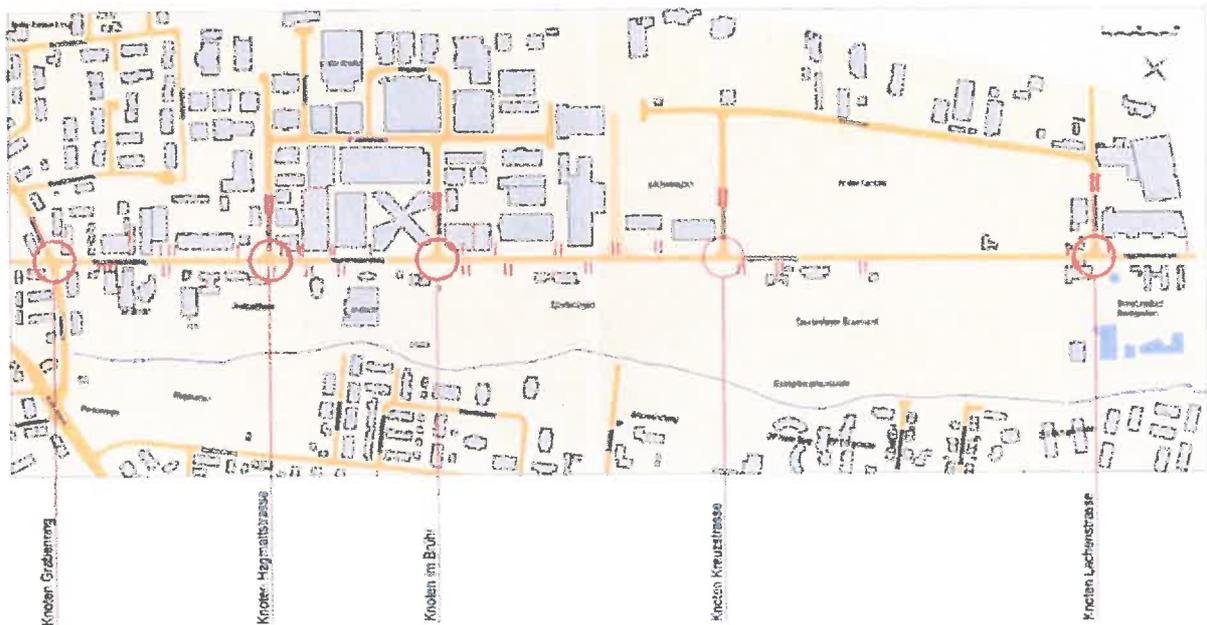


## Korrektion und Umgestaltung Hegenheimermattweg, Grabenring bis Kantonsgrenze BS

Bericht an den Einwohnerrat  
vom 23. Mai 2017



Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Projektbeschreibung	5
3. Planaufgabe	9
4. Bauvorgang	9
5. Finanzielles	10
6. Termine	12
7. Antrag	12

#### Beilage/n

---

- Übersichtsplan 1:2'000, Abschnitt Knoten Grabenring bis Kantonsgrenze BS, Plan-Nr. 701692-01A vom 1.02.2017
- Dossier „Aufgabeplan“  
unter [www.allschwil.ch/de/aktuelles/amtliche-Publikationen/Planaufgabe](http://www.allschwil.ch/de/aktuelles/amtliche-Publikationen/Planaufgabe)

## 1. Ausgangslage

---

### 1.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Das Gewerbegebiet Bachgraben erfreut sich seit mehreren Jahren einer starken Entwicklung. Zahlreiche Firmen haben sich angesiedelt oder sind stark gewachsen. Seit dem Jahre 1998 hat sich die Anzahl Arbeitsplätze verdoppelt und beträgt per Stand 2013 rund 4'000 Arbeitsplätze. Die noch grossen Landreserven (z.B. ehemaliges Familiengartenareal) ermöglichen ein weiteres Wachstum. Eine Studie im Auftrag des Gemeinderates geht mittelfristig von einem Bestand von 5'500 bis 7'100 Arbeitsplätze aus, langfristig sogar bis total 10'000 Arbeitsplätze. Aufgrund dieses Potentials wurde das Gewerbegebiet Bachgraben im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung eingestuft. Im Jahre 2014 erhielt das Gewerbegebiet zudem den Zuschlag als Standort eines nationalen Innovationsparks. Auf dem Entwicklungsgebiet „BaseLink“ sind neue Gebäude für das Schweizerische Tropeninstitut (rund 1'000 Arbeitsplätze) sowie für den Schweizerischen Innovationspark in Planung.

