenden Entwicklungsflächen beinhaltet. Die aktuelle Entwicklungsdynamik im Bachgrabengebiet darf als hoch bezeichnet werden.

Im räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Allschwil aus dem Jahr 2017 sind die Entwicklungsvorstellungen bis 2035 aufgezeigt und grundlegende Strategien für die Gesamtgemeinde festgehalten. Darunter auch, wie sich die einzelnen Quartiere entwickeln sollen. Für den Raum Bachgraben hat die Gemeinde in der Folge (2018) ein Erschliessungskonzept erarbeitet, welches auch als Grundlage für die Arbeiten zum Zubringer Bachgraben dient.

## **Nutzungen im Projektperimeter**

Die Linienführung des Zubringers Bachgraben – Allschwil verläuft durch ein Gebiet, das durch unterschiedliche Nutzungen geprägt wird. Aus Sicht Siedlung sind im Bereich der Nordtangente die bestehenden, teils geschützten Bebauungen von Bedeutung. Insbesondere sind hier das Bürgerspital und die Universitären Psychiatrischen Kliniken zu nennen. Südwestlich und auf französischer Seite entlang der Grenze schliessen sich Familiengärten und Grünräume an, die insbesondere der Erholung dienen. Hier ist die Siedlungsdichte geringer. Die Kiesgruben der KIBAG, das ehemalige Kiesabbaugelände, welches landwirtschaftlich genutzt wird, resp. das künftige Gebiet des «Parc des Carrières», prägen diese offene Landschaft. Auf Schweizer Seite geniesst der jüdische Friedhof einen speziellen Schutzstatus. Daran schliesst sich direkt die Wohnbebauung des Iselin-Quartiers an. Weiter südwestlich liegt das Arbeitsgebiet Bachgraben. Insgesamt ist festzuhalten, dass grosse Bereiche der Siedlungsflächen Gebiete hoher Empfindlichkeit sind. Aus Sicht Umwelt weist der gesamte Projektperimeter eine starke Empfindlichkeit (Luft/Lärm) auf: Bei einer oberirdischen Verkehrsführung ist ein Eingriff in sensitive Gebiete unumgänglich. Darüber hinaus ist die Linienführung durch ihre grenzüberschreitende Lage staatsrechtlichen Aspekten unterworfen.

## **Verkehr**

Im Gebiet Bachgraben werden bis 2023 rund zwei Drittel des Nutzungspotenzials erreicht sein. Mittel- bis langfristig werden hier werktäglich bis zu 17'000 zusätzlichen Personenfahrten erwartet (+68 %; heute 25'000; total 42'000).

Die stärksten verkehrlichen Beziehungen aus dem und in das Bachgrabengebiet kommen aus bzw. richten sich nach Grossbasel Nord und Allschwil. Die Verkehrsbeziehungen aus den benachbarten Gemeinden in Frankreich spielen ebenfalls noch eine grössere Rolle. Zur Erschliessung des Bachgrabengebiets steht dem motorisierten Individualverkehr (MIV) aktuell hauptsächlich der Hegenheimerweg zur Verfügung. Dieser ist über den Grabenring im Südwesten und die Hegenheimerstrasse im Nordosten, über die auch der Zugang zum Nationalstrassennetz erfolgt, an die umliegenden Hauptverkehrsstrassen angebunden. Beide Achsen sind in der Hauptverkehrszeit stark ausgelastet bis teilweise überlastet. Das betrifft auch die Zulaufstrecken über die Baslerstrasse in Allschwil und den Luzernerring in Basel. Hier kommt es zur Überlagerung aus starkem Erschliessungsverkehr und ausweichendem Durchgangsverkehr. Aus Frankreich wird das Bachgrabengebiet heute in erster Linie über die Achsen D12/D469 (Rue d'Allschwil) / Zoll Grabenring im Westen bzw. die A35 und weiter via Flughafenstrasse / Luzernerring im Osten erreicht. Beide Strecken weisen ebenfalls eine hohe

Auslastungen auf. Zusätzlich kann das Gebiet aus Richtung Hégenheim über die Rue de Bâle erreicht werden.

An dieser verkehrlichen Grundsituation wird sich auch bis zum Prognosejahr 2040 ohne einen Zubringer nicht viel verändern. Die Aus- und Überlastsituationen werden sich aufgrund der allgemeinen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme sowie der damit einhergehenden Verkehrszunahme noch weiter akzentuieren.

Für den Referenzfall im Jahr 2040 wird von einer unveränderten Situation im Strassennetz wie auch beim ÖV-Angebot ausgegangen. Der Referenzfall 2040 mit der fortschreitenden Siedlungsentwicklung zeigt klar, dass sich die Erschliessung des Bachgrabengebietes nicht in der Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil resp. des Contournement Hésingue – Hégenheim erschöpfen darf. Es müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, damit eine gute verkehrliche Erschliessung des Bachgrabengebietes langfristig gewährleistet werden kann. Hierfür bedarf es Massnahmen zugunsten des ÖVs und Veloverkehrs. Die 2018 abgeschlossene Tramnetzplanung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt hat gezeigt, dass eine Tramlinie Bachgraben ein hohes Nachfragepotential besitzt und deshalb weiterverfolgt wird (vgl. unten).

Der Zubringer Bachgraben – Allschwil steht daher in Zusammenhang mit weiteren Vorhaben im Raum Allschwil und Basel-Stadt sowie auf französischer Seite. Das Vorprojekt berücksichtigt diese Vorhaben, wie nachfolgend erläutert wird.

### **Randbedingungen**

Insbesondere folgende Randbedingungen wurden für das Projekt beachtet:

- Sicherstellung der Kompatibilität mit einem Tunnel Allschwil (ergibt zusammen die Umfahrung Allschwil)
- Sicherstellung der Kompatibilität mit zukünftigen verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungen (u.a. Westring)
- Berücksichtigung des Strassenbauprojektes «Umfahrung Hésingue – Hégenheim», welches zusammen mit dem Projekt ZUBA betrachtet wird
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Kantonal: Basel-Landschaft und Basel-Stadt, International: Schweiz und Frankreich)
- Abstimmung mit anderen Planungen wie Räumlichem Entwicklungskonzept (REK) Allschwil und Parc des Carrières
- Kompatibilität mit ÖV-Verbindung Bachgraben (Tram Bachgraben)

## Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa)

Für die Koordination und Abstimmung der verkehrlichen Erschliessung des Gebietes Bachgraben in Allschwil wurde eine Organisation Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben ([KoBa](#)) eingesetzt. Die Koordination erfolgt auf politischer wie auch auf fachlicher Ebene. Vertreten sind die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die Gemeinde Allschwil. KoBa gewährleistet, dass die Erschliessung des Bachgrabengebietes in einer gesamtverkehrlichen Sicht erfolgt. Dies bedeutet, dass der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr gleichermaßen berücksichtigt werden. Ziel ist es, die richtige und ausgewogene Mischung von Massnahmen durch Abstimmung dieser Verkehrsmittel untereinander zu erreichen.

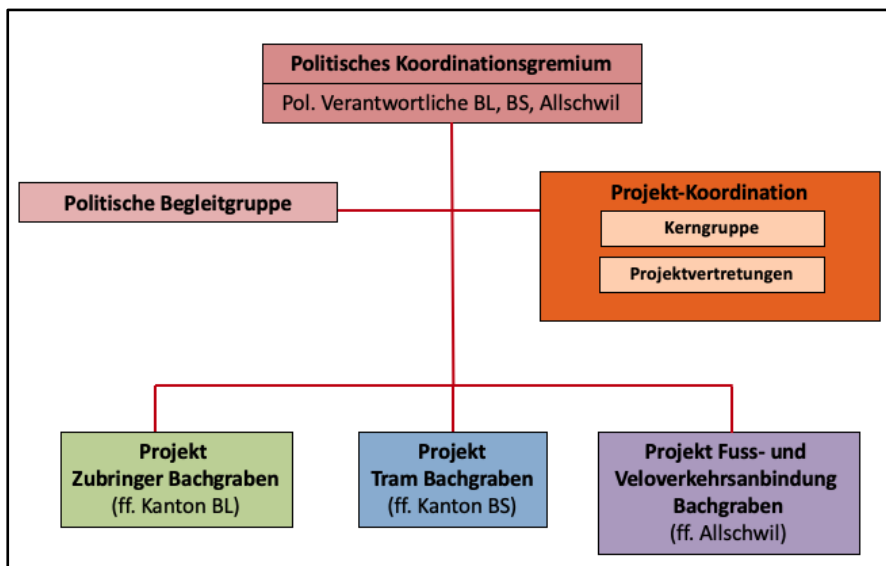


Abb.: Organigramm Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa)

## Wichtige Infrastrukturprojekte im Umfeld und Nachbarprojekte

### *Contournement Hésingue – Hégenheim*

Da der Zubringer im Zusammenhang mit dem Vorhaben «Contournement Hésingue – Hégenheim» steht, wurden die Arbeiten zur Vorstudie / Vorprojekt parallel und in Zusammenarbeit vorgenommen. In Kooperation mit den französischen Partnern erfolgte die Abstimmung der grenzüberschreitenden Schnittstellen in den Bereichen Siedlungs- und Raumplanung, Verkehr und Umwelt.

