

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Allschwil, BVB-Linie 6: Kreisel Grabenring und Baslerstrasse; Erneuerung und Umgestaltung von Knoten, Strasse und Schiene

Datum: 18. August 2009

Nummer: 2009-211

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

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



Vorlage an den Landrat

Allschwil, BVB-Linie 6: Kreisel Grabenring und Baslerstrasse Erneuerung und Umgestaltung von Knoten, Strasse und Schiene Kreditvorlage

4.01.05 und 4.02.26

vom 18. August 2009

1. Zusammenfassung

Auf der Baslerstrasse in Allschwil verkehren täglich rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und je nach Abschnitt bis etwa 16'000 Motorfahrzeuge. Sowohl im kantonalen Netz als auch lokal hat die Baslerstrasse die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Das Gleisstrasse der BVB-Linie 6 sowie der Strassenkörper befinden sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Die Schienen sind weitgehend abgenützt und müssen dringend ersetzt werden. Insgesamt haben Gleisstrasse und Strasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und verursachen deshalb einen überdurchschnittlich hohen Aufwand für Unterhalt und Reparaturen. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren einzelne Schienenabschnitte ersetzt werden mussten, ist ab 2010 mit weiteren Unterhaltskosten in der Höhe von CHF 1.6 - 2.0 Millionen zu rechnen. Auch die Tramhaltestellen sind zu schmal und zu kurz. Die engen Inseln bergen eine grosse Gefahr für die Fahrgäste und entsprechen den heutigen Anforderungen der Fahrgäste und der Behinderten nicht.

Mit der Erneuerung der Baslerstrasse werden für die Gestaltung der Tramhaltestellen angemessene Alternativen ausgearbeitet. Es ist eine Totalerneuerung des Gesamtquerschnitts von Parzellengrenze zu Parzellengrenze vorgesehen. Der massiv überlastete T-Knoten Baslerstrasse/Grabenring wird als Kreisel ausgestaltet.

Ziel ist ein Konzept, mit dem der Verkehrsfluss (MIV und ÖV) sowie die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr, erhöht werden. Mit Radstreifen auf der Baslerstrasse, dem Kreisel Grabenring und der Lichtsignalanlage Binneringerstrasse wird die Leistungsfähigkeit für den Motorfahrzeugverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr erhöht. Zudem soll der Komfort für die Trampassagiere beim Warten bzw. beim Ein-/Aussteigen gesteigert werden.

Der Kreisel Grabenring soll 2010 realisiert werden. Die Ausführung der Baslerstrasse ist (frühestens) ab 2011 in vier Etappen vorgesehen. Die Kosten zu Lasten des Kantons für den Kreisel Grabenring betragen CHF 6.55 Millionen (Preisbasis April 2008). Für die Erneuerung

und Umgestaltung der Baslerstrasse wird ein Projektierungskredit (Vor- und Bauprojekt) von CHF 1.0 Million beantragt. Im historischen Dorfplatz, mit der Tramwendeschlaufe, herrschen sehr enge Platzverhältnisse und ungünstige Haltesituationen sowohl für die Busse als auch für das Tram. Die Schlaufe weist einen prekären Gleiszustand auf. Für Vorstudien und das Vorprojekt für die Verbesserung der Situation wird ein Kredit von CHF 0.4 Millionen beantragt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung	4
3.1.	Einbindung in Planung	4
3.2.	Heutige Situation Baslerstrasse	4
3.3.	Künftige Situation und Ziele	5
3.4.	Projektperimeter Baslerstrasse, Kreisel Grabenring sowie Dorfplatz	5
3.5.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.6.	Alternativen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.	Die gewählte Lösung für den Kreisel Grabenring/Baslerstrasse	6
5.	Das Projekt Kreisel Grabenring/Baslerstrasse	6
5.1.	Projektumfang	6
5.2.	Projektbeschreibung	7
5.3.	Verkehrsfluss	7
5.4.	Technische Konzepte	8
5.5.	Raum- und Umweltaspekte	8
5.6.	Landerwerb	9
5.7.	Bauvorgang	9
5.8.	Termine	10
6.	Kosten und Finanzierung	10
6.1.	Investitionskosten	10
6.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter Kreisel Grabenring/Baslerstrasse	11
6.3.	Gesamtkosten Kanton	12
6.4.	Folgekosten	13
7.	Nachhaltigkeit	15
8.	Bauversicherung	16
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	16
10.	Antrag	17

2. Rechtliche Grundlagen

Das Bauprojekt des Kreisels Grabenring sowie das Erneuerungsprojekt der Baslerstrasse in Allschwil stützen sich auf den rechtskräftigen Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal, letztmals teilrevidiert mit Landratsbeschluss (LRB) Nr. 1766 vom [20. Januar 1994](#) und den Regionalplan Radrouten LRB Nr. 1647 vom [29. Oktober 1998](#).

Die gesetzlichen Grundlagen für das Projekt und die Vorlage an den Landrat stützen sich auf das Strassengesetz, das Raumplanungs- und Baugesetz, das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie auf das Enteignungsgesetz. Zu beachten ist zudem das Behindertengleichstellungsgesetz, insbesondere die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV).

3. Begründung

3.1. Einbindung in Planung

Die Baslerstrasse ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes. Im Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal ist die Baslerstrasse als Hauptverkehrsstrasse kategorisiert.

3.2. Heutige Situation Baslerstrasse

Das Gleistrasse der BVB-Linie 6 befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand, die Schienen sind weitgehend abgenützt. Insgesamt haben Gleistrasse und Strasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht, sie entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und verursachen einen überdurchschnittlichen Aufwand für Unterhalt und Reparaturen. Bereits in den vergangenen Jahren mussten einzelne Schienenabschnitte aus Sicherheitsgründen ersetzt werden und ab 2010 ist mit einem weiteren Aufwand von CHF 1.6 - 2.0 Millionen für den dringenden Schienenersatz zu rechnen, falls nicht rasch mit den Erneuerungsarbeiten begonnen werden kann.

Die Baslerstrasse in Allschwil ist ein wichtiger Teil des kantonalen Strassennetzes, gleichzeitig aber auch Hauptstrasse und Lebensraum dieser Vorortsgemeinde. Im Abschnitt Fabrikstrasse bis Dorf ist sie Teil des kantonalen Radroutennetzes.

