

## Geschäft 2290C

Bericht an den Einwohnerrat vom 9. April 2003

### Aktualisierte Fassung

### Konzept Verkehrserschliessung linksufriges Bachgrabengebiet und Umgestaltung Verkehrsknoten Baslerstrasse/Grabenring

Inhalt:

- A. Historie
  - B. Konzept Verkehrserschliessung linksufriges Bachgrabengebiet
  - C. Prioritäten
  - D. Kreisel Baslerstrasse/Grabenring
  - E. Anträge
- 

#### A. Historie

Ursprünglicher Antrag des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Im März 1997 hat der Einwohnerrat mit 37:1 Stimmen die in ein Postulat umgewandelte Motion Nr. 2241 dem Gemeinderat überwiesen, worin die umgehende Realisierung eines Kreisels am Knoten Baslerstrasse/Grabenring gefordert wird.

Noch im gleichen Jahr beantragte der Gemeinderat mit Bericht Nr. 2290 dem Einwohnerrat die Bewilligung eines Nachtragskredites von CHF 18'000.-- zur Erstellung eines Bauprojektes für den Kreisel.

Im Februar 1998 hat die einwohnerrätliche Kommission für Verkehrs- und Planungsfragen (VPK) dem Gemeinderat ihren Zwischenbericht Nr. 2290A überwiesen. In der darin enthaltenen Mehrheitsmeinung wird angeführt, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis eines Kreisels beim Verkehrsknoten Baslerstrasse/Grabenring nicht zu überzeugen vermöge, dass die separate Velospur auch keine grosse Verbesserung bringe und in der vorgesehenen Art auch nicht überzeuge.

Im Bewusstsein, dass in der Bevölkerung ein Erwartungsdruck vorhanden ist, stellte die VPK dem Gemeinderat trotzdem den Antrag, einen weiteren Vorschlag in Form einer Ideenskizze ausarbeiten zu lassen. Dabei solle die Sicherheit für den Veloverkehr wie auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Vordergrund stehen. Dabei seien "einfache Massnahmen, ohne grosse bauliche Veränderungen", vorzusehen wie z.B. die Erstellung einer separaten Rechtsabbiegespur in die Baslerstrasse am Ast Grabenring⇒Baslerstrasse, eine Aufstellfläche für Velos vor dem Tramgleis sowie ein Velo-Bypass vor dem Gemeindepark in Richtung Gartenstrasse⇒Grabenring

In der Folge hat der Gemeinderat eine weitere Variantenstudie ausarbeiten lassen, welche die Anliegen der VPK berücksichtigte. Der Verkehrsplaner hält zu dieser Idee allerdings fest, dass die Situation für den Veloverkehr nur an einem Punkt geklärt wäre, währenddem sonst alles beim Alten bliebe. Die von der VPK anvisierte "einfache" Lösung würde demnach nur im Detail Wirkung entfalten. Schwerer falle dagegen ins Gewicht, dass bei der "einfachen Lösung" die Problematik des Knotens Baslerstrasse/Grabenring weder in Bezug auf die Komplexität noch auf die Leistungsfähigkeit entschärft würde. Zudem würden sich für die involvierte Tramlinie 6 keine Verbesserungen ergeben.

Der Verkehrsplaner ist überzeugt, dass im Ganzen gesehen eine Kreisellösung grosse Vorteile brächte, welche die Nachteile einer "einfachen Lösung" bei Weitem überwiegen würden.

Nach dem Vorliegen des Planungsberichtes hat der Gemeinderat der VPK beantragt, auf eine weitere Behandlung des ursprünglichen Berichtes Nr. 2290 zu verzichten und den Bericht zu Gunsten einer späteren Neuvorlage zurück zu nehmen. Die VPK sowie (gestützt auf deren Antrag) auch das Parlament haben dieser Vorgehensweise zugestimmt.