Das Projekt sieht vor mit einer neuen Umfahrungsstrasse die umliegenden Gemeinden (Hésingue, Hégenheim, Bourgfelden in Saint-Louis) vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Möglichkeit für zukünftige wirtschaftliche Entwicklungszonen in Hégenheim zu schaffen. Neben der Entlastung der französischen Gemeinden, hat die Umfahrung auch einen entlastenden Effekt in den grenznahen Wohngebieten in Allschwil.

Das Trasse wird in einer offenen Streckenführung mit 2x1 Fahrstreifen und einem separaten Radweg geführt. Zudem wird der Raum für eine eigene Busspur gesichert. Die rund 2,5 km lange Umfahrung ist zwischen der Rue de Bâle an der Grenze zu Allschwil und der Route départementale RD 105 geplant. Der Anschluss des Contournement an den geplanten Zubringer erfolgt am Knoten beim Kreuz.

Die Projekte Contournement Hésingue – Hégenheim und Zubringer Bachgraben – Allschwil werden bei einer französischen Linienführung des Projektes Zubringer Bachgraben – Allschwil als eine Einheit angesehen.



### *ÖV-Verbindung Bachgraben (Tram Bachgraben)*

Das [Tram Bachgraben](#) dient einer besseren Erschliessung des Gewerbegebiets. Voraussetzung dafür ist die Entlastung des Strassennetzes vom Autoverkehr durch den Zubringer Bachgraben – Allschwil. Eine Korridorstudie zur neuen Tramstrecke liegt vor. Den grössten Nutzen weist eine Führung auf, die das Gebiet Bachgraben über den Luzernerring mit dem Bahnhof St. Johann verbindet. Der Bahnhof St. Johann wird mit dem Ausbau des S-Bahn-Angebots – der im Zusammenhang mit der Bahnanbindung des EuroAirports geplant ist – weiter an Bedeutung gewinnen. Mit der geplanten Weiterführung der Tramlinie ins Kleinbasel werden wichtige Entwicklungsgebiete und weitere S-Bahnstationen direkt mit dem Gebiet Bachgraben verbunden. Momentan wird die Machbarkeit der Tramstrecke auf baselstädtischem Boden untersucht. Auf dem basellandschaftlichen Abschnitt ist die Tramlinie auf dem Hegenheimermattweg geplant, der Korridor ist hier entsprechend sichergestellt. Mit der Erneuerung des Hegenheimermattweges durch die Gemeinde Allschwil wurde in den Planungen eine Tramführung berücksichtigt und innerhalb der Realisierung auch bereits minimale Vorinvestitionen für die notwendigen Fahrleitungsmasten und eine verstärkte Foundationsschicht getätigt. Die Projekte Zubringer Bachgraben – Allschwil und ÖV-Verbindung Bachgraben (Tram Bachgraben) sind unabhängige Projekte. Damit die zukünftige Verkehrsnachfrage im Bachgrabengebiet bewältigt werden kann, sind Tram wie Zubringer notwendig. Der Zubringer führt hierbei u. a. zur notwendigen verkehrlichen Entlastung auf dem Lokalstrassennetz, welche Raum für die Tramführung schafft. *Velovorzugsroute Basel SBB – Bachgraben*

Diese hochwertige Verbindung für den Veloverkehr erschliesst einerseits das Bachgrabengebiet aus Richtung Basel SBB und andererseits die an der Route liegenden baselstädtischen Quartiere. Mit dem Anschluss dieser Route im Bereich Basel SBB an die Velovorzugsrouten Richtung Leimental, Birstal und Rheintal (Richtung Muttenz/Pratteln) wird das Gebiet Bachgraben sehr gut ins regionale Velonetz integriert. An der Grenze zu Frankreich besteht künftig mit dem geplanten neuen Radweg entlang des Contournement ein Anschlusspunkt im Bereich «Beim Kreuz» an die französischen Velonetze.

### *Westring*

Das Bundesamt für Strassen und die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt verfolgen gemäss der Langfristperspektive Hochleistungsstrassen eine gemeinsame Strategie in Bezug auf einen Westring. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil ist mit einem Westring geometrisch kompatibel und wird unabhängig geplant und realisiert.

## **2.2. Ziel der Vorlage**

Mit dieser Vorlage wird dem Landrat das Generelle Projekt des ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil zur Genehmigung unterbreitet. Auf Grundlage des Generellen Projektes kann die weitere Projekterarbeitung des Bauprojektes bis zur Auflage erfolgen. In der Vorlage wird somit die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil inkl. der Umfahrung Hésingue–Hégenheim beantragt. Zusätzlich wird eine Ausgabenbewilligung für vorgezogenen Landerwerb beantragt.

Die Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Ausführungsprojektes und der Realisierung erfolgt in einer separaten Landratsvorlage zu einem späteren Zeitpunkt, nach der Bewilligung des Projektes.

## **2.3. Erläuterungen**

### **Projektziele**

Das vordringlichste Ziel des Vorhabens besteht in der Strassenanbindung resp. Erschliessung des Bachgrabengebiets.

Darüber hinaus werden die folgenden Hauptziele verfolgt:



- Ermöglichung der weiteren Entwicklung des Bachgrabengebietes in Allschwil (attraktive Arbeitsplätze, z.B. Tropeninstitut u. a.)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit Allschwils und des Gebiets Bachgraben.
- Entlastung des Lokalstrassennetzes resp. sensibler, heute hochbelasteter Bereiche in Allschwil wie auch auf Seite Basel-Stadt, insbesondere Belforterstrasse, Hegenheimerstrasse sowie Luzernerring
- Engpässe beseitigen und damit Kapazitäten schaffen, um Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Die weiteren Ziele sind:

- Eröffnen von Chancen zur Aufwertung des Ortsbildes.
- Die Entlastungen des Lokalstrassennetzes eröffnen Chancen zur Erhöhung von Attraktivität und Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr.
- Die Umweltauswirkungen und -belastungen (Landverbrauch, Lärmemissionen, Luftschadstoffe, Energie usw. ) sollen minimiert werden.
- Der Investitionsaufwand und die Folgekosten sollen in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen erfolgen.

### **Variantenstudium**

Es wurde eine breite Auslegeordnung an denkbaren Verbindungen zwischen der Nordtangente und dem Bachgrabengebiet erstellt. Diese Auslegeordnung basierte auf einzelnen Elementen eines möglichen Zubringers. Deren Vor- und Nachteile wurden dann in einer Grobbewertung mit aus dem Zielsystem abgeleiteten Indikatoren beurteilt. Im Ergebnis blieb eine Auswahl an Variantenelementen übrig, die sinnvoll miteinander kombiniert den Variantenfächer für die Variantenvertiefung und Detailbewertung vorgab.

Massgebend für die verkehrliche Wirkung eines Zubringers sind die jeweiligen Anschlussbereiche und deren Ausgestaltung: Wo und auf welche Weise wird der Zubringer mit dem bestehenden Strassennetz verknüpft? Die Entwicklung der Variantenelemente orientiert sich an der technischen Machbarkeit sowie der verkehrlichen Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit.