Mit der Ansiedlung von Arbeitsplätzen hat auch der Verkehr zugenommen und wird auch künftig weiter zunehmen. Seit dem Jahre 2006 beobachtet der Gemeinderat anhand von regelmässigen Zählungen die Verkehrsentwicklung. Im Jahre 2010 zeigten sich erste Anzeichen von Verkehrsüberlastungen. Um den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, wurde in diesem Zeitraum das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark ausgebaut.

Der Hegenheimermattweg ist die Hauptverkehrsader des Gewerbegebietes und die einzige Erschliessungsachse des Gewerbegebietes an das übergeordnete Strassennetz. In Anbetracht der dynamischen Entwicklung des Gewerbegebietes ist eine ausreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr absolut prioritär und bildet die Voraussetzung für die Ansiedlung von weiteren Arbeitsplätzen.

### 1.2 Beurteilung des heutigen Zustandes

Im Jahre 2012 liess der Gemeinderat eine umfangreiche Verkehrssimulation durchführen, um die Kapazitäten des Strassennetzes zu bestimmen. Der abschliessende Bericht vom 6. Dezember 2012 zeigte deutlich auf, dass das künftige Verkehrsaufkommen nur mit einem Ausbau des Knotens Grabenring/Hegenheimermattweg sowie dem Ausbau der Einmündungen der Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse und Lachenstrasse in den Hegenheimermattweg aufgenommen werden kann.

Handlungsbedarf besteht aber auch beim öffentlichen Verkehr (ÖV). Einerseits befinden sich bei den Bushaltestellen die Ein- und Aussteigebereiche auf der Fahrbahn und andererseits bestehen keine attraktiven Wartezeiten für die Fahrgäste. Die Bushaltestellen sind zudem gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz bis spätestens 2023 anzupassen.

Des Weiteren ist auf dem Hegenheimermattweg auch die Situation für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) unbefriedigend. Es fehlen sichere Fahrbahnquerungen, genügend breite Trottoirs und in Fahrtrichtung Allschwil befindet sich der Velostreifen auf dem Niveau der Strassenfahrbahn.

Nicht zuletzt ist eine umfassende Sanierung auch aufgrund des ungenügenden Strassenzustandes erforderlich. Eine im Frühling 2014 durchgeführte Zustandsaufnahme gemäss Schweizer Norm hat ergeben, dass der Hegenheimermattweg auf der ganzen Länge

beträchtliche Belagsverformungen (Spurrinnen) und strukturelle Schäden (Setzungen, Risse) aufweist. In den letzten Jahren mussten für die Beseitigung von Belagsschäden und Schlaglöchern sowie zur Sicherstellung der Entwässerung dringende Reparaturen für rund CHF 100'000 ausgeführt werden. In den nächsten Jahren ist eine Zunahme der Schäden zu erwarten.

### 1.3 Übergeordnete und benachbarte Planungen

Aufgrund der regionalen Bedeutung hat im Jahre 2012 der Gemeinderat gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt den Ausbau des Hegenheimermattwegs als eigenständiges Projekt „Strassenraumgestaltung Bachgraben“ (Massnahme M13) im Agglomerationsprogramm 2. Generation beim Bund eingereicht. Das Projekt umfasst neben dem Ausbau des Hegenheimermattwegs auch die Realisierung des Kreisels Grabenring/Hegenheimermattweg, eine neue Veloquerung vom Hegenheimermattweg über den Bachgraben zum Baselmattweg sowie die Realisierung von ÖV- und Velomassnahmen beim Gartenbad auf städtischer Seite. Das Bundesparlament hat in der Herbstsession 2014 die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms 2. Generation beschlossen. Damit kommt auch der Ausbau des Hegenheimermattwegs in den Genuss von Bundessubventionen.



Abb. 1: Projekt M13 Strassenraumgestaltung Bachgraben, Auszug aus Agglomerationsprogramm, 2. Generation

Im März 2015 wurde die Initiative „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ vom Baselbieter Stimmvolk angenommen. Nachdem im November 2015 die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) abgelehnt wurde, haben sich die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt darauf verständigt, die vom Referendum nicht tangierten Arbeiten zum „Zubringer Bachgraben – Nordtangente“ so zu gestalten, dass der Zubringer kompatibel mit einer späteren Ergänzung zu einer Umfahrung Allschwil ist. Gegenwärtig wird die Vorstudie des Zubringers erarbeitet. In der Vorstudie werden die Abhängigkeiten zu den übrigen Bauvorhaben, unter anderem auch zur Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs, berücksichtigt.

### 1.4 Bisherige Projektierung

Auf der Grundlage eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts liess der Gemeinderat für die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs ein Vorprojekt ausarbeiten. Dem Projekt wurden folgende Zielsetzungen zu Grunde gelegt:

- Öffentlicher Verkehr: Erstellung von attraktiven und sicheren Wartezonen für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs. Anpassung der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz.
- Motorisierter Individualverkehr: Ableitung des Verkehrsaufkommens ohne grössere Behinderungen.
- Langsamverkehr: Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende und für Fussgänger.