Der Nutzungsdruck ist sehr gross: täglich verkehren rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und etwa 16'000 Motorfahrzeuge auf dieser Strasse. Dazu kommen zahlreiche Fussgänger und Radfahrer.

Im Verkehrsablauf gibt es verschiedene Schwachstellen:

- Die Haltestelleninseln sind zu schmal und zu kurz, haben meist keinen Witterungsschutz und der Billettautomat steht auf dem Trottoir. Die Anforderungen gemäss der seit dem 1. Januar

2004 gültigen Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs sind meist nicht erfüllt.

- Velofahrende können auf längeren Streckenabschnitten vom Tram nicht überholt werden, was die Fahrplanstabilität gefährdet.
- Der vom Motorfahrzeugverkehr stark belastete Abschnitt Fabrikstrasse - Dorf ist gleichzeitig auch kantonale Veloroute. Die ganze Baslerstrasse weist heute keine baulichen oder markierungstechnischen Massnahmen für die Zweiradfahrer auf.
- Entsprechend der hohen Belastung auf dem Abschnitt (Dorfplatz -) Binnerstrasse - Grabenring (- Ziegelei) konzentrieren sich hier die häufigsten Stausituationen, was auch beim Tramverkehr in den Spitzenzeiten zu starken Behinderungen führt.
- Der heute ungesteuerte Knoten Grabenring/Baslerstrasse ist massiv überlastet. Die Verkehrsqualität ist völlig unzureichend (Verkehrsqualitätsstufe F).
- Der historische Dorfplatz in Allschwil ist gleichzeitig Lebens- und Verkehrsraum. Die Haltesituation der Busse ist ungünstig und wird durch den Einsatz von Gelenkbussen noch prekärer. Zudem ist der Radius der Wendeanlage der BVB-Linie 6 eng. Mittelfristig ist eine Instandsetzung notwendig, die mit einer Neugestaltung verbunden werden soll.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Mit der Erneuerung von Gleistrasse und Strassenkörper erfolgt gleichzeitig eine teilweise Umgestaltung im Sinne der kantonalen Richtlinien. Die wesentlichen Ziele sind:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten
- Verbesserung der Fahrplanstabilität für das Tram
- Erhöhen der Leistungsfähigkeit der Strasse durch Knotenausbauten
- Behindertengerechte Haltestelleninfrastruktur
- Unterhaltsfreundliche, langlebige Konstruktion
- Verbessern der Haltesituation für Tram und Bus am Dorfplatz

3.4. Projektperimeter Baslerstrasse, Kreisel Grabenring sowie Dorfplatz

Das Projekt Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse erstreckt sich ab der Kantongrenze mit Basel-Stadt über fast die ganze Länge der Baslerstrasse bis zur Klarastrasse, ohne den Kreisel Grabenring und ohne den Dorfplatz.

Der Perimeter des Projekts Kreisel Grabenring beginnt ca. 25-30 m vor der Einmündung des Baselmattwegs und endet gegen Norden beim Dorfbach sowie gegen Westen am Beginn der nördlichen Stützmauer. Die Gartenstrasse sowie der Spitzgartenweg werden angepasst.

Der Perimeter Dorfplatz erstreckt sich ab Klarastrasse bis zum Dorfplatz, inkl. Anpassungen der Zufahrten.

3.5. Vorprojekt

In den Jahren 2004/2005 wurde zur Sanierung der Baslerstrasse eine Vorstudie ausgearbeitet. Die Anliegen der Gemeinde Allschwil und der Basler Verkehrs-Betriebe wurden aufgenommen und ins Konzept integriert. Anschliessend wurde ein Vorprojekt ausgearbeitet, wobei die Wünsche der Gemeinde sowie der BVB erfüllt wurden. Das Konzept sah in der Regel abwechselungsweise Kap- und Inselhaltestellen vor. Bei Kaphaltestellen wird das Trottoir bis zum Trangleis vorgezogen, bei den übrigen Haltestellen ist vorgesehen, eine rund 2.70 m breite Insel zu erstellen. Kaphaltestellen stellen infolge des kleineren Abstandes Gleise - Trottoirkante ein erhöhtes Gefahrenpotential für Radfahrende dar. Aus diesem Grund werden verschiedene Formen der Ausbildung der Haltestellen nochmals geprüft. Mit dem Projektierungskredit für die Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse soll diese Überprüfung abgeschlossen und das Bauprojekt ausgearbeitet werden.

4. Die gewählte Lösung für den Kreisel Grabenring/Baslerstrasse

Für die Umgestaltung des Knotens Grabenring/Baslerstrasse und insbesondere für die Ausgestaltung der angrenzenden Haltestelle liegt eine zwischen Kanton und Gemeinde bereinigte Lösung vor. Die Umgestaltung des Knotens ist dringlich. Deswegen soll der Knoten aus dem ursprünglichen Gesamtprojekt herausgelöst und vor der Umgestaltung der Baslerstrasse zu einem Kreisel umgebaut werden. Der neue Kreisel Grabenring sieht konzeptionell wie folgt aus:

- Der heutige komplexe Knotenbereich Grabenring/Baslerstrasse wird in einen ovalen Kreisel umgestaltet, mit 2-streifigen Einfahrten auf der Baslerstrasse.
- Die beidseitigen Inselhaltestellen Gartenstrasse der BVB-Linie 6 werden auf je 3 m verbreitert, sodass sie der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs entsprechen. Um den Fahrgastkomfort zu steigern, ist auf der Insel in Fahrtrichtung der Stadt Basel eine Wartehalle vorgesehen. Die nördliche Kreiselausfahrt wird mit einer Bushaldebucht mit Betonplatte ausgestattet. Die BVB-Linie 38 wird ab Fahrplanwechsel Dezember 2008 teilweise mit Gelenkbussen betrieben. Aus diesem Grund werden Kreisel sowie Bushaltestellen gelenkbustauglich erstellt. Die bestehenden Parkplätze können beibehalten werden.

5. Das Projekt Kreisel Grabenring/Baslerstrasse

5.1. Projektumfang

Das Projekt umfasst die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs in einen Kreisel mit einer Tramsicherungsanlage. Zudem werden die Trangleise erneuert und die Inselhaltestellen verlängert und verbreitert. Die nördliche Kreiselausfahrt wird mit einer Bushaldebucht versehen

und der Kreisel mit einer neuen Beleuchtung ausgestattet. Die Werkleitungen werden zu Lasten der Werkleitungseigentümer erneuert/erweitert.