Bei der vertieften Betrachtung der Varianten wurde die technische Machbarkeit der kombinierten Einzelelemente detaillierter betrachtet. Im Ergebnis lag eine exakte Beschreibung der Linienführung, der zum Bau notwendigen Verfahren sowie eine Schätzung der Investitionskosten vor. Zur Detailbewertung wurde eine vereinfachte standardisierte Bewertung vorgenommen. Neben einer Kosten-Wirksamkeits-Analyse wurde eine Vergleichswertanalyse durchgeführt. Für Letztere wurden aus dem Zielsystem Indikatoren abgeleitet und deren variantenspezifische Veränderung gegenüber dem Referenzfall benotet.

In der Phase Vorprojekt wurden auf Grundlage der Vorstudie vertiefte Varianten ausgearbeitet. Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen und einer breiten Vernehmlassung bei den Behörden von Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Allschwil und Frankreich kommt einzig die nun vorgeschlagene Linienführung in Betracht.

### **Projektbeschreibung**

Der Zubringer Bachgraben – Allschwil umfasst die neue Verbindung zwischen der Autobahn N03 Nordtangente in Basel und dem Bachgrabengebiet im Bereich «Beim Kreuz» in Allschwil. Der Zubringer soll als zweispurige kantonale Hauptverkehrsstrasse ausgebildet werden.

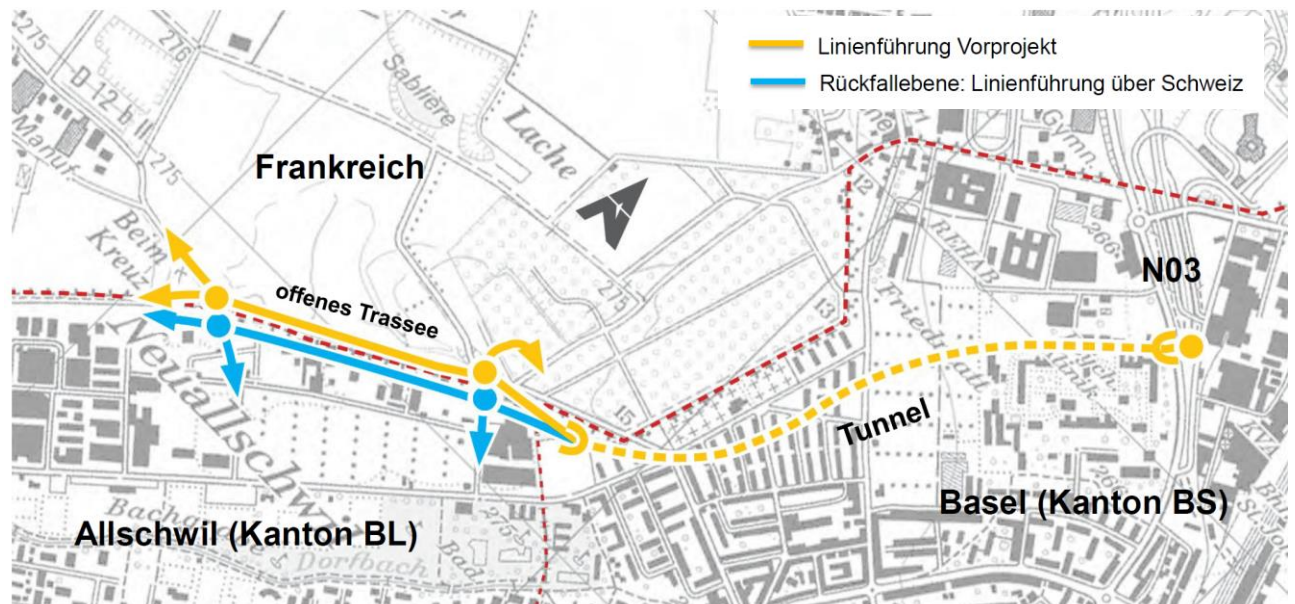


Abb.: Übersicht Vorprojekt ZUBA, inkl. Rückfallebene

#### *Abschnitt Basel-Landschaft / Frankreich*

Die Erschliessung des Gebietes Bachgraben erfolgt über französisches Staatsgebiet. Hierzu wird die bestehende Rue de Bâle ausgebaut. Im Bereich «Beim Kreuz» werden an einem Kreisverkehr das Bachgrabengebiet West, die Kreuzstrasse sowie aus Richtung Frankreich der Contournement Hésingue – Hégenheim angeschlossen. Der Zubringer verläuft ab hier in nordöstlicher Richtung parallel zur Grenze auf französischem Boden. Die Lachenstrasse und die Hegenheimerstrasse/ Rue de Bâle werden als seitliche Einmündungen als Kreuzung angebunden. Östlich dieser Kreuzung sinkt der Zubringer im Bereich der Grenze Kanton Basel-Landschaft zu Kanton Basel-Stadt in einer offenen Rampe zum Tunnelportal ab.

Als Rückfallebene, falls es Schwierigkeiten für eine Realisierung wie oben beschrieben über französisches Staatsgebiet gibt, kann die Linienführung im Abschnitt Basel-Landschaft auch über Schweizer Gebiet geführt werden. Dadurch entstehen allerdings Mehrkosten (Landerwerb / Entschädigungen) und es werden durch den Zubringer wertvolle Gewerbeflächen im Bachgrabengebiet beansprucht.

Im Zuge des geplanten Landschaftsparks «Parc des Carrières» sind aus Richtung Basel bzw. Allschwil an zwei Stellen des Zubringers Bachgraben – Allschwil Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt. Die Planung der Fuss- und Veloverbindungen erfolgte in Zusammenarbeit mit den französischen Gebietskörperschaften, der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Stadt und wird in der nachfolgenden Projektphase weiter abgestimmt.

#### *Abschnitt Basel-Stadt*

Rund 60 m östlich der Kantongrenze BS/BL schliesst sich ein ca. 1'350 m langer zweispuriger Tunnel im Gegenverkehr an, der in einer lang gestreckten S-Kurve unterhalb der Bebauung bis zum Anschlussbereich an der Nordtangente verläuft. Die ersten rund 130 m werden in einem Voreinschnitt erstellt, die übrige Strecke in bergmännischer Bauweise. Im Bereich der Universitären Psychiatrischen Kliniken steigt der Tunnel wieder an und wird auf den letzten rund 160 m wiederum in einem Voreinschnitt ausgeführt. Der Zubringer endet schliesslich unterhalb der Flughafenstrasse auf dem Deckel des Nordtangendentunnels und wird dort mit einem neuen Kreislauf an die Neudorfstrasse und die beiden Rampen von und zur A35 nach Frankreich angebunden. Die Anbindung an die N03 Nordtangente erfolgt via Schlachthofbrücke über die bestehenden Rampen. Der Knoten Neudorfstrasse / Schlachthofstrasse wird zu diesem Zweck

ebenfalls zum Kreisel umgebaut. Für diesen Abschnitt werden zudem Massnahmen für eine sichere Veloführung geplant.

### **Eckwerte des Projektes**

- Strassentyp: Hauptverkehrsstrasse (HVS, als Bestandteil des Kantonsstrassennetzes, keine Ausnahmetransportroute)
- Ausbaugrad: 2x1 Fahrstreifen, im Gegenverkehr
- Projektierungsgeschwindigkeit max.  $V = 80$  km/h, resp. 60 km/h im Siedlungsgebiet
- Niveaugleiche Knotenpunkte
- 2-spuriger Tunnel (L=1'350m)
- 2-spuriges offenes Trasse (L=900m)
- Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DWV) ca. 15'000 Fahrzeuge (Prognosehorizont 2040)
- Umweltverträglichkeitsbericht - Voruntersuchung liegt vor