Für die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs muss die Strasse in einzelnen Bereichen verbreitert werden, was eine Anpassung der Bau- und Strassenlinien zur Folge hat. Anlässlich seiner Sitzung vom 8./9. Dezember 2015 hat der Einwohnerrat die Mutation des Bau- und Strassenlinienplans linksufriges Bachgrabengebiet und die Mutation des Quartierplanperimeters Lachen „Südost“ einstimmig erlassen (Geschäft No. 4152). Mit Regierungsrats-Beschluss Nr. 795 vom 31. Mai 2016 wurden der mutierte Bau- und Strassenlinienplan sowie die Mutation des Quartierplanperimeters Lachen „Südost“ rechtskräftig.

Mit Beschluss vom 12. August 2015 (GRB Nr. 362) erteilte der Gemeinderat den Auftrag für die Ausarbeitung des Bauprojekts. Für die Begleitung der Projektierungsarbeiten setzte der Gemeinderat im Sinne einer gemeinderätlichen Kommission ein politisches Begleitgremium ein. Es umfasste folgende Mitglieder:

Vom November 2015 – Juni 2016 (Legislatur 2012 – 2016):

Robert Vogt	Gemeinderat	Departement Tiefbau-Umwelt
Franz Vogt	Gemeinderat	Departement Finanzen-Steuern
Thomas Pfaff	Gemeinderat	Departement Einwohnerdienste Sicherheit
Armin R. Bieri	Einwohnerrat	Kommission für Verkehr und Planungsfragen
Evelyn Roth-Räber	Einwohnerrat	Kommission für Verkehr und Planungsfragen
Simon Zimmermann	Einwohnerrat	Kommission für Verkehr und Planungsfragen

Vom Juli 2016 – Februar 2017 (Legislatur 2016 – 2020):

Robert Vogt	Gemeinderat	Departement Tiefbau-Umwelt
Franz Vogt	Gemeinderat	Departement Finanzen-Steuern
Philippe Hofmann	Gemeinderat	Departement Einwohnerdienste Sicherheit
Andreas Bärtsch	Einwohnerrat	Kommission für Bauwesen und Umwelt
Andreas Bammatter	Einwohnerrat	Kommission für Bauwesen und Umwelt
Simon Zimmermann	Einwohnerrat	Kommission für Bauwesen und Umwelt

Im Rahmen von insgesamt 8 Sitzungen hat sich das politische Begleitgremium im Detail unter anderem mit Fragen zu Bushaltestellen, Beleuchtung, Gestaltung, Fussgängerquerungen, Veloführung, Bau-/Verkehrsphasen und den Kosten beschäftigt. Auf einstimmigen Antrag des politischen Begleitgremiums hin hat der Gemeinderat das Bauprojekt am 03.05.2016 (GRB Nr. 213) und das Auflageprojekt am 15.03.2017 (GRB Nr. 125) genehmigt.

## 2. Projektbeschreibung

---

### 2.1 Strassenkorrektur

Um die Leistungsfähigkeit des Hegenheimermattwegs zu erhöhen, ist für die Linksabbieger eine Knotenaufweitung bei den Einmündungen der Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse und Lachenstrasse notwendig. Diese Strassenverbreiterung von heute 13 Meter auf neu 16 Meter wird zwischen der Hagmattstrasse und der Lachenstrasse beibehalten, um auf dieser

Strecke in der Strassenmitte einen sogenannten Mehrzweckstreifen anzuordnen. Dieser Mehrzweckstreifen hat verschiedene Funktionen:

- Er dient als Vorsortierstreifen für abbiegende Fahrzeuge (auch Velos) in die verschiedenen Liegenschaftszufahrten. Der Verkehrsfluss auf dem Hegenheimermattweg bleibt dadurch erhalten, was insbesondere für den Busverkehr wichtig ist.
- Der Mehrzweckstreifen kann bei einzelnen Bushaltestellen zum Überholen der haltenden Busse benutzt werden.
- Es können Mittelinseln angeordnet werden, welche zur sicheren Querung bei Fussgängerstreifen dienen.

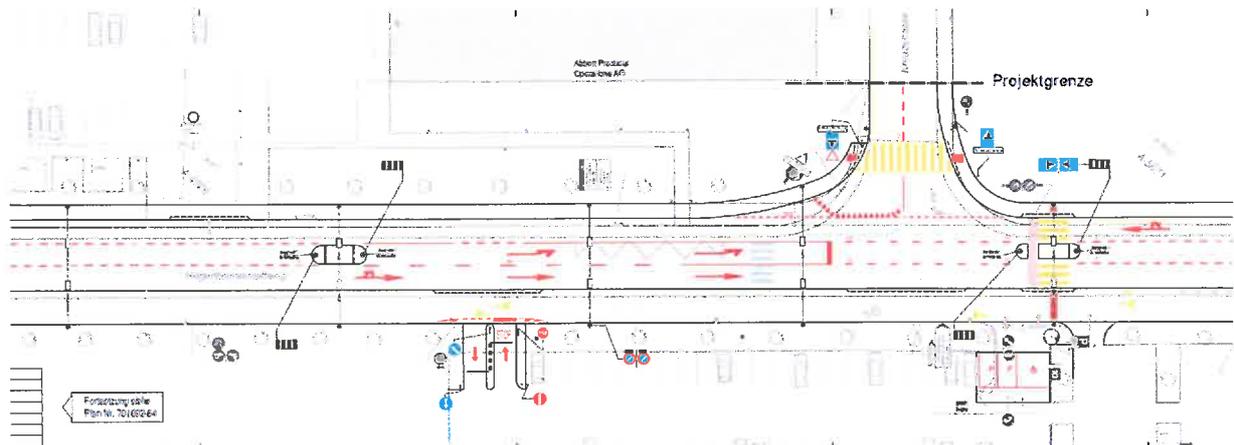


Abb. 2: Ausbildung Knoten Kreuzstrasse mit Darstellung u.a. des Mehrzweckstreifens und der Querungshilfe für Fussgänger und Velofahrende

Im Abschnitt zwischen dem Grabenring und der Hagmattstrasse wie auch zwischen der Lachenstrasse und der Kantonsgrenze BL/BS wird die Strassenbreite beibehalten, da die sich dort befindende Bebauung keine Strassenverbreiterung zulässt.

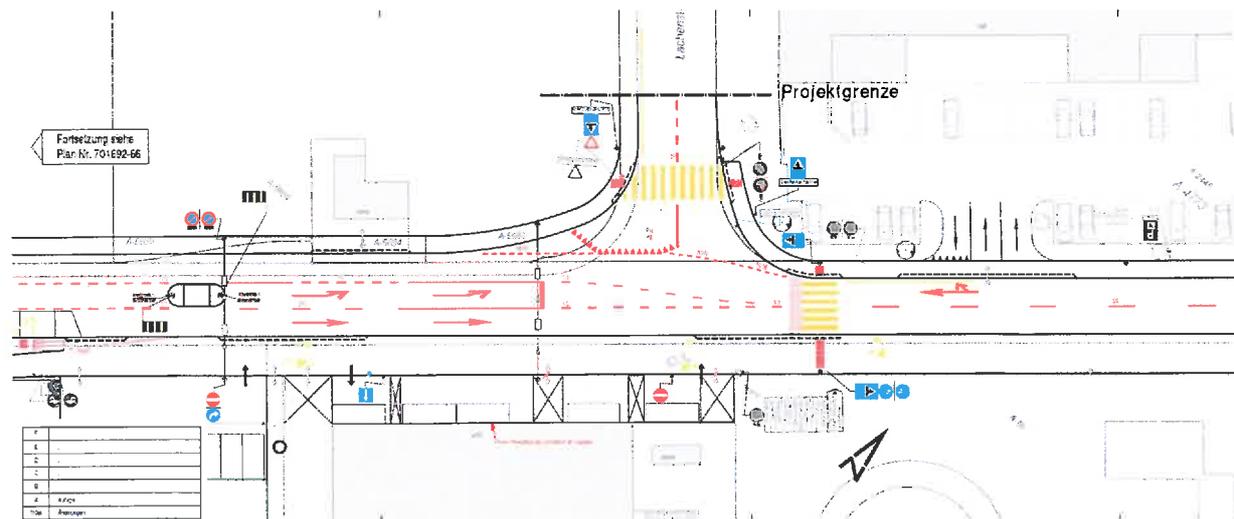


Abb. 3: Ausbildung Knoten Lachenstrasse mit Darstellung des Vorsortierstreifens für Linksabbieger und Übergang vom 16m-Querschnitt mit Mehrzweckstreifen auf den ursprünglichen 13m-Querschnitt

Aufgrund der Verbreiterung des Hegenheimermattwegs muss Land im Umfang von insgesamt 3'860 m<sup>2</sup> erworben werden.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind bei einzelnen Liegenschaften die Lärmgrenzwerte überschritten. Da die Anordnung von Lärmschutzwänden aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen nicht sinnvoll ist, wird über die gesamte Länge ein lärmindernder Deckbelag eingebaut. Trotz dieser Massnahme verbleibt bei einer Liegenschaft eine Überschreitung des Lärmgrenzwertes. Für diese Liegenschaft wurde beim Kanton ein Erleichterungsantrag eingereicht.