Am 7. Juli 1999 hat der Gemeinderat den erweiterten Bericht als Neuvorlage Nr. 2290B zuhanden des Einwohnerrates verabschiedet, in welchem die Kreisplanerung als Detail im Kontext zu den übergeordneten allgemeinen Verkehrserschliessungsabsichten dargelegt wurden.

Weil all die nachstehend genannten rollenden Planungsarbeiten einen mehr oder minder grossen Einfluss auf die ursprüngliche Einwohnerratsvorlage bewirkten, hat die VPK am 27. Februar 2001 dem Büro des Einwohnerrates die Rückweisung des Geschäftes beantragt, damit der Gemeinderat den Bericht Nr. 2290B aktualisieren könne. Das Einwohnerratsbüro gab diesem Antrag statt.

Parallele Planungen

### **Verkehrskommission Leimental**

In der Zwischenzeit haben die 13 in der Verkehrskommission Leimental zusammengeschlossenen Gemeinden eine "Studie über die Verkehrsentslastung im Leimental" in Auftrag gegeben. Der Schlussbericht der Studie ist im Sommer 2000 veröffentlicht worden.

Die Verkehrskommission Leimental unterstützt in ihren darin enthaltenen Empfehlungen die Fortsetzung des "Anschlusses Allschwil an die Nordtangente" bis ins Birstal. Diese langfristige Lösung für den motorisierten Individualverkehr wird eine echte und nachhaltige Entlastung unseres Dorfkerns vom Durchgangsverkehr bringen. In der Folge wurde dieser Strassenzug als "Südumfahrung Basel" bezeichnet. Er hat auch Aufnahme in den Verkehrsplan Basel gefunden.

### **Plan Empfehlungen der Verkehrskommission Leimental**

### **Beilage 3**

#### **Strassennetzplan über das gesamte Gemeindegebiet**

Im Weiteren hat der Einwohnerrat den "Strassennetzplan gesamtes Gemeindegebiet" in den Plenarsitzungen vom 16. Mai 2001 und 13. Juni 2001 beschlossen mit dem Zusatz, der Strassennetzplan sei gemäss dem Antrag der VPK mit der Verlängerung der Parkallee von der Baslerstrasse bis zum Hegenheimerweg als Hauptverkehrsstrasse zu ergänzen.

Einzig wegen der Aufnahme dieses Strassenstückes in den Strassennetzplan ist das Referendum gegen die Beschlussfassung des Einwohnerrates ergriffen worden. Anlässlich der Volksabstimmung vom 2. Dezember 2001 wurde den Einwohnerratsbeschlüssen mit 3'709 Nein- gegen 1'865 Ja-Stimmen die Zustimmung verweigert.

Unter Berücksichtigung der Referendums-Argumentation wurde der Strassennetzplan überarbeitet, wobei nunmehr die Parkallee von der Baslerstrasse bis zum Hegenheimerweg (Bachgrabendurchstich) nicht mehr als Hauptverkehrsstrasse enthalten ist. Dieser Umstand hat unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrserschliessung des linksufrigen Bachgrabengebietes.

Der Einwohnerrat hat an seinen Sitzungen vom 27. Februar 2002 bzw. 20. März 2002 der überarbeiteten Version des Strassennetzplanes zugestimmt. Dieser ist vom Regierungsrat am 3. September 2002 genehmigt worden und in Rechtskraft erwachsen.

### **Verkehrsplan Basel**

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat eine umfassenden Verkehrsplan für den Velo-/Mofaverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr ausarbeiten lassen und Ende 2001 genehmigt. Darin sind auch Anliegen unserer Gemeinde wie z.B. die Anbindungen an das Basler Velowegnetz, der Anschluss St. Johann an die Nordtangente, die "Südumfahrung Basel" und die direkte Tramverbindung ohne Umsteigen zum Bahnhof Basel SBB enthalten.

### **Studie "Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raume Allschwil-Schönenbuch"**

Im Jahr 2001 ist vom Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft eine Studie über die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raume Allschwil-Schönenbuch in Auftrag gegeben worden. Dazu wurde eine begleitende Arbeitsgruppe eingesetzt, welcher Vertreter des Kantons, der beiden unmittelbar involvierten Gemeinden und der beiden Verkehrsbetriebe angehören. Dabei werden auch neue Varianten und Optionen von Linienführungen der Buslinien 33, 38 und 61 geprüft. Zudem wird eine Machbarkeitsstudie

betreffend die Linienführung einer Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Dorfkern durchgeführt. Die 1. Phase enthält Analysen des Ist-Zustandes und Verbesserungsmassnahmen, insbesondere kurzfristig umsetzbare Lösungen. Der Teilbericht über die Phase 1 liegt vor. Die 2. Phase, in welcher mittel-/längerfristige Verbesserungsmassnahmen geprüft werden, befindet sich noch im Gange.

Die Studie wird im Juni 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt und daran anschliessend wird ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Der Gesamtbericht der Studie über die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raume Allschwil-Schönenbuch wird Ende 2003 vorliegen.

## **B. Konzept Verkehrserschliessung linksufriges Bachgrabengebiet**

Bereits anlässlich des von der Gemeinde organisierten Unternehmertreffs im Oktober 1997 wurde von Firmenseite zu bedenken gegeben, das linksufrige Bachgrabengebiet könne durch die mangelnde Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten in Basel und in Allschwil an Attraktivität einbüßen und die Ansiedlung weiterer innovativer Firmen ins Stocken geraten. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses wurde wiederholt und in ausgeprägter Form gefordert.

Es hätte deshalb wenig Sinn gemacht, wenn nun die Detailmassnahmen an der Verzweigung Grabenring / Baslerstrasse weiter behandelt worden wären, ohne dass die zweifellos berechtigten Anliegen von Gewerbe und Industrie im linksufrigen Bachgrabengebiet wie auch der BVB bezüglich Rückstauproblematik bei der Tramlinie 6 gebührend berücksichtigt worden wären. Deshalb hat die Exekutive mit der Weiterleitung der von der VPK beantragten Ideenskizze für "einfache Massnahmen" zugewartet.

### **Erschliessungsstudie Gewerbegebiet Bachgraben**

In der Folge hat der Gemeinderat eine übergeordnete Planungsstudie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, im Sinne einer Gesamtschau Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gewerbegebiet Bachgraben zu entwickeln.

Das beigezogene Planungsbüro Firma Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure hat daraufhin Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation im linksufrigen Bachgrabengebiet erarbeitet. Dabei wurden drei Zeithorizonte untersucht:

Kurzfristiger Zeithorizont:

Beschreibung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation an den beiden Anschlussbereichen des linksufrigen Bachgrabengebietes innerhalb von rund zwei Jahren mit rasch realisierbaren Massnahmen.

Mittelfristiger Zeithorizont:

Darstellung des Strassennetzes und der Verkehrsverbindungen bei Eröffnung der Nordtangente (ca. im Jahre 2007)

Langfristiger Zeithorizont:

Aufzeigen einer Entwicklungsperspektive für die Verkehrserschliessung des Bachgrabengebietes in einem Planungshorizont von ca. 15 bis 20 Jahren.

### **Planungsbericht Büro Keller**

### **Beilage 1**

### **Tätigkeit der Arbeitsgruppe**

Die Ergebnisse der vom Büro Firma Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure erstellten Planungsstudie wurden mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und der Baudirektion des Kantons Basel-Landschaft andiskutiert. Dabei wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe mit Vertretern beider Kantone, Frankreichs und unserer Gemeinde begrüsst und vorgeschlagen, dass unsere Gemeinde die Federführung innehat.

Dem entsprechend wurde eine Arbeitsgruppe gebildet. Sie erhielt den Auftrag, basierend auf dem erwähnten Planungsbericht nach Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im linksufrigen

Bachgrabengebiet zu suchen und in Bezug auf die konkrete Machbarkeit zu beurteilen. Dabei wurde der öffentliche Verkehr aus der Thematik herausgelöst und separat behandelt.

Die Erkenntnisse und Resultate der Arbeitsgruppe liegen in Berichtsform vor. Sie haben im Detail Einfluss auf die Ausgestaltung des Verkehrsknotens Grabenring / Baslerstrasse.

### **Schlussbericht der Arbeitsgruppe**

### **Beilage 2**

Die Folgerungen der Arbeitsgruppe wurden auch beim "Strassennetzplan gesamtes Gemeindegebiet" berücksichtigt. Dieses im September 2002 in Rechtskraft erwachsene kommunale Planungsinstrument ist behördenverbindlich.

### **Oeffentlicher Verkehr**

Parallel zur Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat die Gemeinde Abklärungen über die neuerliche Erschliessung des Gewerbegebietes Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehrsmittel durchführen lassen.

Als Resultat davon ist die BVB-Buslinie 38 verlängert worden und der Bus verkehrt nun seit Sommer 2000 an Werktagen im Viertelstundentakt bis 20.00 Uhr bis zum Dorfplatz. Dort ist sie mit der Tramlinie 6 und der Buslinie 61 verknüpft. Dadurch ist das Gewerbegebiet Bachgraben wieder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen und bei den Bus-Endstationen in Allschwil Dorf und in der Basler City (Schifflande) an weitere Bus- und Tramlinien angebunden.

### **C. Prioritäten**

Gestützt auf die beiliegenden Berichte des Verkehrsplaners und der Arbeitsgruppe sowie die in der Zwischenzeit durchgeführten Planungen auf verschiedenen Ebenen hat der Gemeinderat die Prioritätensetzung überholt und die Reihenfolge neu festgelegt:

#### **1. Umgestaltung der Kreuzung Grabenring/Baslerstrasse in einen Kreisell**

Der Verkehrsknoten Grabenring/Baslerstrasse soll in einen Kreisell umgestaltet werden und zwar unabhängig davon, ob ein neuer Coopladen und/oder der Veranstaltungssaal im Nahbereich der Kreuzung realisiert wird oder nicht.

Zeithorizont 1 bis 2 Jahre

#### **2.1. Umgestaltung der Kreuzung Grabenring/Hegenheimermattweg in einen Kreisell**

Noch vor dem Bau der Anschlussstrasse an das französische Strassennetz (vgl. Priorität 2.2.) soll auch der Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg in einen Kreisell umgestaltet werden.

Zeithorizont 3 bis 7 Jahre

#### **2.2. Anschlussstrasse vom Hegenheimermattweg an das französische Strassennetz**

Bei einer Verlängerung der in Frankreich zum Teil bereits erstellten Anschlussstrasse an die französische RD 105 würde dieser Grenzübergang als Zollstelle mit toleriertem Verkehr deklariert und die Warenabfertigung wie bisher vom Zollamt Allschwil 1 am Grabenring bzw. vom Autobahnzollamt vorgenommen. Die Strassenverlängerung auf Schweizer Seite käme unmittelbar (auf Höhe Parkallee) parallel an die Längsseite des so genannten "i-parc" zu liegen, sie könnte jedoch nicht für eine direkte Erschliessung dieses Areals herangezogen werden. Weil nach heutigem Kenntnisstand der Anschluss von Allschwil an die Nordtangente (als Teil der "Südumfahrung Basel, vgl. Priorität 3 hernach) später realisiert wird, käme wohl nur eine provisorische Ausführung dieser Strasse in Frage, die zudem grossmehrheitlich von der Gemeinde zu finanzieren wäre. In Frankreich ist ein weiterer Teilausbau frühestens im nächsten Fünfjahresprogramm (2005-2010) vorgesehen. Aus diesen Gründen wurde die Priorisierung zurückgestuft.

Zeithorizont 3 bis 7 Jahre

#### **3. "Anschluss Allschwil an die Nordtangente"**

Mit dem Baubeginn für die "Südumfahrung Basel" ist kaum vor 2020 zu rechnen. Die beiden Kantone BL und BS wie auch unsere Gemeinde haben die Aufnahme dieses Strassenzuges in das eidgenössische Grundnetz beantragt, damit Bundesgelder fliessen können. Andernfalls hätten die Kantone den Grossteil der Kosten zu tragen. Es ist derzeit offen, ob die Realisierung des Anschlusses von Allschwil an die Nordtangente als (erster) Abschnitt zeitlich vorgezogen werden kann.

Zeithorizont 7 bis 17Jahre

## **D. Kreisel Baslerstrasse/Grabenring**

### **Vorbemerkungen**

Im Vergleich zur "einfachen Lösung" würde sowohl in Bezug auf die Komplexität wie auf die Leistungsfähigkeit eine Kreisel-Lösung des Knotens Baslerstrasse/Grabenring wesentliche Vorteile bringen, und zwar unabhängig davon, ob die Quartierplanung "Wegmatten I" realisiert wird oder nicht.

Bei der Realisierung des Coop-Ladens wäre zwar einerseits aus Kapazitätsgründen eine Kreisellösung zwingend erforderlich, um dadurch einen direkten Anschluss an das übergeordnete Strassennetz zu ermöglichen und somit die angrenzenden Wohngebiete vom Einkaufsverkehr fernzuhalten. Andererseits wäre damit eine volle finanzielle Entlastung der Gemeinde an den Erstellungskosten des Kreisels verbunden.

### **Der Einwohnerrat ist für die Realisierung eines Kreisels**

Es sei wiederholt, dass der Einwohnerrat im März 1997 fast einstimmig das Postulat Nr. 2241 dem Gemeinderat überwiesen hat. Das Postulat beschränkt sich nicht auf die Prüfung einer Kreisellösung, vielmehr fordert es dezidiert und explizit die umgehende **Realisierung eines Kreisels** (unabhängig von der Nutzung des angrenzenden Areals "Wegmatten").

### **Quartierplanung "Wegmatten"**

Coop Basel Liestal Fricktal hat die Projektidee lanciert, einen neuen Einkaufsladen mit Einbezug eines neuen Veranstaltungssaales auf dem Areal "Wegmatten" zu realisieren. Dies löste die Ausarbeitung des Quartierplanes "Wegmatten I" aus, der am 19. März 2003 mit Bericht Nr. 3415 vom Gemeinderat an den Einwohnerrat überwiesen worden ist.

Gleichzeitig hat dieser Sachverhalt sozusagen eine rollende Planung von Verkehrsmassnahmen am Knoten Baslerstrasse/Grabenring bewirkt. Deshalb hat es der Gemeinderat als angezeigt erachtet, die Vorprojektierung für den Verkehr im Rahmen der privat finanzierten Quartierplanung "Wegmatten I" durchführen zu lassen. In der Studie der Firma Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure, wurde das Erfordernis eines Kreisels klar nachgewiesen und dessen Machbarkeit inklusive Einbezug eines Anschlusses für das Areal "Wegmatten" aufgezeigt.

Eine Lösungsmöglichkeit des Kreisels liegt auf Stufe Projektstudie vor. Sie ist durch den Kanton bereits vorgeprüft und nach Vorverhandlungen mit den beiden direkt betroffenen privaten Landeigentümern (Grabenring 1 und Baslerstrasse 96) modifiziert worden.

### **Plan Projektstudie Kreisel Baslerstrasse/Grabenring**

#### **Finanzierung der Kreisel-Projektierung**

Ursprüngliche beantragte der Gemeinderat im Bericht Nr. 2290 dem Einwohnerrat die Bewilligung eines Kredites von CHF 18'000.-- für die Projektierung des Kreisels am Knoten Baslerstrasse/Grabenring, weil der Kanton seinerzeit einen Kreisel nicht für dringlich erachtete und einen Umbau der Kreuzung erst nach Ablauf der Lebensdauer der Strassenbeläge (d.h. etwa im Bereich 2010-2015) ins Auge fasste.

Wie erwähnt ist im Rahmen der Quartierplanung "Wegmatten I" eine von der Gemeinde und dem Kanton begleitete Projektstudie ausgearbeitet worden. Sie ist nicht von der Gemeinde, sondern von Coop finanziert worden. Weiter konnte erreicht werden, dass sich der Kanton zur kurzfristigen Realisierung einer Kreisellösung positiv eingestellt hat. Dabei hat der Kanton klar festgehalten, dass die Federführung über die Ausgestaltung des Knotens bzw Kreisels entsprechend der hohen Gewichtung der Kantonsstrassen-Anteile bei ihm liege. Das kantonale Tiefbauamt hat die finanziellen Mittel für die Projektierungsarbeiten bereits zur Verfügung und wird im Rahmen der Detailplanungen die Abmessungen wie auch die lagemässige Einpassung des Kreisels weiter optimieren.

Aufgrund dieses Sachverhaltes ist der im Bericht Nr. 2290 gestellte ursprüngliche Antrag auf Bewilligung eines Projektierungskredit für den Kreisel obsolet geworden.

## Finanzierung der Kreisel-Erstellung

Das kantonale Tiefbauamt hat auf unser Ansuchen hin die Realisierung des Kreisels in das Jahresprogramm 2004 aufgenommen. Die Erstellungskosten für den Kreisel werden (inkl. Lichtsignalanlage für die Trambevorzugung) auf rund 1,2 Mio. Franken geschätzt.

Falls der Quartierplan "Wegmatten I" rechtskräftig wird, beteiligt sich Coop an den geschätzten Kosten für den Kreisel mit CHF 400'000.-- bzw. mit einem Drittel. Ein weiteres Drittel steuert der Kanton bei, sofern die Gemeinde auch ein Drittel übernimmt. Dieses "Gemeindedrittel" wird über den von Coop zu leistenden Infrastrukturbeitrag von CHF 400'000.-- finanziert. Die Gemeinde muss demnach kein Geld für den Kreiselbau aufbringen (vgl. Bericht Nr. 3415 des Gemeinderates an den Einwohnerrat).

Auch wenn der Quartierplan "Wegmatten I" fallieren würde, soll der vom Einwohnerrat geforderte Kreisel baldmöglichst erstellt werden. Dabei hätte die Gemeinde die beiden von Coop getragenen Drittel zu finanzieren. Für diesen Fall sieht der Gemeinderat die Aufnahme einer Eventualposition für den Investitionskredit in der Grössenordnung von CHF 800'000.-- im Budget 2004 vor.

## E. Anträge

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

### zu beschliessen:

1. Vom Planungsbericht Büro Keller "Erschliessungsstudie Gewerbegebiet Bachgraben" und vom Schlussbericht der Arbeitsgruppe wird Kenntnis genommen.
2. Von der nachstehenden Prioritätensetzung wird Kenntnis genommen:
  1. Umgestaltung des Knotens Grabenring/Baslerstrasse in einen Kreisel
  - 2.1. Umgestaltung des Knotens Grabenring/Hegenheimerweg in einen Kreisel
  - 2.2. Anschlussstrasse an das französische Strassennetz
  3. Realisierung "Anschluss Allschwil an die Nordtangente"
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, alles Notwendige für eine rasche Umgestaltung des Knotens Grabenring/Baslerstrasse in einen Kreisel zu veranlassen.
4. Von den vorgeschlagenen Finanzierungslösungen für den Kreisel Grabenring/Baslerstrasse wird Kenntnis genommen.

### GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Die Präsidentin: Der Verwalter:  
Ruth Greiner Max Kamber

Diese Unterlagen können hier bestellt werden:

- Planungsbericht Büro Keller
- Schlussbericht der Arbeitsgruppe
- Plan Empfehlungen der Verkehrskommission Leimental