### *Erschliessung Bachgraben und Einbindung in das Kantonsstrassennetz*

Als Haupteerschliessung des Bachgrabengebietes von der Seite des neuen Zubringers ist die Kreuzstrasse vorgesehen. «Beim Kreuz» ist ein Kreisel geplant, der den Zubringer mit der verlängerten Kreuzstrasse und der künftigen Umfahrung Hégenheim – Hésingue verknüpft. Als vierter Ast wird optional der westliche Teil des Bachgrabengebietes über die verlängerte Gewerbestrasse angebunden, dies soll zu einer Verkehrsentslastung des westlichen Abschnittes des Hegenheimermattweges führen. Die Kreuzstrasse verbindet heute den Hegenheimermattweg mit der Kiesstrasse und dient als Quartierserschliessung des Bachgrabengebietes. Die Kreuzstrasse und der westliche Abschnitt des Hegenheimermattweges zwischen der Kreuzstrasse und dem Grabenring sollen als Teil der künftigen Hauptverbindungsachse Allschwil – Bachgraben – Nordtangente zur Kantonsstrasse aufklassiert werden. Der Hegenheimermattweg wurde kürzlich von der Gemeinde Allschwil umgestaltet und umgebaut, wobei vor allem für den längs verlaufenden Veloverkehr Verbesserungen erfolgten. Das Projekt berücksichtigt zudem die Option einer künftigen Tramführung im den Hegenheimermattweg. Der Lückenschluss zwischen Kiesstrasse und Kreisel «Beim Kreuz» wird durch eine gerade Verlängerung der Kreuzstrasse bewerkstelligt. Der Querschnitt von konstant 9 m Fahrbahnbreite wird bis zum Kreisel fortgesetzt. Die relativ grosszügige Fahrbahnbreite bietet die Möglichkeit, in den Knotenbereichen Abbiegestreifen sowie Fussgängerstreifen mit Mittelinseln anzubieten. Auf dem Abschnitt zwischen Kiesstrasse und Hegenheimermattweg ist ein zwei Meter breiter Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen. Damit wird das Linksabbiegen erleichtert, insbesondere in des künftige Parking auf dem BaseLink-Areal. Ausserdem kann im Zuge der Fusswegverbindung durch das BaseLink- Areal eine Querungshilfe angeboten werden. Im Abschnitt zwischen Hegenheimermattweg und Kiesstrasse ist vorgesehen, beidseitig durchgehende 2 m breite Trottoirs vorzusehen. Im westlichen Abschnitt zwischen Kiesstrasse und Kreisel kann auf die Trottoirs aus heutiger Sicht verzichtet werden, da entlang des Zubringers bislang keine Weiterführung der Fussgängerinfrastruktur geplant ist. Zu Betonung der künftigen Kantonsstrasse wird der Knoten Hegenheimermattweg/Kreuzstrasse als abknickende Hauptstrasse ausgebildet und vortrittsgeregelt betrieben. Damit soll die Lenkung des Verkehrs auf den neuen Zubringer unterstützt und der östliche Abschnitt des Hegenheimermattweges entlastet werden. Auf Basis der bisher im Vorprojekt prognostizierten Verkehrsbelastungen ist die Leistungsfähigkeit eines vortrittsgeregelten Knotens ausreichend. Knotengeometrie und -regelung werden im Rahmen des Bauprojektes auf Grundlage der neuen Verkehrszahlen erneut überprüft und bei Bedarf angepasst.

Zukunftsbild des künftigen Kantonsstrassennetzes im Gebiet Bachgraben:



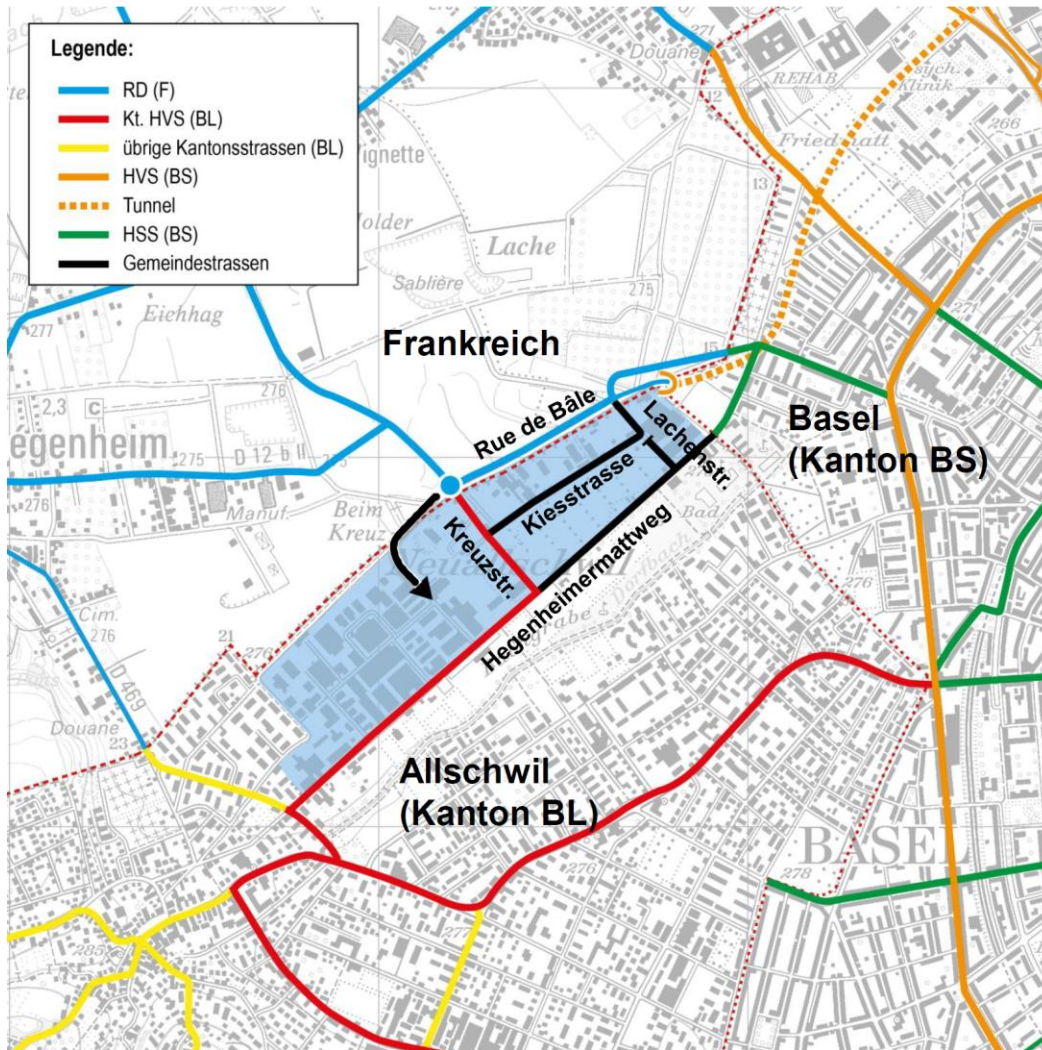


Abb.:Übersicht Zukunftsbild des künftigen Kantonsstrassennetzes im Gebiet Bachgraben

### Verkehrliche Wirkung

Im Rahmen des Vorprojektes wurde die verkehrliche Wirkung des Zubringers Bachgraben mithilfe das Gesamtverkehrsmodells Region Basel (GVM) berechnet.

Das GVM Region Basel umfasst die gesamte trinationale Region und stellt daher einen wichtigen Bestandteil jeder Verkehrsplanung in der Region Basel dar. Die Modellierungen basieren auf Grundlagen, welche über den ganzen Modellperimeter konsistent und in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden evaluiert wurden. Auf Basis dieser Grundlagen – z.B. Verteilung von Einwohnern, Arbeitsplätzen, Mobilitätswerkzeuge (PW-Besitz, U-Abo-Besitz etc.), Infrastruktur-Angebot, ÖV-Angebot usw. werden im Modell die Verkehrsbeziehungen, Modal-Split-Anteile sowie die Verkehrsbelastungen berechnet und mit entsprechenden Erhebungen kalibriert und überprüft.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden mit dem GVM mehrere projektspezifische Szenarien berechnet, um die Robustheit des Projektes bei sich ändernden Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Die Szenarien beinhalten einerseits unterschiedliche Annahmen der zukünftigen Siedlungsentwicklung bis ins Jahr 2040 (mittleres Siedlungswachstum, hohes Siedlungswachstum mit Entwicklung von lokalen Entwicklungsschwerpunkten), andererseits unterschiedliche Infrastruktur-Massnahmen (z.B. Contournement Hégenheim – Hésingue, Rheintunnel, 8-Spur-Ausbau).

Die Modellberechnungen zeigen im Wesentlichen die folgenden Ergebnisse:

Der Zubringer weist eine durchschnittliche Belastung zwischen 14'000 bis 16'000 Fahrzeugen pro Werktag auf.