5.2. Projektbeschreibung

Neben dem Individualverkehr durchqueren Tramzüge der BVB-Linie 6 sowie Busse der BVB-Linie 38 den Kreisel. Da sich das Entwicklungsgebiet Bachgraben in der Nähe des künftigen Kreisels befindet und neue Buskonzepte umgesetzt werden, könnte dieser bald auch von anderen Linien befahren werden. Damit die Tramzüge priorisiert und sicher den Kreisel queren können, wird eine Tramsicherungsanlage installiert.

Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 7.5 m. Zwischen den 2-streifigen Einfahrten in der Baslerstrasse und der jeweiligen Kreiselausfahrt weist die Kreisfahrbahn eine Gesamtbreite von 9.0 m auf. Dies ermöglicht ein korrektes 2-streifiges Befahren in diesem Abschnitt. Die 2-streifigen Zufahrten sind ca. 6 m breit, die einstreifigen Zufahrten wurden entsprechend der Fahrzeuggeometrie festgelegt. Die Trottoirbreiten variieren zwischen 2.0 m und 3.0 m. Die Inselhaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut, sie sind 3 m breit und 53 m lang (ab Fussgänger-Übergang). Dem Langsamverkehr wird speziell Beachtung geschenkt, insbesondere wird die Schulweg-Beziehung in die Gartenstrasse für Velofahrende sicherer.

Am Anfang der Planungsphase wurde auch eine Lichtsignalanlage in Betracht gezogen. Es zeigte sich aber, dass ein Kreisel wesentlich günstiger ist. Zudem wurde von der Gemeinde Allschwil explizit der Bau eines Kreisels beantragt, sodass die Lösung mit einer Lichtsignalanlage nicht weiter verfolgt wurde.

Durch die nördliche Busbucht im Grabenring ist zwischen dem Trottoir und dem zu verlegenden Fussweg eine Abschlussmauer nötig.

Das Tramtrasse wird von der Einmündung des Baselmattwegs bis ca. 100 m nach der Kreiselausfahrt Richtung Dorfplatz neu erstellt. Auf diesem Abschnitt müssen die Gleise sowie der Unterbau ohnehin bis 2010 erneuert werden. Dabei werden die vertikale sowie die horizontale Linienführung des neuen Tramtrassees leicht verändert.

Eine Foundationsschicht mit Kiessand ist vorhanden, sodass im bisherigen Fahrbahnareal grundsätzlich die bestehende Foundationsschicht übernommen werden kann und nur der Belag total ersetzt werden muss.

5.3. Verkehrsfluss

Im Rahmen des Projekts Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse wurde der Verkehrsfluss untersucht und die Verkehrsqualität der Knoten sowie der ganzen Strecke der Baslerstrasse ermittelte. Der Ist-Zustand (heutige Geometrie) zeigt gegenüber dem Zustand gemäss Vorprojekt den Verkehrsqualitätsstufen A (ausgezeichnet) bis F (völlig unzureichend) folgendes Bild:

Der heute ungesteuerte Knoten Grabenring/Baslerstrasse ist massiv überlastet. Die Verkehrsqualität ist völlig unzureichend (Verkehrsqualitätsstufe F). Mit dem neuen Kreisel

verbessert sich die Situation grundlegend. Die Morgenspitze erhält neu die Verkehrsqualitätsstufe B und die Abendspitze sogar ein A.

Die Inselhaltestellen Gartenstrasse der Tramlinie 6 werden lediglich verlängert und verbreitert und wirken sich deshalb auf die Verkehrsqualität nicht aus. Die neue Bushaltestelle im Grabenring wird als Busbucht ausgebildet, sodass der übrige Verkehr gut abfliessen kann.

5.4. Technische Konzepte

Entwässerung

Der Kreisring wird mit einem Gefälle von innen nach aussen entwässert und über neue Einlaufschächte an die bestehende Kanalisation angeschlossen. Die Kreiselzu- und wegfahrten weisen mit Ausnahme des Spitzgartenwegs ein Dachgefälle auf. Die Traminseln werden gegen die Strasse, die Fussgängerbereiche in die neuen Rabatten entwässert.

Werkleitungen

Wasser-, Gas-, Elektro- und Telekommunikationsleitungen werden erneuert und/oder erweitert. Die Leitungen für TV, Wärmeverbund und Rohrpost müssen voraussichtlich nicht verändert werden. Zudem soll ein neuer Kanalisationsschacht erstellt werden.

Signalisation und Tramabsicherung

Aus Sicherheitsgründen und zur Priorisierung der Tramzüge ist eine Tramsicherungsanlage vorgesehen.

Fahrleitung

Die Fahrleitung (windschiefe Kettenfahrleitung) wird im Bereich des Kreisels Grabenring angepasst. Bei der späteren Erneuerung der ganzen Baslerstrasse inklusive Knoten wird sie auf der ganzen Länge in eine einfache Pendelfahrleitung mit Feeder umgebaut.

Beleuchtung

Die Beleuchtung wird grundsätzlich beibehalten, bzw. an Ort erneuert und im Detailprojekt konkretisiert.

5.5. Raum- und Umweltaspekte

Ortsbild

Der neue Kreisel bietet Gelegenheit, das heutige Ortsbild aufzuwerten. Das Projekt sieht in Absprache mit den Anstössern vor, den Strassenraum mit Rabatten, Bäumen und neu zu gestaltenden Inseln aufzuwerten.

Lärm- und Erschütterungen

Die Lärmsituation an der Baslerstrasse wird in den kommenden Jahren im Rahmen eines eigenen Lärmsanierungsprojekts gemäss Art. 20a Lärmschutz-Verordnung verbessert. Das Projekt sieht einen lärmarmen Belag vor (MR 8). Als Schutz vor Erschütterungen durch den Tramverkehr wird der Gleisunterbau elastisch gelagert.

5.6. Landerwerb

Der Landerwerb wurde mit den vom Ausbauprojekt betroffenen privaten Grundeigentümern vertraglich geregelt. Für den Bau des neuen Kreisels Grabenring sowie für die Bushaltestelle sind rund 350 m² Privatareal à ca. 800 CHF/m² zu erwerben. Zusätzlich sind rund 720 m² von der Gemeinde Allschwil zu erwerben. Mit der Gemeinde Allschwil konnte noch keine Einigung erzielt werden. Nach Auffassung Kanton ist das Gemeindeareal, welches der OeW-Zone zugehört, zu 40 CHF/m² zu vergüten, nach Auffassung der Gemeinde zu 1'000 CHF/m². Es ergeben sich Landerwerbskosten von ca. CHF 320'000 für das Privatland, zuzüglich CHF 30'000 für das Gemeindeland zum reduzierten Ansatz bzw. CHF 700'000 nach der Preisvorstellung der Gemeinde.