Die Knoten Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse und Lachenstrasse werden so ausgebildet, dass zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf die Knoten auch mit einer Lichtsignalanlage ausgebaut und gesteuert werden können. Zu diesem Zweck werden bereits im Rahmen der Korrektur Leerrohre eingebaut.

## 2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen werden auf der gesamten Strecke behindertengerecht als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Aufgrund der angepassten Knotengeometrie bei den einmündenden Strassen und einer allenfalls späteren Steuerung mit Lichtsignalanlagen müssen sie in der Lage verschoben werden. Die Haltestellen Hagmattstrasse, Im Brühl und Kreuzstrasse werden mit Fahrgastunterständen und dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet. Für eine vollständige Erschliessung des Gewerbegebiets durch den öffentlichen Verkehr ist eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe der Einmündung der Lachenstrasse vorgesehen. Bei sämtlichen Bushaltestellen wird die Fahrbahn als Betonplatte ausgeführt.

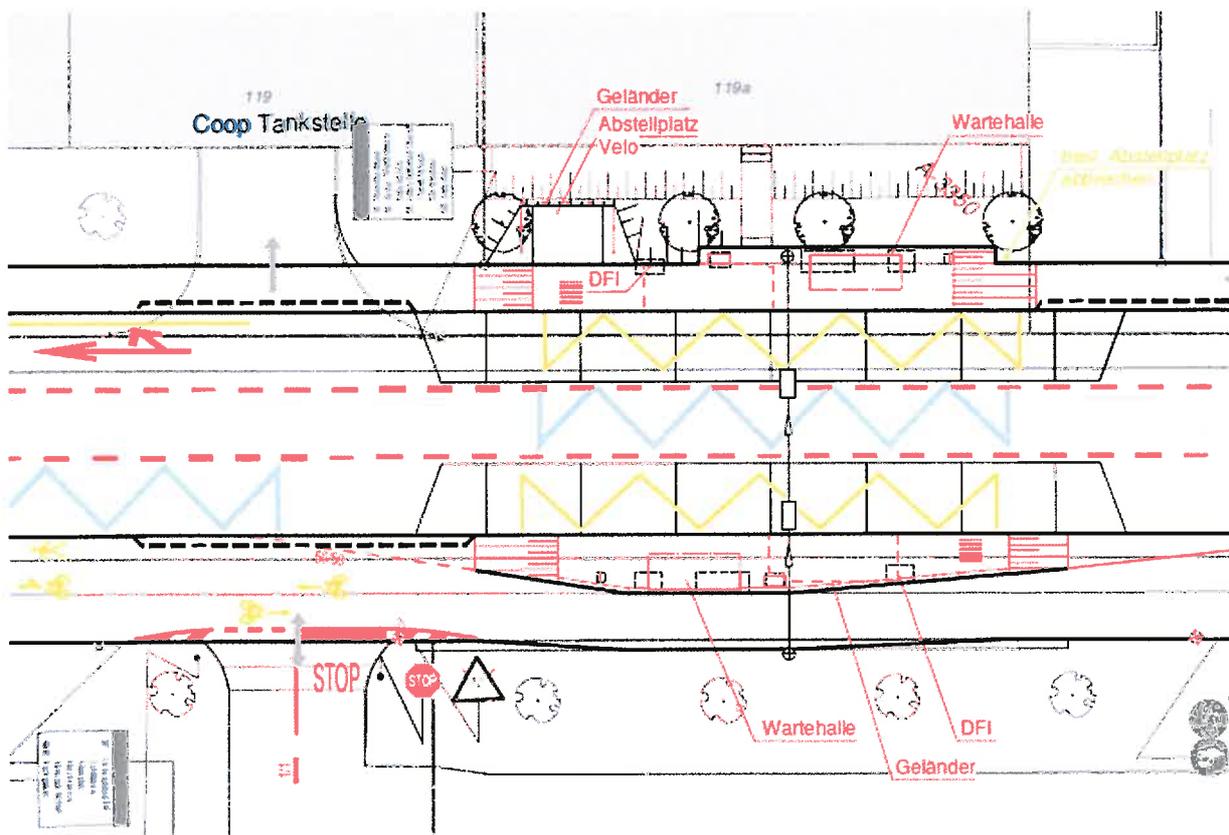


Abb. 4: Bushaltestelle „Im Brühl“ mit Darstellung der Haltestellen-Ausrüstung, der Veloführung und der Stop-Markierung bei einer privaten Ausfahrt

### 2.3 Langsamverkehr

Für die Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden wird auf der Seite der Sportanlagen ein kombinierter Fuss- und Radweg mit einer Breite von 4.50 Meter angeordnet. Dieser Fuss- und Radweg wird von den Velofahrenden sowohl in Richtung Basel wie auch in Richtung Allschwil benutzt. Diese Lösung wird sowohl von den Fachstellen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt (Tiefbauamt, Polizei), der BVB und insbesondere auch von Pro Velo beider Basel begrüsst. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Auf der gesamten Länge des Hegenheimermattwegs entsteht ein attraktiver Radweg.
- Die Velofahrenden befinden sich nicht mehr auf der Fahrbahn und sind somit besser vor dem Strassenverkehr geschützt.
- Die Velofahrenden in Richtung Allschwil müssen keine Strasseneinmündungen passieren, welche eine besondere Gefährdung darstellen. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt die Kreuzungen durch Lichtsignalanlagen ergänzt werden müssen, werden die Velofahrenden zudem nicht durch ein Rotlicht aufgehalten.
- Konflikte zwischen Velofahrenden und wartenden Bussen bei den Haltestellen werden vermieden.
- Der kombinierte Fuss- und Radweg ist in beiden Fahrtrichtungen ideal an die Bachgraben-Übergänge bei der Parkallee und künftig auch beim Freizeithaus angebunden. Zudem findet der Radweg auf Seite Basel-Stadt eine direkte Fortsetzung an den Radweg durch das Badweglein beim Gartenbad.

Ein Nachteil dieser Lösung besteht darin, dass Velofahrende mit Ziel im Gewerbegebiet den Hegenheimermattweg queren müssen. Dank des Mehrzweckstreifens können jedoch die Übergänge bei den Knotenbereichen mit Hilfe von Mittelinseln und Velofurten sicher gestaltet werden. Zudem besteht für Velofahrende die Möglichkeit, ihr Ziel auf den weitaus weniger stark belasteten Kiesstrasse und Gewerbebestrasse zu erreichen.

Entlang des kombinierten Fuss- und Radweges werden bei den privaten Ausfahrten mit erhöhtem Besucheraufkommen eine Stop-Markierung und Piktogramme angebracht, welche die aus dem Parkplatz ausfahrenden Autofahrer auf den Radweg aufmerksam machen.

An mehreren Stellen werden neue Fussgängerquerungen mit Mittelinseln angeboten. Das Trottoir auf der Seite des Gewerbegebietes wird neu auf der ganzen Länge mit einer Breite von 2.0 m ausgeführt.

### 2.4 Gestaltungsmassnahmen

Für die Gestaltung des Hegenheimermattwegs wurde ein Landschaftsarchitekt beigezogen. Gemäss Zonenplan ist entlang des Hegenheimermattwegs eine Baumallee vorzusehen. Sämtliche Bäume wurden betreffend Alter, Grösse und Vitalität beurteilt. Im Rahmen der Korrektur müssen diverse Bäume entfernt werden. Sie werden so weit als möglich wieder durch Neuanpflanzungen ersetzt.

Auf der gesamten Länge des Hegenheimermattwegs wird eine neue Beleuchtung mit LED-Technologie angeordnet. In den Abschnitten Grabenring bis Hagmattstrasse und Lachenstrasse bis Kantonsgrenze werden auf einer Strassenseite Einzelkandelaber gestellt. Im Abschnitt Hagmattstrasse bis Lachenstrasse wird zur besseren Ausleuchtung der breiten Strasse eine Strassenbeleuchtung mittels Abspannung realisiert.

## 2.5 Anpassungsarbeiten

Bei zahlreichen Liegenschaften müssen aufgrund der Strassenverbreiterung, der Knotenausbildung, der neuen Lage von Bushaltestellen und nicht zuletzt auch aus Sicherheitsüberlegungen diverse Anpassungsarbeiten vorgenommen werden.

## 2.6 Werkleitungen

Im Zuge der Strassenerneuerung werden auch umfangreiche Werkleitungsarbeiten ausgeführt. Die beiden bestehenden alten Guss-Wasserleitungen werden durch eine neue Duktulgussleitung ersetzt. Ebenso wird die Swisscom und auch die Elektra Birseck Münchenstein (EBM) ihre Werkleitungen erneuern. Die IWB plant diverse Anpassungen an den Gasleitungen.

## 3. Planaufgabe

---

Das Bauprojekt Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg wurde zusammen mit den provisorischen Anwänderbeiträgen vom 24. März 2017 bis 12. April 2017 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt wurde keine Einsprache eingereicht, so dass das Projekt rechtskräftig ist und ausgeführt werden kann. Gegen die Erhebung von Anwänderbeiträgen wurden hingegen drei Einsprachen beim kantonalen Enteignungsgericht eingereicht. Eine Einsprache wurde in der Zwischenzeit zurückgezogen, zwei Einsprachen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch pendent. Das Projekt wird vom Einspracheentscheid nicht tangiert, sondern hat lediglich Auswirkungen auf die Kostenbeteiligung der privaten Anwänder (siehe dazu Ausführungen zum Kapitel 5).

## 4. Bauvorgang

---

Die Ausführung der Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs erfolgt in drei Bauabschnitten:

- Bauabschnitt 1: Kreisel Grabenring bis Hagmattstrasse
- Bauabschnitt 2: Hagmattstrasse bis Lachenstrasse
- Bauabschnitt 3: Lachenstrasse bis Kantonsgrenze BL/BS

Aufgrund der umfangreichen Werkleitungsarbeiten und Belagsarbeiten und im Hinblick auf einen möglichst effizienten Bauablauf erfolgt der Bauvorgang grundsätzlich jeweils strassenhälftig. Das heisst, dass im Querschnitt eine Hälfte des Hegenheimermattwegs für die Ausführung der Bauarbeiten gesperrt ist und die andere Strassenhälfte dem Verkehr zur Verfügung steht. Im Detail ergibt dies für die einzelnen Bauabschnitte folgendes Verkehrsregime:

- Bauabschnitt 1: Aufgrund der beengten Verhältnisse und der fehlenden Umfahrungsmöglichkeit muss der Verkehr im Gegenverkehr durch die Baustelle geführt werden. Um die damit zwangsläufig verbundenen Verkehrsbehinderungen zu minimieren, sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen: Einsatz eines Verkehrsdienstes, grossräumige Umleitung des Verkehrs in Richtung Frankreich, Einbahnregime auf dem Abschnitt Zoll bis Grabenring. Um die Behinderungen zeitlich auf ein minimales Mass zu reduzieren, sollte wenn immer möglich dieser

Abschnitt gleichzeitig mit dem Umbau des Knotens Grabenring/Hegenheimermattweg erfolgen.

Bauabschnitt 2: Die Realisierung erfolgt in drei Etappen. Die Umleitung des Verkehrs in Richtung Grabenring erfolgt jeweils via Kiesstrasse bzw. Gewerbestrasse. Für die Umleitung des Verkehrs während der Etappe zwischen den Einmündungen im Brühl und Kreuzstrasse wird eine provisorische Verbindungsstrasse zwischen der Kiesstrasse und Gewerbestrasse erstellt.

Bauabschnitt 3: Die Umleitung des Verkehrs in Richtung Grabenring erfolgt via Hegenheimerstrasse, Rue de Bâle und Lachenstrasse. Vorzugsweise sollte dieser Abschnitt zeitgleich mit den Bauarbeiten der ÖV- und Velomassnahmen Belforterstrasse des Kantons Basel-Stadt realisiert werden.

Um die Bauzeit so kurz wie möglich zu halten, ist als Anreiz für eine effiziente Bauausführung bei der Vergütung des Unternehmers ein Bonus-Malus vorgesehen.

## 5. Finanzielles

---

Auf der Grundlage des Bauprojekts wurden die Baukosten mit einer Genauigkeit von  $\pm 10\%$  ermittelt. Gemäss dem Normpositionenkatalog (NPK) ergibt sich folgende Kostenaufstellung:

NPK	112	Prüfungen	CHF	29'000
NPK	113	Baustelleneinrichtung	CHF	1'052'000
NPK	116	Rodungen	CHF	60'000
NPK	117	Abbruch und Demontage	CHF	756'000
NPK	151	Bauarbeiten für Werkleitungen	CHF	1'296'000
NPK	181	Gartenbauarbeiten	CHF	410'000
NPK	211	Erdarbeiten	CHF	333'000
NPK	221	Foundationsschicht	CHF	451'000
NPK	222	Pflästerungen und Abschlüsse	CHF	1'071'000
NPK	223	Belagsarbeiten	CHF	2'248'000
NPK	237	Entwässerungen	CHF	447'000
NPK	241	Ortsbetonarbeiten	CHF	60'000
NPK	280	Markierung und Signalisation	CHF	154'000
NPK	612	Allgemeine Metallarbeiten	CHF	467'000
Honorare			CHF	1'085'000
Nebenkosten			CHF	90'000
<hr/>				
Zwischentotal			CHF	10'009'000
Mehrwertsteuer 8% (auf CHF 1'000 gerundet)			CHF	801'000
<hr/>				
Total Bauarbeiten			CHF	10'810'000
Landerwerb				990'000
<hr/>				
<b>Gesamttotal brutto Korrektur und Umgestaltung</b>			<b>CHF</b>	<b>11'800'000</b>

Den Bruttokosten von total CHF 11'800'000 stehen auf der anderen Seite verschiedene Ertragspositionen gegenüber:

- Agglomerationsprogramm: Wie in Kapitel 1.3 bereits erwähnt, wird die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs zusammen mit den benachbarten Projekten Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg und ÖV- und Velomassnahmen Bachgraben

vom Bund subventioniert. Gemäss dem Bundesbeschluss beträgt der gesamte Bundesbeitrag für alle drei Projekte zusammen mit Preisstand 2005 CHF Mio. 2.52. Dieser Beitrag ist der Teuerung unterstellt. Die Teuerung und damit der definitive Bundesbeitrag ergibt sich im Rahmen der Schlussrechnung zum Bauvorhaben. In der Vereinbarung vom September 2016 mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wurde die Kostenaufteilung auf die drei Projekte festgelegt. Der Kostenanteil für den Hegenheimermattweg beträgt 69.9%, also mit heutigem Preisstand CHF 1'900'000 (inkl. MWST). Dieser Kostenbeitrag kann als gesichert beurteilt werden.

- **Kostenbeteiligung am kombinierten Fuss-/Radweg:** Da der Hegenheimermattweg Bestandteil der kantonalen Radroute ist, übernimmt der Kanton die Kosten für die Erstellung des Radweges. Gemäss der Vereinbarung vom 23. Mai 2017 mit dem Kanton Basel-Landschaft beträgt die Kostenbeteiligung des Kantons pauschal CHF 980'000 inkl. MWST. Als Pauschale ist dieser Betrag nicht der Teuerung unterstellt. Von diesem Betrag ist der Anteil des Bundessubventionen zu subtrahieren, so dass der Gemeinde ein Nettobetrag von rund CHF 830'000 ausbezahlt wird. Diese Kostenbeteiligung kann aber nur ausbezahlt werden, wenn der Landrat den Kredit für den „Abschluss des Ausbau-Programms Kantonale Radrouten“ genehmigt.
- **Bundesbeitrag für Lärmsanierung:** Mit Frist bis Ende 2018 zahlt der Bund Subventionen für Lärmsanierungen aus. Da auf dem Hegenheimermattweg der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen ist, würde der Subventionsbeitrag insgesamt rund CHF 85'000 betragen. Da davon auszugehen ist, dass mit den Bauarbeiten erst Ende 2018 begonnen werden kann, besteht momentan keine rechtliche Möglichkeit um in den Genuss der Subventionen zu kommen. In Bundesbern wird jedoch geprüft, ob die Frist für die Auszahlung von Lärmsubventionen verlängert werden soll. Dieser Entscheid ist jedoch noch offen. Dieser Kostenbeitrag ist deshalb nicht gesichert und wird in der momentanen Kostenzusammenstellung nicht berücksichtigt.
- **Anwänderbeiträge:** Gemäss §31 des kommunalen Strassenreglements sind bei der Korrektur von Verkehrsanlagen 30% der Kosten von den privaten Anwändern zu übernehmen. Da eine Korrektur (Strassenverbreiterung) nur im Abschnitt zwischen der Hagmattstrasse und Lachenstrasse ausgeführt wird, sind nur in diesem Bereich die privaten Anstösser beitragspflichtig. Nach Abzug aller Beteiligungen durch Bund und Kanton beträgt das Total der Anwänderbeiträge CHF 2'280'000. Da die Gemeinde mit der Sportanlage im Brüel und dem Freizeithaus selber auch Anstösser ist, hat sie einen Anwänderbeitrag in der Höhe von CHF 505'000 zu leisten.

Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe zum Bauprojekt wurden auch die provisorischen Anwänderbeiträge verfügt. Gegen diese Verfügung haben drei Anwänder Einsprache beim kantonalen Enteignungsgericht erhoben, wobei ein Anwänder seine Einsprache in der Zwischenzeit wieder zurückgezogen hat. Die Einsprachebehandlung ist noch pendent. Der angefochtene Beitrag beträgt CHF 150'000. Gegen die restlichen Anwänderbeiträge wurden keine Einsprache erhoben und sind damit rechtskräftig und gesichert.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen ergeben sich nach heutigem Kostenstand folgende Nettokosten (inkl. MWST):

Kosten brutto inkl. Landerwerb	CHF	11'800'000
abzgl. Bundessubvention aus Agglomerationsprogramm	CHF	-1'900'000
abzgl. Anteil Kanton BL für kantonale Radroute	CHF	-830'000
abzgl. Bundessubvention aufgrund Lärmsanierung	CHF	0
<b>Zwischentotal</b>	<b>CHF</b>	<b>9'070'000</b>
abzgl. Anwänderbeiträge	CHF	-2'280'000
zzgl. Anwänderbeitrag der Gemeinde Allschwil	CHF	505'000
<b>Kosten netto Korrektur und Umgestaltung</b>	<b>CHF</b>	<b>7'295'000</b>