Durch die Entlastungs- resp. Verlagerungswirkung des Zubringers weisen alternative Routen im Gebiet Allschwil, Basel-Nord und im angrenzenden Frankreich massgeblich geringere MIV-Belastungen auf. Der Luzernerring und die Hegenheimerstrasse in Basel werden um rund 20%, die Belforterstrasse sogar um rund 40% entlastet. In Allschwil erfährt die Baslerstrasse sowie der Grabenring spürbare Entlastungen von rund 15%. Auf französischer Seite sind zusammen mit dem Projekt Contournement Hégenheim – Hésingue deutliche Belastungsabnahmen auf den Ortsdurchfahrten der beiden Gemeinden und in Bourgfelden zu erwarten. Hier treten teils Entlastungen auf, die nahezu einer Halbierung des Verkehrsaufkommens entsprechen.

Der westliche Abschnitt des Hegenheimermattweges wird aufgrund des nun auf den Zubringer verlagerten Verkehrs eine Zunahme der MIV-Belastung erfahren.

Um die Wirkung des Zubringers zu unterstützen und allfällige unerwünschte Auswirkungen zu minimieren, sind zusätzlich flankierende Massnahmen geplant, die im Rahmen des Bauprojektes überprüft und verifiziert werden. Dazu gehören die Aufwertung des Grabenrings, flankierende Massnahmen in Basel West und im Zusammenhang mit dem Contournement die Aufwertung der Ortskerne von Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden. Aufgrund der stärkeren Belastung des westlichen Hegenheimermattweges wird beim aktuell umgebauten Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg bereits eine Buspriorisierung vorgesehen.

Die Belastungsveränderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bieten Chancen für eine verbesserte ÖV-Erschliessung des Bachgrabens insbesondere aus Richtung Basel, da die dortigen Zufahrtsachsen massgeblich entlastet werden. Damit die angestrebte Entwicklung im Bachgrabengebiet erreicht werden kann, ist neben einer verbesserten Erschliessung für den MIV auch eine optimierte ÖV-Erschliessung mit einem Tram Bachgraben notwendig.

Aufgrund der Lage innerhalb der Agglomeration Basel und der Nähe zu vielen Wohngebieten wird auch eine attraktive Veloinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten, die verkehrliche Erschliessung des Bachgrabens bereits kurz- und mittelfristig zu verbessern.

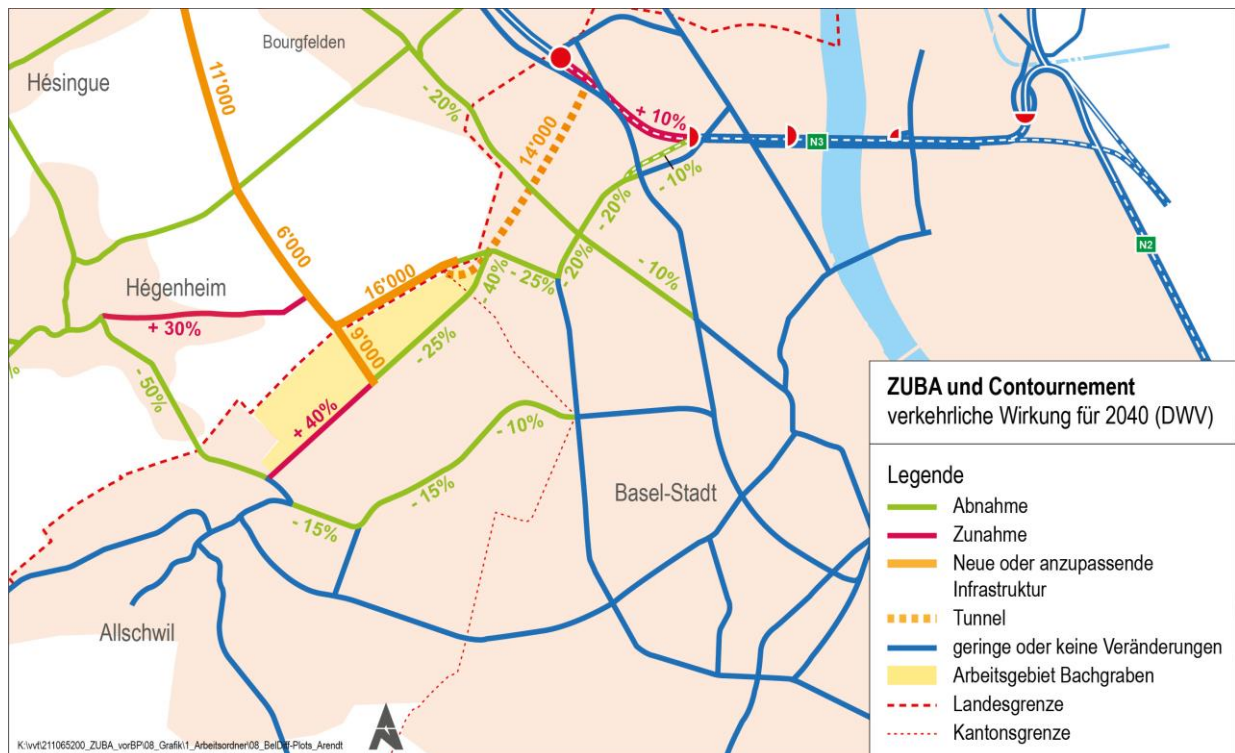


Abb.: Grafik Verkehrliche Wirkung des Projekts Zubringer Bachgraben – Allschwil (DWV, 2040): Differenz ohne / mit Zubringer

## Terminprogramm

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Landratsbeschluss Genehmigung Generelles Projekt und Ausgabenbewilligung Erarbeitung Bauprojekt | 1. Quartal 2022 |
| • Erarbeitung Bauprojekt inkl. UVB  | 2022 - 2024     |
| • Planaufgaben (BL, BS, F)  | 2025            |
| • Rechtskraftbescheinigungen  | 2025            |
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung  | 2026            |
| • Ausführungsplanung / Submission Baumeisterarbeiten  | 2026            |
| • Baubeginn   | 2027            |
| • Voraussichtliche Inbetriebnahme   | 2030            |
| • Abschluss Bauarbeiten   | 2032            |

Der obenstehende Terminplan ist sehr ambitioniert und geht von einer reibungslosen Abwicklung des Vorhabens aus. Der gesamte Terminplan hat den Vorbehalt, dass kein Referendum ergriffen wird und Einsprachen nicht ans Gericht weitergezogen werden. Insbesondere gilt es zu beachten, dass durch die Komplexität und die Abhängigkeiten von Dritten (zwei Länder mit verschiedenen Verfahren, zwei beteiligte Kantone, etc.) Verzögerungen entstehen können.

## Ausserkantonale Schnittstellen und Vereinbarungen mit Dritten

Da das Projekt grösstenteils ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft realisiert wird, ist das Einverständnis der entsprechenden Gebietskörperschaften notwendig. Neben dem Kanton Basel-Landschaft tangiert das Projekt noch drei weitere Gebietskörperschaften (Kanton Basel-Stadt, Bund, Frankreich). Für jede Gebietskörperschaft sind die entsprechenden hoheitlichen Verfahren und Bewilligungen notwendig. Das Vorprojekt wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt und den französischen Behörden erarbeitet und entspricht somit auch den Anforderungen dieser Gebietskörperschaften. Im Bereich der Nordtangente wurde das ASTRA miteinbezogen.

Die Linienführung des ZUBA wurde zwischen den beiden Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt am 28. Mai 2019 festgelegt und beschlossen. Für die weitere Zusammenarbeit, die Zuständigkeiten und die Finanzierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil und von weiteren Projekten im Umfeld des Bachgraben (u.a. ÖV-Verbindung und Velo) wurde zusammen mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt am 29. Januar 2021 eine Absichtserklärung unterzeichnet.