Da eine definitive Entscheidung des Steuer- und Enteignungsgerichts erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes erfolgen kann und das Projekt nicht verzögert werden soll, wird beim Landrat hiermit der Bruttobetrag mit einem Landerwerbspreis von 1'000 CHF/m² beantragt. Damit ergeben sich Landerwerbskosten von insgesamt CHF 1'050'000, inkl. Privatland. Dieser Betrag kann sich je nach Entscheidung des Steuer- und Enteignungsgerichts um bis zu CHF 700'000 reduzieren.

5.7 Bauvorgang

Der Kiesel Grabenring/Baslerstrasse kann in drei Bauphasen erstellt werden. In einer ersten Bauetappe wird der nördliche Bereich des Kreisels inkl. den Werkleitungsarbeiten ausgeführt. Der Tramverkehr, sowie die heutigen Fahrbeziehungen, bleiben dabei erhalten.

In einer zweiten Bauetappe wird der Verkehr provisorisch in den neu erstellten Bereich verlegt, so dass in der südlichen Kieselhälfte die Werkleitungsarbeiten durch den Verkehr nicht gross behindert werden. In dieser Phase können der Spitzgartenweg sowie die Gartenstrasse angepasst werden. Hierzu müssen diese beiden Strassen provisorisch als Sackgassen signalisiert und die Zufahrten aus der Baslerstrasse gesperrt werden.

Um einen sicheren Zugang zur Tramhaltestelle zu gewährleisten, sollte diese während dieser Bauetappe ausserhalb des Baubereiches Richtung Stadt verschoben werden. In dieser Bauphase wird der Individualverkehr die Tramgleise kreuzen müssen. Um eine genügende Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wird der Verkehr durch einen Verkehrsdienst geregelt.

Mit dieser Verkehrsführung kann mit einer 3-wöchigen Sperrung des Trambetriebes das Gleis im Kreiselbereich ersetzt und der neue Kanalisationsschacht der Gemeinde Allschwil in unmittelbarer Gleisnähe erstellt werden.

In der dritten und letzten Bauphase wird der Verkehr durch den neuen Kreisel geführt, und es werden die Fussgängerinseln erstellt. Für den Einbau des Deckbelags wird der Kreisel an einem Wochenende für den MIV komplett gesperrt

Der Bauablauf wird so geplant, dass die Hauptverkehrsbeziehungen von der Baslerstrasse in Richtung Grabenring und umgekehrt während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden können.

5.8 Termine

Unter der Voraussetzung der Projektgenehmigung sowie des rechtskräftigen Kreditbeschlusses ist folgender Terminplan vorgesehen:

- 2010: Realisierung Kreisel Grabenring/Baslerstrasse
- 2010 Bauprojekt Umgestaltung Baslerstrasse
- 2010/11 Ausarbeitung/Genehmigung Verpflichtungskredit Bau
- ab 2011: Realisierung Umgestaltung der Baslerstrasse in 4 Etappen

Im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts Baslerstrasse wird der Bauablauf im Detail geprüft. Die Etappierung richtet sich dabei an die Dringlichkeit des Gleisersatzes.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Investitionskosten

Die Kosten wurden durch den Projektverfasser (Ingenieurbüro Rapp Infra, Basel) und der BVB im Rahmen der Bearbeitung des Auflageprojektes auf der Preisbasis April 2008 ermittelt, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10%. Die neue Bushaltestelle im Grabenring wurde dabei separat erfasst. Details zu den Landerwerbskosten sind im Kapitel 5.6 erläutert

Leistung	KV Strassenbau	KV Trambau	Gesamttotal
Tief- und Strassenbauarbeiten	1'620'000		1'620'000
Markierung und Signalisation	50'000		50'000
Beleuchtung	35'000		35'000
Tramsicherungsanlage		180'000	180'000
Gleisbau		1'000'000	1'000'000
Fahrleitungsbau		240'000	240'000
Busersatz (3 Wochen)		275'000	275'000
Haltestelleneinrichtungen		180'000	180'000
Verkehrswachen (3 Monate)	210'000	25'000	235'000
Provisorien	100'000		100'000
Total Bauarbeiten	2'015'000	1'900'000	3'915'000
Unvorhergesehenes ca. 15%	305'000	285'000	590'000
Bauarbeiten netto	2'320'000	2'185'000	4'505'000
Projekt und Bauleitung ca. 15%	350'000	330'000	680'000
Total exkl. Mwst.	2'670'000	2'515'000	5'185'000
7.6% Mwst. + Rundung	200'000	190'000	390'000
Total inkl. Mwst.	2'870'000	2'705'000	5'575'000
Landerwerb (inkl. Busnische)	1'050'000		1'050'000
Bushaltestelle Grabenring (inkl. Mwst.)	250'000		250'000
Gesamttotal inkl. Mwst.	4'170'000	2'705'000	6'875'000

Gesamtkosten Kreisel Grabenring (Preisbasis: April 2008, Kostengenauigkeit +/- 10%)

Die gesamten Investitionskosten für die Erstellung des neuen Kreisels Grabenring belaufen sich auf rund **CHF 5.575 Mio. (+/- 10%, inkl. Mwst.)**.

Die Investitionskosten der Bushaltestelle Grabenring belaufen sich auf rund **CHF 250'000 (+/- 10%, inkl. Mwst.)**.

Für die Erstellung des Kreisels Grabenring sowie für die Bushaltestelle sind Landerwerbskosten in der Grössenordnung von bis zu **CHF 1'050'000** nötig, siehe Kap. 5.6.

An den Kreisel sowie an die Bushaltestelle leistet die Gemeinde Allschwil je einen Beitrag (siehe Kap. 6.2).

6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter Kreisel Grabenring/Baslerstrasse

Gesetzliche Grundlagen

Den Strassenanteil trägt gemäss Strassengesetz der Kanton grundsätzlich alleine. Da das vorliegende Projekt jedoch auch Gemeindestrassen tangiert, beteiligt sich die Gemeinde Allschwil im Rahmen von CHF 200'000 (inkl. Mwst.) am Neubau des Kreisels (siehe Kostenteiler Baukosten).

Die Hälfte der Kosten der neuen Bushaltestelle Grabenring werden von der Gemeinde Allschwil, gemäss §34 des kantonalen Strassengesetzes (SGS 430), übernommen.

Gemäss Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend den Basler Verkehrs-Betrieben und der BLT Baselland Transport AG gelangt für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs das Territorialprinzip zur Anwendung (§9 des Staatsvertrages); d.h. die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft übernehmen die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für feste Anlagen. Somit trägt der Kanton Basel-Landschaft den vollen Anteil der Investitionen für den öffentlichen Verkehr.

Eine Beteiligung des Bundes, gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG), ist bei diesem Projekt nicht möglich, da die Linie 6 nicht als Bahnlinie des Regionalverkehrs gilt.

Im Mehrjahres-Investitionsprogramm der Bau- und Umweltschutzdirektion sind für das Objekt in den Jahren 2008 - 2013 entsprechende Beträge vorgesehen.

Kostenteiler Baukosten

Die Gemeinde Allschwil beteiligt sich an Kosten für die Bushaltestelle Grabenring mit CHF 125'000 (inkl. Mwst.) und am Kreisel Grabenring mit CHF 200'000 (inkl. Mwst.). Diese Kostenbeteiligung gründet auf dem Aspekt, dass der neue Kreisel Grabenring auf Anregung der Gemeinde realisiert wird und auch eine Gemeindestrasse erschliesst. Der Anteil für den Kreisel wird mit der Bauabnahme fällig und ist gemäss Vereinbarung vom 17.07.2008 global (inkl. Teuerung) zu entrichten, der Beitrag an die Bushaltestelle wird bei der Fertigstellung fällig und wird nach Ausmass (effektive Kosten) berechnet.

Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Allschwil wurde in der Vereinbarung vom 17.07.2008 geregelt. Das Geschäft wurde vom Einwohnerrat Allschwil am 15. Oktober 2008 mit 33:1 Stimmen genehmigt. Somit ist vom Landrat nur noch der Nettobetrag zu bewilligen.

Der Kostenteiler sieht wie folgt aus:

Teilprojekt	Str. Kanton	Str. Gemeinde	Tram Kanton	Gesamttotal
Kreisel	2'670'000	200'000	2'705'000	5'575'000
Bushaltestelle	125'000	125'000		250'000
Landerwerb	1'050'000			1'050'000
Gesamttotal inkl. Mwst.	3'845'000	325'000	2'705'000	6'875'000

Preisbasis: April 2008, Kostengenauigkeit +/- 10%

Daraus ergeben sich **für den Kanton Gesamtkosten von CHF 6'550'000 (+/- 10%, inkl. Mwst.)**, die sich wie folgt auf die Kostenträger verteilen:

CHF 3'845'000 (inkl. Mwst.) zu Lasten des Strassenbaus

CHF 2'705'000 (inkl. Mwst.) zu Lasten des Trambaus

6.3. Gesamtkosten Kanton

Wie eingangs erläutert, werden für die Sanierung und Umgestaltung der Baslerstrasse sowie für die Erneuerung des Dorfplatzes gleichzeitig Projektierungskredite beantragt. Um die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen zu befriedigen, ist eine äusserst anspruchsvolle Planung nötig.

Beantragte Kredite:

Teilprojekt	Konto	Summe [CHF]
Strassenbau Baslerstrasse	2312.501.20-136	3'845'000
Gleisbau, Tramanlagen	2317.501.40-014	2'705'000
Kredit Bau (inkl. Projektierung) Kreisel Grabenring		6'550'000
Kredit Projektierung Baslerstrasse (Vor- und Bauprojekt)	2312.501.10-136	1'000'000
Kredit Projektierung Dorfplatz (Vorstudien und Vorprojekt)	2312.501.20-155	400'000
Total Kredite Bau (Kreisel/Bushaltestelle) und Projektierung		7'950'000

Preisbasis: April 2008

Insgesamt wird somit ein **Baukredit** über **CHF 6'550'000 (+/- 10%, inkl. Mwst.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem schweizerischen Baupreisindex Tiefbau Schweiz gegenüber der Preisbasis April 2008 bewilligt. Gleichzeitig werden **Projektierungskredite** über **CHF 1'400'000 (inkl. Mwst.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss der Gleitpreisformel der KBOB gegenüber der Preisbasis 2008 bewilligt. Die summierten Kredite belaufen sich somit auf **CHF 7'950'000 (inkl. Mwst.)**.

Die Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse ist Teil der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel (Baubeginn zwischen 2011 und 2014). Gemäss dem Prüfbericht des Bundes vom 12.12.2008 kann eine Mitfinanzierung des Bundes in der Höhe bis max. CHF 20.3 Mio. (Preisstand 2005) erwartet werden

Um bei einem positiven Entscheid des Bundes die Mitfinanzierung sicherzustellen, ist ein Baubeginn bis spätestens 2014 zwingend. Für das Gesamtprojekt muss deshalb schnell ein rechtskräftiges Projekt herbeigeführt werden.

6.4 Folgekosten

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie allfällige weitere Aufwendungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen. Die technische Nutzungsdauer beträgt für Strassen und Kunstbauten 50, für Schienen 30 Jahre. Dies ergibt für die Strasse kalkulatorische Abschreibungen von 2% auf CHF 3'845'000 Nettoinvestitionen (exkl. Teil Gemeinde) und für die Schiene solche von 3.33% auf CHF 2'705'000.

Die Folgekosten für Schiene und Strasse berechnen sich wie folgt:

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	Summe [CHF]
1	Total jährlicher Ertrag	--
2	Kalkulatorische Abschreibungen ¹⁾	167'000
3	Kalkulatorische Zinskosten ²⁾	131'000
4	Unterhaltskosten	im heutigen Umfang
5	(Anlage-) Nebenkosten	im heutigen Umfang
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	im heutigen Umfang
7 = 2 + ... + 6	Total jährliche Folgekosten	284'000
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	-298'000

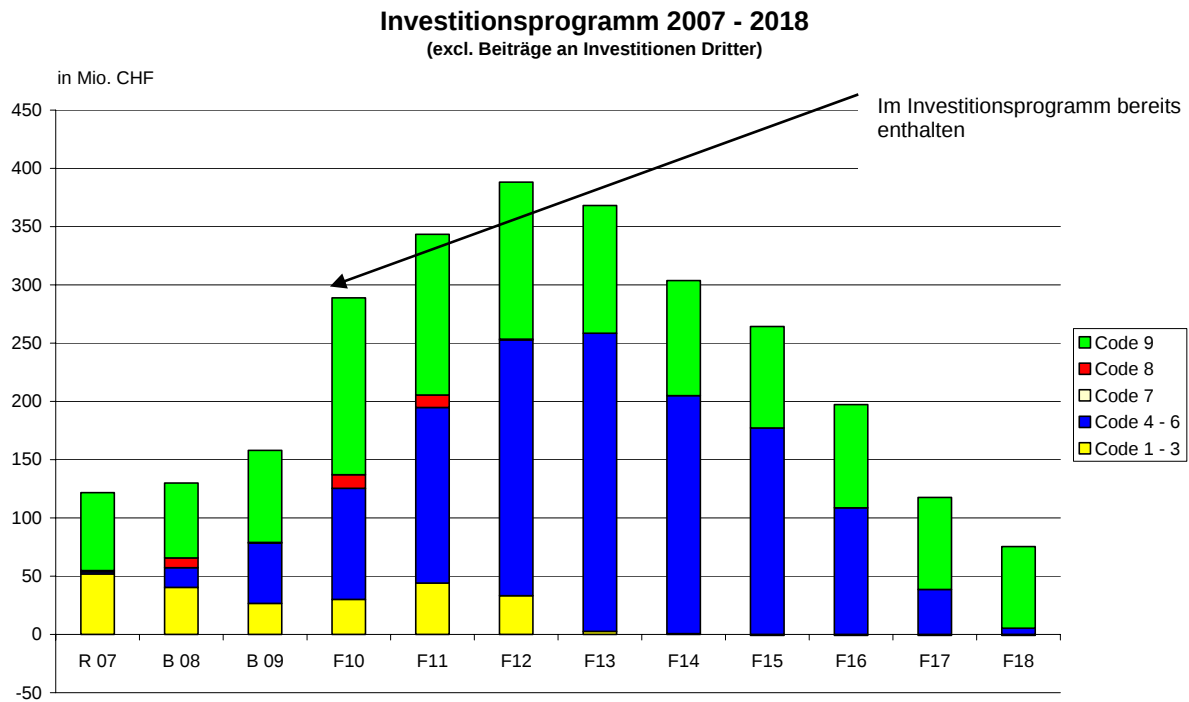
1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 4% auf die Hälfte des Investitionsvolumens

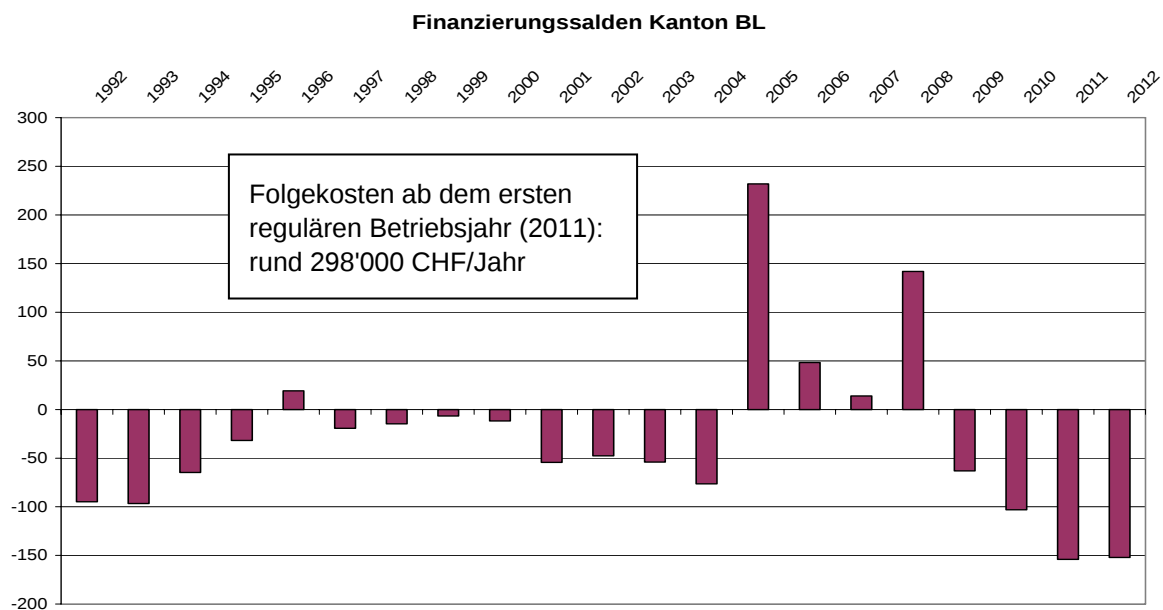
Die **Folgekosten** belaufen sich in der Summe Schiene und Strasse auf **CHF 298'000** jährlich.

Finanzierungszahlen zum Projekt nach FHG §35 ⁴

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



7. Nachhaltigkeit

Gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 1044 vom 21. Juni 2005 haben Landratsvorlagen und Regierungsratsbeschlüsse mit entsprechender Relevanz einen Abschnitt zur Nachhaltigkeit zu enthalten. Für das vorliegende Projekt wurde die Beurteilung anhand des Nachhaltigkeitskompass des AUE vorgenommen. Sie kommt zum Schluss, dass das Projekt in wesentlichen Punkte nachhaltig ist. Durch die zu erwartende verbesserte Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs werden die Investitionskosten (öffentlicher Haushalt) wieder aufgefangen. Das Resultat ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Nachhaltigkeitskompass									
Auswertungsblatt für das Projekt:									
Allschwil: Ausbau der Baslerstrasse									
Allgemeine Projektmerkmale:									
1) Projektphase:					Vorprojekt				
2) Berücksichtigte Zeitperiode der Projektauswirkungen:					Bauausführung und Lebensdauer des Bauwerkes				
3) Direkte Projektkosten (kumulierte Aufwände des Kantons in CHF während der Projektphase):					43'820'000.-- Fr.				
Nachhaltigkeitsdimension	Mittelwert	Zielbereich	Mittelwert	nicht nachhaltig		nachhaltig			
				-2	-1	0	1	2	
UMWELT	0.12	Wasserhaushalt	0.0						
		Wasserqualität	0.0						
		Bodenverbrauch	0.0						
		Bodenqualität	0.0						
		Rohstoffverbrauch: Stoffumsatz	-0.5						
		Rohstoffverbrauch: Wertstoffwiederverwertung	1.0						
		Stoffqualität	0.0						
		Biodiversität	0.0						
		Naturraum	0.5						
		Luftqualität	0.0						
		Klima	0.0						
		Energieverbrauch	0.7						
		Energiequalität	0.0						
		Umweltbildung	0.0						
WIRTSCHAFT	0.33	Einkommen	0.3						
		Lebenskosten	0.0						
		Arbeitsplätze	0.0						
		Investitionen: Neuinvestitionen	1.0						
		Investitionen: Werterhaltung	2.0						
		Wirtschaftsförderung	0.0						
		Kostenwahrheit	0.0						
		Ressourceneffizienz	1.0						
		Wirtschaftsstruktur	0.0						
		Steuerbelastung	0.0						
		Öffentlicher Haushalt	0.0						
		Know-how	0.0						
		Innovationen	0.0						
		GESELLSCHAFT	0.11	Landschaftsqualität	0.0				
Wohn- und Arbeitsplatzqualität	0.5								
Siedlungsqualität	0.5								
Konsum: Einkaufsangebot	0.0								
Konsum: Konsumverhalten	0.0								
Mobilität	0.5								
Gesundheit	0.1								
Sicherheit	0.5								
Partizipation	0.0								
Integration	0.0								
Gemeinschaft	0.0								
Einkommens- und Vermögensverteilung	0.0								
Chancengleichheit	0.0								
Überregionale Zusammenarbeit: Nord-Nord	0.0								
Überregionale Zusammenarbeit: Nord-Süd	0.0								
Freizeit	0.0								
Kultur	0.0								
Bildung	0.0								
Soziale Unterstützung	0.0								

8. Bauversicherung

Gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 1846 vom 5. Dezember 2006, mit dem das Versicherungskonzept vom 28.11.2006 in Kraft gesetzt wurde, sind alle Bauvorhaben des Kantons Basel-Landschaft mit Baukosten unter CHF 10 Mio. automatisch im Bauversicherungsrahmenvertrag der Kantons Basel-Landschaft versichert. Somit ist kein Abschluss einer Bauherrenhaftpflichtversicherung und einer Bauwesenversicherung nötig.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Allschwil** gingen zur Landratsvorlage folgende Bemerkungen ein:

In der Landratsvorlage wird erwähnt, dass ein Kreisel explizit von der Gemeinde gewünscht wurde und sich daher die Gemeinde an den Kosten zu beteiligen hat bzw. ein lichtsignal-gesteuerter Knoten nicht in Frage kommt. Es ist zwar richtig, dass die Gemeinde 1998 einen Kreisel gefordert hatte. In der Zwischenzeit ist jedoch, wie in der Vorlage erwähnt, die Knotenkorrektur aufgrund des sehr schlechten Zustandes der Bausubstanz erforderlich. Zudem würde aufgrund der starken Verkehrszunahme nach unserem Wissen ein lichtsignal-gesteuerter Knoten eine zu geringe Kapazität aufweisen. Was damals die Gemeinde gefordert hatte, hat folglich keine Relevanz mehr. Wir bitten Sie daher, die entsprechenden Verweis, dass der Kreisel von der Gemeinde gewünscht wurde, ersatzlos zu streichen.

Um die Entwicklungsgeschichte des Kreiselprojektes und die finanzielle Beteiligung der Gemeinde zu verstehen, belassen wir die Bemerkung in der Vorlage.

In der Vorlage wird erwähnt, dass mit der Gemeinde in Bezug auf den Landerwerbspreis noch ein Rechtsstreit hängig ist und somit die Landerwerbskosten erst nach dem Entscheid des Enteignungsgerichts bekannt sein werden. Wir würden es nach wie vor begrüßen, wenn bezüglich des Landerwerbspreises aussergerichtlich eine gütige Einigung zustande kommen würde.

Das Geschäft liegt nun beim Enteignungsgericht. Im Rahmen dieses Verfahrens ist eine Einigung möglich. Da es sich um ein dringliches Geschäft handelt und der Zeitraum für die Einigung über den Landpreis ungewiss ist, wird in der Vorlage von den maximal möglichen Landerwerbskosten ausgegangen.

Die Vorlage enthält auch einen Kredit für die Durchführung eines Wettbewerbs und die Ausarbeitung eines Vorprojektes für die Umgestaltung des Dorplatzes. Auch wenn im Rahmen des Projektes Gesamterneuerung Baslerstrasse diesbezüglich informelle Gespräche stattgefunden haben, ist der Gemeinderat von den offenbar doch konkreten Absichten des Kantons überrascht. Die Idee für die Durchführung eines Wettbewerbs wurde in Allschwil politisch noch nicht diskutiert. Für den Gemeinderat sind im Zusammenhang mit der Durchführung des Wettbewerbs noch einige Punkte bzgl. Federführung, Kostenfolgen und Mitsprachemöglichkeit unklar. Wir beantragen deshalb diesen Kredit aus der Landratsvorlage zu entfernen und dieses Thema in den nächsten Monaten separat im Detail bilateral zu erörtern.

Im historischen Dorfplatz mit der Tramwendeschleife herrschen sehr enge Platzverhältnisse und ungünstige Haltesituationen sowohl für die Busse als auch für das Tram. Die Schleife weist einen prekären Gleiszustand auf. Aus diesem Grund, und weil entsprechende Planungsprozesse ihre Zeit brauchen, ist der Kanton verpflichtet, vorbereitete Planungen durchzuführen. Die entsprechenden Studien werden in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde durchgeführt.

Sowohl die **Basler Verkehrs-Betriebe** wie auch die **BLT Baselland Transport AG** sind mit der Vorlage einverstanden.

10. Antrag

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

Liestal, 18. August 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage

- Entwurf eines Landratsbeschlusses über Verpflichtungskredit Realisierung Kreisel Grabenring und Projektierung Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse in Allschwil
- Übersichtsplan (Entwurf)

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredites für Die Realisierung des Kreisels Grabenring sowie für zwei Projektierungskredite für die Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse, inkl. BVB-Linie 6, sowie für die Umgestaltung des Dorfplatzes in der Gemeinde Allschwil

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

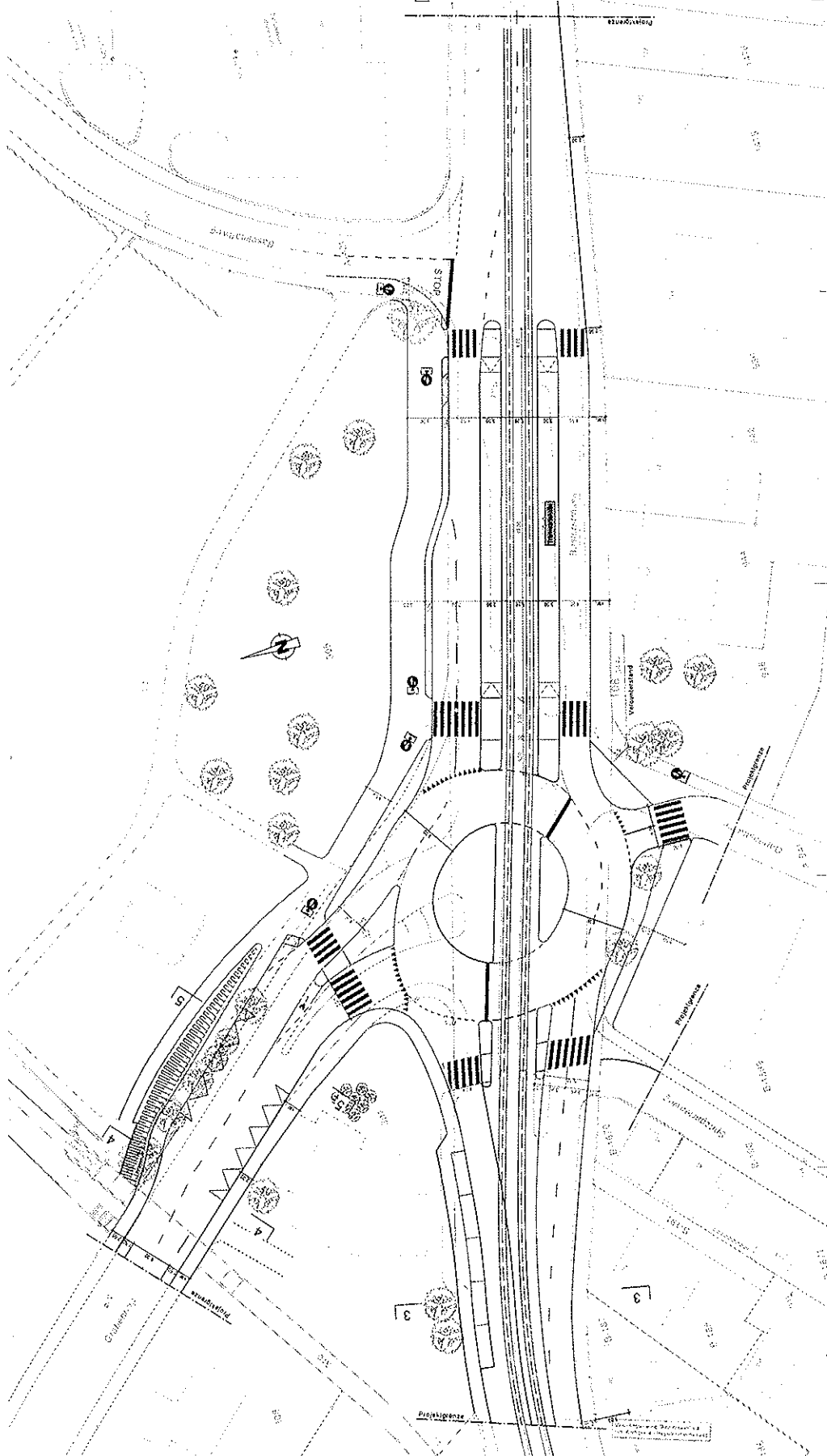
1. Für den Bau des Kreisels Grabenring/Baslerstrasse, inklusive des Umbaus der Tram- und Bushaltestelle Gartenstrasse in der Gemeinde Allschwil wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 6'550'000.- (inkl. Mwst. von 7.6%) bewilligt. Dieser verteilt sich auf die Strasse mit CHF 3'845'000.- und auf die Schiene mit CHF 2'705'000.-. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen bewilligt.
2. Für die Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse inkl. BVB-Linie 6 in der Gemeinde Allschwil wird der erforderliche Projektierungskredit für Vor- und Bauprojekt von CHF 1'000'000.- (inkl. Mwst. von 7.6%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen bewilligt.
3. Für Vorstudien zur Umgestaltung des Dorfplatzes, insbesondere zur Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr in der Gemeinde Allschwil wird der erforderliche Projektierungskredit von CHF 400'000.- (inkl. Mwst. von 7.6%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen bewilligt.
4. Von der Beteiligung der Gemeinde Allschwil in der Höhe von insgesamt CHF 325'000.- (inkl. Mwst. von 7.6%) am Neubau des Kreisels sowie am Neubau der Bushaltestelle wird Kenntnis genommen.
5. Ziffer 1 und Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung, der fakultativen Volksabstimmung

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

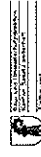
der Landschreiber:



Legende:

- Handelsklasse und Minderungen gemäß Aufstellung vom 15.02.
Quartalsweise Handelsklassen und Minderungen nach Klasse Handelsklasse
Abgrenzter Handelsklassen nach der Verteilung

Index	The Index-Target Variable
1	Bank assets: The sum of all assets of a bank. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
2	Bank deposits: The sum of all deposits of a bank. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
3	Bank loans: The sum of all loans of a bank. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
4	Bank capital: The sum of all capital of a bank. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
5	Bank assets per dollar of deposits: The ratio of bank assets to bank deposits. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
6	Bank deposits per dollar of loans: The ratio of bank deposits to bank loans. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
7	Bank capital per dollar of assets: The ratio of bank capital to bank assets. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
8	Bank assets per dollar of capital: The ratio of bank assets to bank capital. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
9	Bank deposits per dollar of capital: The ratio of bank deposits to bank capital. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)
10	Bank loans per dollar of capital: The ratio of bank loans to bank capital. (Source: Federal Reserve Bank of Chicago)



Gemeinde Allschwil
Kreisel Graben

**Bauprojekt
Situation mit
ergänzenden Velomassnahmen**

[illegible]