Die wichtigsten Punkte aus der Absichtserklärung mit dem Kanton Basel-Stadt:

### *ZUBA*

- Die Finanzierung der Planungs-, Projektierungs- und Baukosten der Strasseninfrastruktur erfolgt grundsätzlich nach dem Territorialprinzip. In Abweichung davon, gemäss partnerschaftlichen Regierungsratsbeschlüssen vom 28. Mai 2019, übernimmt der Kanton Basel-Landschaft die Kosten für die Projektierung und Realisierung des Projekts Zubringer Bachgraben – Allschwil auch auf dem Territorium des Kantons Basel-Stadt.
- Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die Projektleitung des Gesamtprojektes Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA).
- Der Kanton Basel-Stadt unterstützt den Kanton Basel-Landschaft als Projektpartner bei der Erarbeitung des Projektes sowie bei den Auflagenprozessen und Bewilligungen.
- Der Betrieb und Unterhalt wird während 15 Jahren ab Inbetriebnahme vom Kanton Basel-Landschaft übernommen. Anschliessend verständigen sich die beiden Kantone betreffend der zukünftigen Kostenübernahme für Betrieb und Unterhalt.
- Die beiden Basel schliessen Projektvereinbarungen bezüglich der Details der Projektierung, der Bewilligung, der Realisierung, des Betriebs und Unterhalts, der Finanzierung sowie der Ausübung hoheitlicher Tätigkeiten (Verkehrssicherheit, Polizei etc.) ab.



*ÖV-Verbindung Bachgraben*

- Die Finanzierung der Planungs-, Projektierungs- und Baukosten der ÖV-Infrastruktur erfolgt grundsätzlich nach dem Territorialitätsprinzip. In Abweichung davon übernimmt der Kanton Basel-Stadt die Kosten für die Planung, die Projektierung und den Bau des Projekts Tram Bachgraben auch auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft.

*Velovorzugsroute*

- Die Kostentragung erfolgt nach dem Territorialitätsprinzip.

Die Linienführung in Frankreich, mit der Benutzung der Rue de Bâle, wurde mit den zuständigen französischen Behörden, der Saint-Louis Agglomération (SLA) und dem Collectivité Européennes d'Alsace (CEA) abgestimmt und die Grundsätze einer Absichtserklärung, welche im Entwurf vorliegt, festgehalten. Nach ersten Abklärungen zeigt sich, dass eine Grenzverschiebung zugunsten der Schweiz die optimalste Lösung ist. Dadurch würde der für ZUBA notwendige Abschnitt der Rue de Bâle neu innerhalb der Schweiz liegen. Sollte keine Grenzverschiebung zustandekommen, sind diverse staatsrechtliche Regelungen bezüglich Zoll, polizeiliche Hoheit, Betrieb und Unterhalt, usw., auf Basis einer Strasse zwischen Frankreich und der Schweiz zu vereinbaren. Sowohl für eine Grenzverschiebung wie auch betreffend die diversen Regelungen für eine derartige Strasse müssen auf Staatsebene zwischen Frankreich und der schweizerischen Eidgenossenschaft vereinbart werden.

Die wichtigsten Punkte aus der Absichtserklärung mit den lokalen französischen Behörden:

- Der Kanton Basel-Landschaft kann die Rue des Bâle nutzen, mit allen Rechten und Pflichten, und in das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil integrieren.
- Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die Finanzierung der Projektierung und Realisierung des ZUBA auf französischem Boden.
- Der Kanton Basel-Landschaft wird die Infrastruktur des Zubringers Bachgraben – Allschwil inkl. des Abschnittes Frankreich (Rue des Bâle) betreiben und unterhalten.
- Die lokalen französischen Behörden setzen sich beim französischen Staat für eine staatsrechtlichen Regelung zur Rue de Bâle (Grenzverschiebung) ein.
- Für eine staatsrechtliche Lösung zum Eigentum und zur Nutzung der Rue de Bâle im Projekt ZUBA wird eine einmalige Abgeltung von maximal CHF 25,0 Mio. vorgesehen. Mit diesem Betrag sind sämtliche Ansprüche der französischen Behörden gegenüber dem Kanton Basel-Landschaft abgegolten.
- Die Abgeltung ist für den Neubau des Contournement Hésingue – Hégenheim vorgesehen.
- Als erster Schritt übernimmt der Kanton Basel-Landschaft, aufgrund der Verknüpfung des ZUBA mit dem Contournement, die Finanzierung der Projektierung bis zum rechtskräftigen Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) des Contournement Hésingue – Hégenheim bis zu einer Höhe von maximal CHF 800'000.-. Die Zahlungen für die Projektierung des Contournement werden an die Gesamtzahlungen an Frankreich angerechnet.

Mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA verfolgen die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt mit der «Langfristperspektive Hochleistungsstrassen» eine gemeinsame Strategie in Bezug auf einen Westring. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil ist mit einem Westring geometrisch kompatibel und wird unabhängig geplant und realisiert. Für das Projekt ZUBA wurde das Vorgehen mit dem ASTRA abgeklärt und definiert, das ASTRA wird in die Projektierung im Bereich der Nordtangente involviert. Es sind für die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem ASTRA keine schriftlichen Vereinbarungen notwendig.



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

### **LFP 1 – Steuerbelastung und Kostenumfeld**

Bestehende Unternehmen unterstützen, Arealstrategie umsetzen

Den im Kanton Basel-Landschaft ansässigen Unternehmen gilt die grösste Aufmerksamkeit und Unterstützung der Standortförderung. Sie sind die Kunden, die unsere Wertschöpfung generieren, Arbeitsplätze schaffen, Lehrstellen anbieten sowie Steuern zahlen und damit das volkswirtschaftliche Wohlergehen des Kantons und der Region sichern. Das bestehende Key-Account-Management (Kundenpflege) wird weiter verfeinert. Bei der Arealstrategie setzt der Kanton schwerpunktmässig auf Projekte, welche kurz- bis mittelfristig Ansiedlungen ermöglichen. Eng begleitet werden die zentralen Entwicklungsgebiete Schoren Arlesheim, Bachgraben Allschwil, Aesch Nord, Dreispitz Münchenstein, Salina Raurica Pratteln, Chuenimatt Pratteln und Haferegion Birsfelden.

### **LFP 4 – Mobilität**

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Weil die Verkehrsprognosen der Vergangenheit fast durchwegs deutlich zu tief ausfielen, sind heute praktisch sämtliche Verkehrsträger überlastet. Die Steuerung des Verkehrs kann grundsätzlich über die Nachfrage oder über das Angebot erfolgen. Die Nachfrage wird im Raum Basel, als einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weiter steigen. Zudem durchquert eine europäische Transitachse das Baselbiet und generiert zusätzliches Verkehrsaufkommen. Das derzeitige Angebot kann mit dieser wachsenden Nachfrage bei weitem nicht Schritt halten. Auch sogenannte «Intelligente Infrastruktur» wird an diesem Umstand nur wenig ändern können. Ziel muss es deshalb sein, die Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig zu realisieren und zu betreiben. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Höchste Priorität kommt dabei der baulichen und betrieblichen Sicherheit zu. Die Bauwerke müssen möglichst uneingeschränkt verfügbar sein, damit die Nutzerinnen und Nutzer von einer störungssicheren Infrastruktur profitieren können.

### **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft**

Der Zubringer Bachgraben – Allschwil wurde mit der Richtplananpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation) im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft auf die Koordinationsstufe Zwischenergebnis gehoben. Siehe LRV 2019-230 vom 26.03.2019. Die nächste Anpassung des kantonalen Richtplans für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, für die Stufe Festsetzung, ist in einer separaten Landratsvorlage geplant.

### **Kantonaler Richtplan Basel-Stadt**

Im Richtplan des Kanton Basel-Stadt ist die Linienführung des Projektes Zubringer Bachgraben – Allschwil mit der Planungsstufe Zwischenergebnis enthalten. Auch hier ist geplant, die Stufe Festsetzung zu erreichen.

## **2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum**

- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#)), insbesondere § 43c Umfahrungsstrasse Allschwil
- Umweltschutzgesetz vom 27. Februar 1991(USG BL, [SGS 780](#))
- Verordnung Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (RBV, [SGS 400.11](#))
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Landratsbeschluss vom 31. August 2017
- Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ([SGS 100](#), § 31 Absatz 1 Buchstaben a und b)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, [SR 814.01](#))
- Bundesgesetz über die Nationalstrassen ([SR 725.11](#))
- Bau- und Planungsgesetz BS ([SG 730.10](#))

- Verordnung über die Landesvermessung ([SR 510.626](#))
- Verordnung des VBS über die Landesvermessung ([SR 510.626.1](#))
- Karlsruher Übereinkommen ([SGS 148.11](#))
- Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die Vermarkung und den Unterhalt der Grenze ([O.132.349.41](#))
- Code de la voirie routière (Französisches Straßenbaugesetz)
- Code général des collectivités territoriales (Französisches Gebietskörperschaftsgesetz).

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

Auf der Basis des Vorprojektes und einer Risikoanalyse werden die Gesamtinvestitionskosten bei einer Linienführung über Frankreich auf CHF 370 Mio. inkl. MwSt. mit einer Ungenauigkeit von +/- 20 % geschätzt.

Zusätzlich zu den Kosten von CHF 370 Mio. muss, gemäss der Absichtserklärung mit den lokalen französischen Behörden, wenn sich eine staatsrechtliche Lösung zum Eigentum und zur Nutzung bezüglich dem Streckenabschnitt von ZUBA über Frankreich (Rue de Bâle) ergibt, mit einer einmaligen Abgeltung des Kantons Basel-Landschaft von max. CHF 25 Mio. inkl. MwSt. gerechnet werden. Die Abgeltung ist gebunden an den Neubau des Contournement Hésingue – Hégenheim.

Bei einer Linienführung über die Schweiz (Rückfallebene) muss zu den Kosten von CHF 370 Mio. inkl. MwSt. mit Mehrkosten (Landerwerb / Entschädigungen) von CHF 50 Mio. (+/- 20 %) gerechnet werden.

Somit ist mit Gesamtinvestitionskosten von CHF 370 Mio. bis CHF 420 Mio. inkl. MwSt. zu rechnen.

Die Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind übereingekommen, dass die Gesamtkosten für die Projektierung und Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil vollständig vom Kanton Basel-Landschaft finanziert werden sollen.

### Ausgabenbewilligung für die Projektierung

Die Kosten für die Erarbeitung des Bauprojektes mit Umweltverträglichkeitsprüfung bis zur Bewilligung für das Projekt ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil werden auf CHF 14,5 Mio. inkl. MwSt. (+/-10 %) geschätzt.

Durch die Verknüpfung der beiden Projekte ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil und Contournement Hésingue – Hégenheim seitens Frankreichs ist eine parallele Projektierung notwendig. Die Kosten für das Bauprojekt bis zur Bewilligung für die Umfahrung werden auf CHF 800'000.- inkl. MwSt. +/-10 % geschätzt. Aufgrund der Vorteile durch das Contournement Hésingue/Hégenheim auf Schweizer Seite, vor allem für die Gemeinde Allschwil und als erster Schritt der Abgeltung zur Nutzung der Rue de Bâle, werden die zusätzlichen Projektierungskosten von CHF 800'000.- durch den Kanton Basel-Landschaft übernommen.

Für die Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) werden für die Jahre 2022 bis 2025 CHF 600'000.- inkl. MwSt. +/-10 % geschätzt.

Ausgaben	Betrag in CHF
Projektierung ZUBA	14,5 Mio.
Projektierung Contournement	0,8 Mio.
Koordination KoBa	0,6 Mio.
Total Ausgabebewilligung Projektierung (inkl. MWST)	15,9 Mio.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 15'900'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ . Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 14'310'000 (90 %) und CHF 17'490'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 15'900'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 1'590'000 (10 % von CHF 15'900'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom Oktober 2020, Indexstand: 98.0; (Basis Oktober 2015 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

Siehe Kap 2.5 (§ 33 Abs. 2 FHG)			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
X	Neu	Gebunden	X Einmalig Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701334
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			15'900'000.- (inkl. MwSt.)		

**Investitionsrechnung**

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	2025	Total
A	Investitionsausgaben	2301	5	3'000'000.-	5'500'000.-	5'500'000.-	1'900'000.-	15'900'000.-
E	Beiträge Dritter*	2301	6	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>3'000'000.-</b>	<b>5'500'000.-</b>	<b>5'500'000.-</b>	<b>1'900'000.-</b>	<b>15'900'000.-</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Ausgabenbewilligung für vorgezogenen Landerwerb**

Damit das Trasse im Bereich der Verlängerung Kreuzstrasse (neue Kantonsstrasse) gesichert werden kann, ist zusätzlich eine Ausgabenbewilligung für diesen vorgezogenen Landerwerb notwendig. Die Kosten für den vorgezogenen Landerwerb werden auf CHF 2,5 Mio. inkl. MwSt. (+/-10 %) geschätzt.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 2'500'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ . Dies bedeutet, dass:

- Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 2'250'000 (90 %) und CHF 2'750'000 (110 %) liegen werden.
- Richtgrösse für den Landerwerb ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 2'500'000 (100 %).
- Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 250'000 (10 % von CHF 2'500'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

Siehe Kap 2.5 (§ 33 Abs. 2 FHG)			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
<input checked="" type="checkbox"/>	Neu	<input type="checkbox"/>	Gebunden
<input checked="" type="checkbox"/>	Einmalig	<input type="checkbox"/>	Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701803
Verbuchung	<input type="checkbox"/>	Erfolgsrechnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Investitionsrechnung	<input type="checkbox"/>
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			2'500'000.- (inkl. MwSt.)		

**Investitionsrechnung**

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	2025	Total
A	Investitionsausgaben	2301	5	200'000.-	2'000'000.-	300'000.-	0.-	2'500'000.-
E	Beiträge Dritter*	2301	6					
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>200'000.-</b>	<b>2'000'000.-</b>	<b>300'000.-</b>	<b>0.-</b>	<b>2'500'000.-</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Erfolgsrechnung**

Ja  Nein

**Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):**

Die Ausgaben sind im Investitionsprogramm 2022 bis 2031 und entsprechend im Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 enthalten.

**Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):**  Ja  Nein

Das Projekt wurde mit dem Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation, A-Horizont (Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2028) zur Mitfinanzierung angemeldet. Bei einer Berücksichtigung des Projektes durch den Bund besteht die Möglichkeit, Bundesbeiträge zu erhalten (bis ca. 40% der anrechenbaren Kosten).

**Folgekosten** (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):  Ja  Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	12/2030	2031	2032	2033	2034
A	1	<b>Nettoinvestitionen</b>			370'000'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000
A		Abschreibungen	2301	33		9'250'000	9'250'000	9'250'000	9'250'000
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		7'400'000	7'400'000	7'400'000	7'400'000
A		<b>Folgekosten brutto</b>				<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>
E	3	<b>Folgeertrag brutto</b>	2301	42/43		0	0	0	0
A	2-3	<b>Folgekosten netto</b>				<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>	<b>17'650'000</b>
A	4	<b>Rückbaukosten ca. [Jahr]</b> (soweit voraussehbar)		-					
	5	<b>Zusätzliche Stellen in FTE</b>			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auf Basis der Absichtserklärung beider Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt werden die Kosten des Betriebs und Unterhalts des Zubringer Bachgraben-Allschwil während 15 Jahren ab Inbetriebnahme vom Kanton Basel-Landschaft übernommen. Anschliessend verständigen sich die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend weiterer Kostenübernahme für Betrieb und Unterhalt.

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):  Ja  Nein

**Schätzung der Eigenleistungen** (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

100% einer Projektleiterstelle

**Strategiebezug** (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):  Ja  Nein

Siehe Kap. 2.4

**Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. I Vo FHG):**

Im Rahmen des Vorprojektes wurde eine Risikoanalyse bzgl. Termine und Kosten, eine Stakeholder-Analyse und eine SWOT-Analyse durchgeführt.

Die massgebendsten Punkte bzgl. des Projektes ZUBA sind nachfolgend aufgeführt:

Chancen	Gefahren
Verbesserter Anschluss Allschwil und Arbeitsgebiet Bachgraben an Nordtangente	Terminverzögerungen infolge komplexer Verfahrensabläufe (2 Kantone, 2 Länder, UVP)
Aktivieren des Entwicklungspotentials des Arbeitsgebietes von kantonaler Bedeutung Bachgraben	Terminverzögerungen durch Einsprachen
Schaffung der Strassenkapazitäten für den nötigen Ausbau des ÖV im Bereich Bachgraben und in Basel West	Terminverzögerungen durch Referenden zu den Finanzbeschlüssen
Schaffung der Kapazitäten und Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr im Bachgraben, in Allschwil und in Basel West	Nicht Zustandekommen der Vereinbarungen und/oder Bewilligungen mit den französischen Behörden
Entlastung der Lokalstrassen und Quartiere vom Verkehr	Nicht Zustandekommen eines Abkommens zu Grenze und Zoll zwischen Schweiz und Frankreich
Chance zur Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes im Bachgraben, in Allschwil und in Basel West	Scheitern des einvernehmlichen Landerwerbs und dadurch notwendige Enteignungsverfahren
Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in Allschwil und Basel West	
Eine Landschafts- und flächenschonende Lösung	
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	

Die technischen, geologischen und hydrologischen Risiken eines bergmännischen Tunnels unter Basel werden grundsätzlich als beherrschbar eingeschätzt. Die geplanten Arbeiten entsprechen dem heutigen Stand der Technik.

**Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):**

Ende 2030.

**Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):**

Das Gebiet Bachgraben ist heute für den MIV nur mit je einer Zufahrt von Allschwil via Grabenring und von Basel via Hegenheimerstrasse / Belforterstrasse in den Hegenheimermattweg erschlossen; eine direkte Anbindung ans HLS-Netz fehlt. Die ÖV-Erschliessung (Bus) verkehrt auf dem gleichen Netz. Damit die derzeitige und vorgesehene und beabsichtigte zukünftige Entwicklung im Bachgrabengebiet stattfinden kann, ist eine bessere Erschliessung mit einem direkten Anschluss ans HLS-Netz (N03, Nordtangente), d.h. mit dem Zubringer Bachgraben – Allschwil dringend notwendig. Nur dadurch kann eine Steigerung von rund 6'000 Arbeitsplätzen auf 10'000 Arbeitsplätze erfolgen, die eine langfristige Steigerung der Wertschöpfung in diesem Raum und damit des Steuersubstrats (von juristischen und natürlichen) Personen zur Folge haben

werden. Ohne eine Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil wird diese Entwicklung nicht möglich sein, da auch ein Ausbau des ÖVs ohne Zubringer Bachgraben – Allschwil nur begrenzt möglich ist.

Bzgl. Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante kann Folgendes aufgeführt werden:  
Die Vorteile der gewählten Linienführung liegen in ihrer Bauweise, indem ein bergmännisch erstellter Tunnel in entsprechend ausreichender Tieflage Flächenkonflikte vermeidet und baubedingte Störungen auf ein Minimalmass reduziert. Erkauft werden diese Vorteile mit höheren Erstellungskosten und einem Restrisiko hinsichtlich staatsrechtlicher Fragen. Letzteres lässt sich bei Bedarf mit der Rückfalloption einer Variante «Schweiz» abfangen, indem anstatt der Rue de Bâle eine parallel zur Grenze verlaufende Strasse erstellt wird; deren Nachteil besteht – neben höheren Kosten – in einer Inanspruchnahme potenzieller Nutzungsfläche im Arbeitsgebiet Bachgraben.

Die Wirksamkeit des Projektes kann nach einer eingehenden Analyse der wichtigsten zur Bewertung der Projektziele herangezogenen Indikatoren als gegeben eingestuft werden. Gleichzeitig weist die gewählte Linienführung im Vergleich zu alternativen Varianten die beste Kosten-Wirksamkeit auf. Gesamthaft lässt sich für den Projektperimeter und den darin gültigen Rahmenbedingungen unter Einbezug aller tangierten Fachstellen (seitens Frankreich, seitens Kantone BS und BL) keine besser geeignete Lösung als diese Linienführung finden.

#### Kosten / Nutzen:

Bei der Untersuchung bezüglich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde ein Wert von 0.58 bestimmt. Die Kosten-Wirksamkeit kommt auf CHF 27 Mio. je 1 Nutzenpunkt.

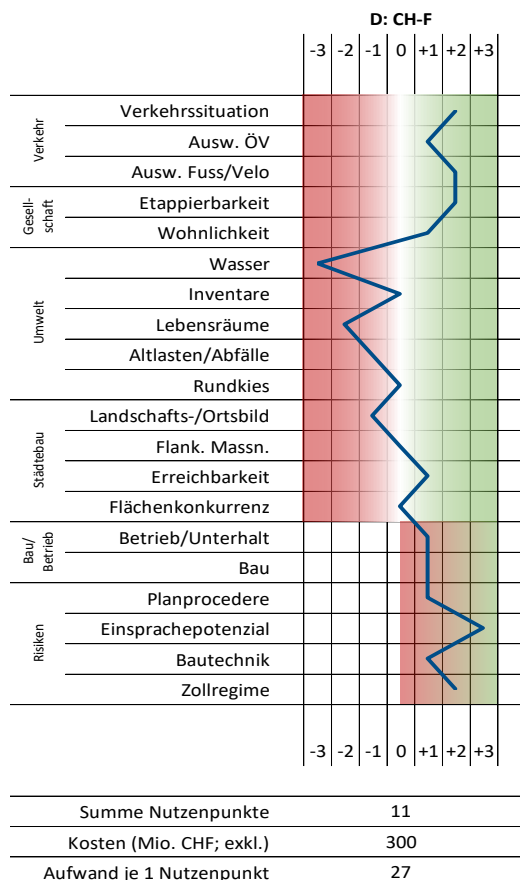


Abb.: Grafik Nutzenbewertung Vorprojekt ZUBA



## **2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanz-haushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))**

Keine Auswirkungen

## **2.9. Ergebnis der Anhörungen**

### **Stellungnahme der Gemeinde Allschwil vom 28. Juni 2021:**

Die in ihrer Stellungnahme vom 28. Juni 2021 durch die Gemeinde Allschwil geäusserten Anliegen betreffen überwiegend die weitere Projektausarbeitung und wurden entsprechend vorgemerkt. Soweit angezeigt, wurden sie überdies in die vorliegende Landratsvorlage aufgenommen.

### **Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt vom 21. Oktober 2021:**

Der Kanton Basel-Stadt brachte in seiner Stellungnahme vom 21. Oktober 2021 diverse Vorschläge zu Neuformulierungen bzw. textlichen Anpassungen ein, welche berücksichtigt wurden.

### **Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen ASTRA:**

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2021 hat sich das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Landratsvorlage vernehmen lassen. In seiner Stellungnahme sieht es keinen Anpassungs- oder Ergänzungsbedarf, sondern verweist lediglich darauf, dass in den für das ASTRA relevanten Streckenabschnitten ein Einbezug durch die Projektorganisation erfolgen soll.

### **Stellungnahme der Saint-Louis Agglomeration (SLA) vom 22. Oktober 2021:**

Mit Datum 22. Oktober 2021 äusserte sich die Saint-Louis Agglomeration (SLA) zur vorliegenden Landratsvorlage. Die eingebrachten Anliegen betreffen ergänzende Formulierungen und begriffliche Anpassungen und wurden allesamt in die Vorlage eingearbeitet.

## **2.10. Vorstösse des Landrats**

Es liegen keine Vorstösse vor.

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Generelle Projekt für den Zubringer Bachgraben – Allschwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 15'900'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird für vorgezogenen Landerwerb eine neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 2'500'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
4. Der Regierungsrat wird beauftragt, die in seiner Kompetenz liegenden erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine Grenzverschiebung zwischen Frankreich und der Schweiz im Bereich des Abschnitts Rue de Bâle zu ermöglichen.
5. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2 und 3. des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. Ziff. 4 dieses Beschlusses tritt nur in Kraft, sofern die Ziff. 1, 2 und 3 dieses Beschlusses in Rechtskraft erwachsen.

Liestal, 9. November 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan (B1)
- Querprofile (B2)

## Landratsbeschluss

### über ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projekts und Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt für den Zubringer Bachgraben – Allschwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 15'900'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird für vorgezogenen Landerwerb eine neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 2'500'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
4. Der Regierungsrat wird beauftragt, die in seiner Kompetenz liegenden, erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine Grenzverschiebung zwischen Frankreich und der Schweiz im Bereich des Abschnitts Rue de Bâle zu ermöglichen.
5. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a. der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2 und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. Ziff. 4 dieses Beschlusses tritt nur in Kraft, sofern die Ziff. 1, 2 und 3 dieses Beschlusses in Rechtskraft erwachsen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: