

Vorlage an den Landrat

2017/207

**Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis
Kreisel Grabenring: Realisierungskredit**

vom 30. Mai 2017



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Baslerstrasse in Allschwil ist die bestimmende Strassenachse der Gemeinde. Sie verfügt über eine Vielzahl angrenzender Nutzungseinrichtungen wie Kirchen, Schulen und Läden und hat sowohl im kantonalen Netz als auch lokal die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Auf der Baslerstrasse in Allschwil verkehren täglich rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und je nach Abschnitt bis zu 16'000 Motorfahrzeuge, zudem ist ein Abschnitt Teil einer kantonalen Radroute.

Das Gleisstrasse der BVB-Linie 6 aus dem Jahre 1956 befindet sich in einem besorgniserregenden Zustand. Auch der Strassenkörper weist zahlreiche Schäden auf und muss erneuert werden. Die Schienen der BVB-Linie 6 sind stark abgenutzt und müssen dringend ersetzt werden. Die Gebrauchstauglichkeit und Betriebssicherheit sind infolge zahlreicher Schienenbrüche, Einsenkungen und loser Gleisklemmungen nur noch mit laufenden und kostenintensiven Notmassnahmen zu gewährleisten.

Um diese unumgänglichen Notmassnahmen auf ein Minimum zu beschränken, soll die Realisierung der Gesamterneuerung für die Etappen 1 und 2 (Abschnitt Kantonsgrenze BS/ BL – Kreisel Grabenring) in den Jahren 2018 – 2020 erfolgen. Für diese zwei Etappen liegen rechts-gültige Bauprojekte vor.

Es ist eine Totalerneuerung des Gesamtquerschnitts der Strassenparzelle von Parzellengrenze zu Parzellengrenze vorgesehen. Ziel der Gesamterneuerung ist es, den Verkehrsfluss (MIV und ÖV) sowie die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, zu erhöhen. Mit Radstreifen auf der Baslerstrasse und dem neuen Kreisel Fabrikstrasse / Baslerstrasse / Grabenring wird die Leistungsfähigkeit für den Motorfahrzeugverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr erhöht. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen, gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), gesetzeskonform ausgebildet werden. Gleichzeitig wird ein sicherer und komfortabler (niveaufreier Zugang) zu Tram und Bus erstellt. Zudem soll der Komfort für die Trampassagiere beim Warten bzw. beim Ein-/Aussteigen gesteigert werden, indem eine genügend grosse Wartefläche angeboten wird.

Für die Etappe 3; den Abschnitt Kreisel Grabenring – Dorfplatz (ohne Dorfplatz) liegt noch kein genehmigtes Bauprojekt vor; dieser Abschnitt wird einer Detailprüfung unterzogen, insbesondere bezüglich der Knotenausbildung Binneringerstrasse / Baslerstrasse und dem Erhalt / Anordnung der Parkplätze. Der entsprechend notwendige Projektierungskredit wurde mit [LRV2016/075](#) am 19. Mai 2016 genehmigt. Diese Etappe ist nicht Bestandteil dieser Baukreditvorlage.

Die Realisierung der Gesamterneuerung der Baslerstrasse im Abschnitt Kantonsgrenze BS / BL – Kreisel Grabenring ist ab 2018 in ca. 3 Bauabschnitten vorgesehen. Für die Bauarbeiten wird mit dieser Vorlage ein Bruttokredit von **CHF 46.0 Mio.** inkl. MwSt. beantragt. Nach Abzug des erwarteten Bundesbeitrages aus dem Agglomerationsprogramm von ca. CHF 14.7 Mio. inkl. MwSt. und des Beitrags der Gemeinde Allschwil von 0.3 Mio. inkl. MwSt. wird mit Nettokosten von CHF 31.0 Mio. gerechnet.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Begründung Bedarf	6
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	9
2.2.	Ziel der Vorlage	11
2.3.	Das Projekt	12
2.3.1.	Übergeordnetes Verkehrskonzept	12
2.3.2.	Tramhaltestellen	13
2.3.3.	Bushaltestellen	14
2.3.4.	Termine, Bau- und Umleitungskonzept	15
2.4.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	15
2.5.	Finanzielle Auswirkungen	16
2.5.1.	Investitionskosten	16
2.5.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	17
2.5.3.	Folgekosten	18
2.6.	Finanzrechtliche Prüfung	18
2.7.	Ergebnis Vernehmlassungsverfahren	18
3.	Anträge.....	19
3.1.	Beschluss	19
4.	Anhang.....	19

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Baslerstrasse in Allschwil ist eine Verbindungsachse von Basel ins südliche Elsass (Region Hégenheim) und nach Schönenbuch. Sie gehört zum kantonalen Strassennetz und ist als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Sie dient dem Durchgangsverkehr, hat jedoch auch für den Binnenverkehr in der Gemeinde Allschwil eine zentrale Bedeutung, da sie in Allschwil die am besten ausgebaute Strasse in Ost-West-Richtung ist. Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich vom Knoten Baslerstrasse/Allschwilerstrasse/Wasgenring/Morgartenring mit der Tram- und Bushaltestelle Morgartenring im Kanton Basel-Stadt (Kantonsgrenze BS/BL) bis zum Dorfplatz in Allschwil. Entlang der Baslerstrasse ist das Wohnen die wichtigste Nutzung. Dazu befinden sich entlang der Baslerstrasse zahlreiche Geschäfte und Restaurants sowie Kirchen, eine Schule, die Post und die Gemeindeverwaltung. In den letzten Jahren gab es eine rege Bautätigkeit entlang der Baslerstrasse, bestehende Liegenschaften wurden umgebaut und erweitert, Siedlungen verdichtet und Gewerbeareale zu Wohneinheiten umgebaut.

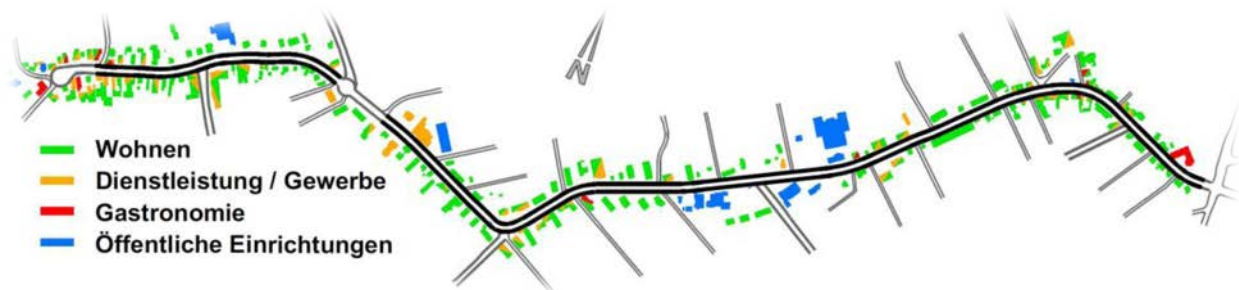


Abbildung 1: Nutzungen entlang der Baslerstrasse

Der Verkehr auf der Baslerstrasse und die damit verbundenen Anforderungen sind sehr vielseitig:

- Motorisierter Individualverkehr
 - Abschnitt Binnigerstrasse - Fabrikstrasse: bis ca. 16'000 Fahrzeuge/Tag
 - Abschnitt Fabrikstrasse - Kantonsgrenze: ca. 8'000 Fahrzeuge/Tag
 - Ausbaugeschwindigkeit: 50 km/h

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen beim Individualverkehr von der Kantonsgrenze BS bis zur Binnigerstrasse stark zunimmt; d.h. der Abschnitt Fabrikstrasse bis Binnigerstrasse ist deutlich stärker belastet als der Abschnitt Fabrikstrasse – Kantonsgrenze BS / BL.
- Velo- und Fussverkehr:
 - Wohnen, Läden und öffentliche Einrichtungen entlang der Baslerstrasse: d.h. die Baslerstrasse ist eine wichtige Erschliessungsachse für den Velo- und Fussverkehr
 - Kantonale Radroute zwischen Hegenheimerstrasse und Steinbühlweg / Fabrikstrasse

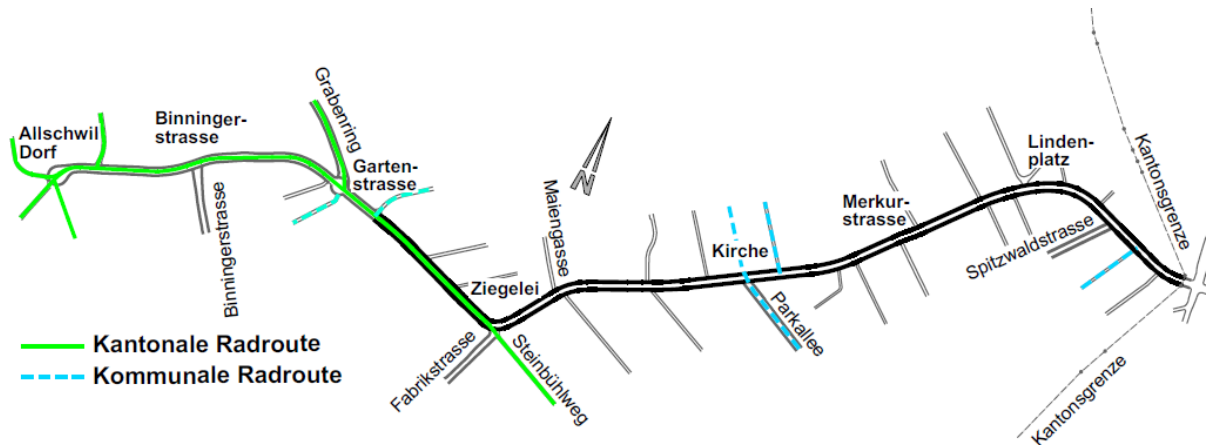


Abbildung 2: Radrouten

- Öffentlicher Verkehr: BVB Tramlinie 6
 - Wochentags täglich 134 Tramkurse pro Richtung
 - Von 6 Uhr bis 18 Uhr 7.5-Minuten-Takt, sonst mindestens 15-Minuten-Takt
- Öffentlicher Verkehr: Buslinien gemäss Bus-Angebot 2017:
 - Bus Nr. 33 Schönenbuch – Letten- Wanderstrasse - Schiffflände, 15/30-Minuten-Takt
 - Bus Nr. 38 Neuweilerstrasse – Allschwil - Grenzach-Wyhlen, 15/30-Minuten-Takt
 - Bus Nr. 48 Bahnhof SBB – Bachgraben, 15/30-Minuten-Takt
 - Bus Nr. 64 Bachgraben – Oberwil – Therwil – Dornach/Arlesheim, 15/30-Minuten-Takt
 - Bus Nr. 608 Bartenheim (Elsass) – Gartenstrasse - Bachgraben, 35-Minuten-Takt/Bedarfsangebot



Abbildung 3: Bestehende Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Die Baslerstrasse weist zahlreiche Seitenstrassen mit verkehrlich wichtigen Knoten auf. Die wichtigsten sind:

- Knoten mit Kantonsstrassen:
 - Binningerstrasse (Stop)
 - Grabenring (Kreisell; erstellt 2010)
 - Fabrikstrasse (LSA)
- Knoten mit Gemeindestrassen
 - Parkallee (Stop)
 - Spitzwaldstrasse (Stop)

Die übrigen Seitenstrassen sind Erschliessungsstrassen der Quartiere. Diese sind als vortrittsbelastete Einlenker (Stop oder Kein Vortritt) ausgebildet. Es gibt keine bestehenden Trottoirüberfahrten.

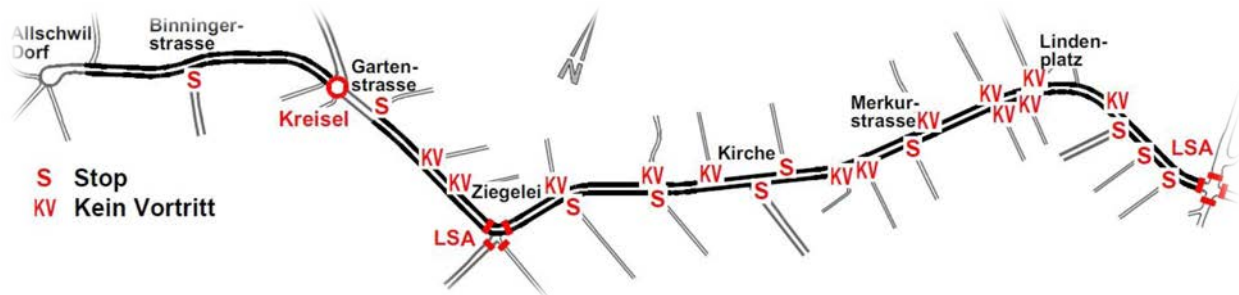


Abbildung 4: Bestehende Knotenformen

Zahlreiche Liegenschaften sind mit einer privaten Zufahrt von der Baslerstrasse aus erschlossen, eine Rückerschliessung ist nicht möglich. Diese erfolgen heute in der Regel durch abgesenkte Trottoirs.

2.1.1. Begründung Bedarf

Gleis- und Strassenzustand

Die Strasse ist in einem sehr schlechten Zustand und hat einen sehr hohen Instandsetzungsbedarf. Sie weist Belagsschäden auf und der Unterbau der Strasse ist völlig ungenügend; er wurde nie auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgelegt.

Der Zustand des Gleiskörpers der BVB im Betrachtungsperimeter Baslerstrasse ist schlecht, die Schienen aus dem Jahre 1956 sind stark, abschnittsweise bis auf das gesetzliche Minimum der Rillentiefe, abgefahren. Um die Sicherheit des Tramverkehrs zu gewährleisten, mussten in jüngster Vergangenheit diverse Gleisersatzmassnahmen getätigt werden, um die Zeit bis zur vorgesehenen Gesamterneuerung der Gleise zu überbrücken (siehe Erläuterung Kapitel 2.1.2; Bisheriges Vorgehen).

Dabei weisen die Gleise folgendes Schadensbild auf:

- Starke vertikale Abnutzung der Schienen, minimale Rillentiefe
- Schienenbrüche
- Lokale Gleissenkungen, infolge mangelnder Tragfähigkeit des Strassenkoffers
- Belagsschäden infolge Gleissenkungen
- Starke Riffelbildung

Die Messung der Restrillentiefe auf diversen Abschnitten hat ergeben, dass die Tiefen teilweise unter dem Grenzwert liegen, d.h. dass die Schiene über Gebühr abgenutzt ist, resp. der Spurkranz auf der Schiene aufsetzt und damit bei einer weiteren Abnutzung Entgleisungsgefahr besteht.



Abbildung 5: Typische Schadensbilder wie Belagsschäden infolge Gleissenkung, Schienenbruch, minimale Rillentiefe (Aufnahme links), starke Riffelbildung, minimale Rillentiefe (Aufnahme rechts)

Die Gleisanlagen in der Baslerstrasse haben ihre Lebensdauer erreicht, resp. überschritten. Obwohl man in den letzten Jahren laufend aufwendige Unterhaltsarbeiten ausführte, hat sich der Gleiszustand weiter verschlechtert.

Da die Gesamterneuerung der Baslerstrasse schon lange geplant war, wählte man in der Vergangenheit jeweils die finanziell günstigsten Lösungen für den Gleisersatz, da die vorgesehene Lage der Gleise mit der Gesamterneuerung nicht mit der heutigen Gleislage übereinstimmt. Wo möglich wurde auf eine Unterbausanierung verzichtet und nur die Gleise ersetzt. Nun liegen die teilweise erneuerten Gleise auf mindestens 60-jährigen Unterbauten, die ihre Lebensdauer überschritten haben. Zudem wurde auf einen Fugenverguss zwischen Schiene und Asphalt verzichtet (siehe Abb. 5: links ohne, rechts mit Verguss). Eindringendes Wasser, das im Winter gefriert lässt den Asphalt abplatzen. Dabei wird der ohnehin schon schlechte Strassenoberbau im Bereich der Gleise zusätzlich beschädigt.

Die Fahrleitung und die öffentliche Beleuchtung haben ihre Lebensdauer ebenfalls erreicht und sind zu erneuern.

Konzeptionelle Schwächen

Mangelnde Verkehrssicherheit

Die Fahrbahn weist eine Breite von rund 11.0 m auf, wobei sich die Tramgleise in der Regel beidseitig der Strassenachse in Mittellage befinden. In Abschnitten mit beidseitiger Parkierung ist die Fahrbahn auf 7.0 m eingeeengt. Dabei ergeben sich Konflikte zwischen den nahe an den parkierten Autos durchfahrenden Velofahrern und aussteigenden Autofahrern. Problematisch ist insbesondere auch, dass das Tram im erwähnten Bereich der Längsparkfelder die Velos nicht überholen kann. Oft schränken parkierte Fahrzeuge die Sicht für die, in die Baslerstrasse einbiegenden, Verkehrsteilnehmer deutlich ein. Die erforderlichen Sichtweiten gemäss Normen werden in zwei Dritteln der Fälle nicht eingehalten.

Im Projektperimeter befinden sich rund 20 Fussgängerstreifen auf der Baslerstrasse. Davon sind fünf mit einer LSA gesichert. Von den restlichen 15 ungesicherten Fussgängerstreifen weisen die Hälfte keine Fussgänger-Schutzinsel auf. Durch die grosse Strassenbreite sind die Querungslängen lang (meist ca. 11 m) und dadurch die Verweildauer der Fussgänger im Strassenbereich hoch. Zudem versperren auch hier parkierte Autos dem rollenden Verkehr die notwendige Sicht auf wartende Fussgänger.

Alle Tramhaltestellen sind als Inselhaltestellen ausgebildet. Diese sind mit Ausnahme der Haltestellen Ziegelei und Gartenstrasse sehr schmal. Zudem gibt es keine Infrastruktur auf den Traminseln (Witterungsschutz, Billettautomat), was dazu führt, dass die Strasse „wild“ gequert

wird, insbesondere bei Ein- und Ausfahrt des Trams in bzw. aus der Haltestelle. Die Haltekanten bestehen aus Granit-Randsteinen mit einer Höhe von meist ca. 12 cm über Schienenoberkante. Ein komfortabler bzw. niveaugleicher Einstieg ins Tram ist damit weder für Alt noch Jung möglich und der Ein- und Ausstieg z.B. für gehbehinderte Personen als auch Personen mit einem Kinderwagen oder schwerem Koffer mühselig.

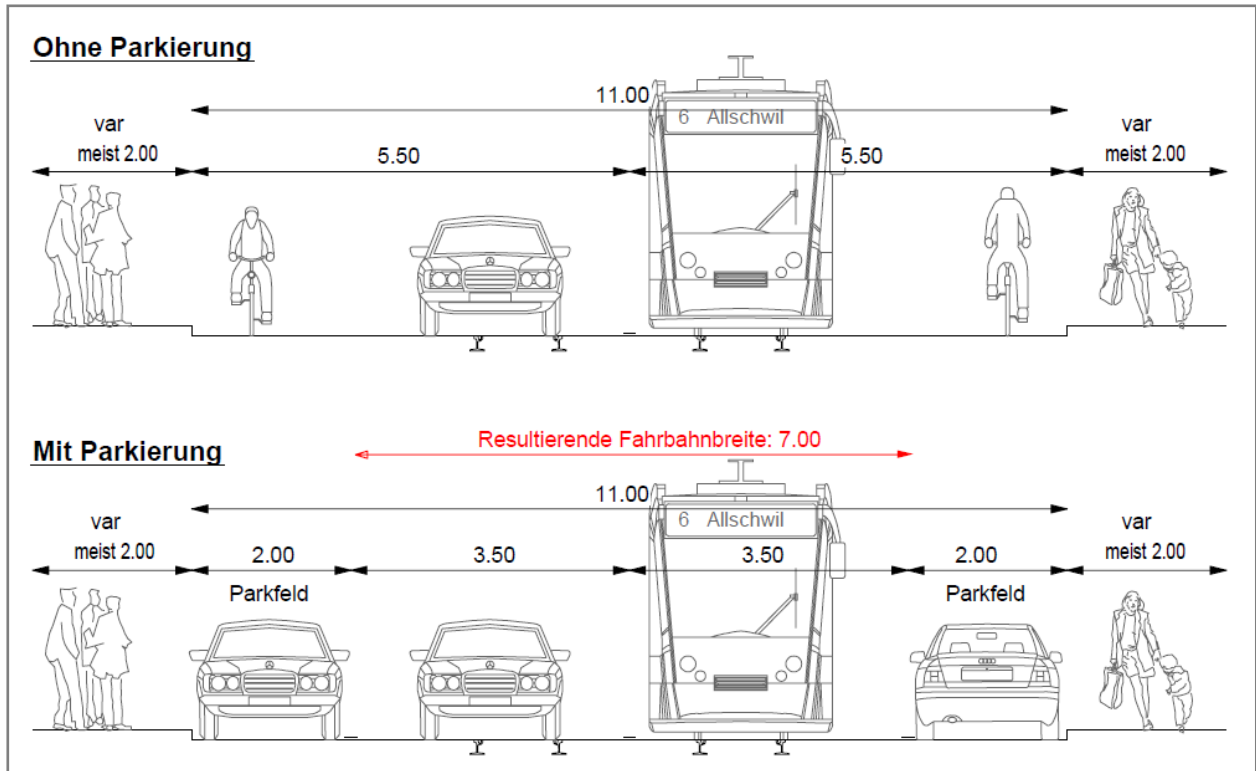


Abbildung 6: Bestehender Strassenquerschnitt

Die beidseitigen Trottoirs weisen meist eine Breite von rund 2.0 m auf. Dabei gibt es einige massgebliche Abweichungen, wobei streckenweise auch eine Breite von 1.50 m unterschritten wird.

Zusammengefasst ist insbesondere der breite Strassenquerschnitt mit Parkierung auf Strassen-niveau die Ursache für die fehlenden Sichtweiten und die langen Fussgängerquerungen. Die viel zu schmalen Tramhaltestellen ohne Infrastruktur sind verantwortlich für wilde Fussgängerquerungen in den Haltestellenbereichen. Dies führt insgesamt zu deutlichen Defiziten in der Verkehrssicherheit.

Nichteinhaltung Behindertengleichstellungsgesetz

Alle Tramhaltestellen sind als Inselhaltestellen ausgebildet. Die Inseln sind wie bereits erwähnt, teilweise sehr schmal und bieten oft keine Infrastruktur (Billettautomat, Wetterschutz). Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) wird an den Tramhaltestellen nirgends eingehalten. Das horizontale und vertikale Spaltmass beim Einstieg ist zu gross, die Traminseln oft zu schmal, die Längs- und Quergefälle zu hoch. Zudem sind die Trottoirbereiche mit Fussgängerstreifen nicht oder nicht genügend abgesenkt, sodass die Strasse von mobilitätseingeschränkten Personen nicht gequert werden kann.

Stausituationen an Knoten; Abschnitt Etappen 1 und 2

Während den Hauptverkehrszeiten entstehen im Bereich mit hoher Verkehrsbelastung – d.h. zwischen den Knoten Binningerstrasse und Fabrikstrasse – Rückstausituationen auf der Baslerstrasse, von denen auch das Tram betroffen ist.

- vor Kreisel Grabenring, Fahrtrichtung Basel
 - Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich
- vor Kreisel Grabenring, Fahrtrichtung Allschwil Dorf
 - Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, regelmässig Rückstau Tram
- vor Kreuzung Fabrikstrasse, Fahrtrichtung Basel
 - Rückstau Individualverkehr in der Morgenspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich
- vor Kreuzung Fabrikstrasse, Fahrtrichtung Allschwil Dorf
 - Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich

Zusammengefasst weist von den bestehenden Knoten in den Etappen 1 und 2 der Knoten Fabrikstrasse (Kreuzung mit LSA) eine ungenügende Verkehrsqualität auf. Die Kreuzung Grabenring wurde 2010 zum Kreisel umgebaut und hätte seither eigentlich eine gute Verkehrsqualität. Da sich am Nachbarknoten Grabenring / Hegenheimerweg in der Abendspitzenstunde sowohl auf der nordöstlichen (Hegenheimerweg), als auch auf der südöstlichen Knotenzufahrt vom Kreisel Grabenring kommend regelmässig ein längerer Rückstau aufbaut, wird der Kreisel Grabenring eingestaut, sodass die Leistungsfähigkeit dieses Knotens beeinträchtigt wird. Abhilfe wird der Umbau der Kreuzung Grabenring / Hegenheimerweg in einen Kreisel schaffen, ein Bauprojekt ist ausgearbeitet; die Projektauflage hat im Jahr 2016 stattgefunden; die Realisierung kann ab ca. 2020 erwartet werden.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Um die Jahrtausendwende haben die BVB dem Kanton Basel-Landschaft erstmals den Erneuerungsbedarf der strassenbahntechnischen Infrastrukturen in Allschwil zur Kenntnis gebracht. Basierend auf Vorstudien wurde damals vom Tiefbauamt ein Vorprojekt ausgearbeitet, das 2007 von Gemeinde und BVB genehmigt und zur Weiterbearbeitung empfohlen wurde.

Die anschliessende Projektierung des Bauprojekts wurde im Jahre 2009 gestoppt. Die BUD wollte, ausgelöst durch den Regierungsratsbeschluss im Rahmen des Projekts Reinach, Ortszentrum, Sicherheitsfragen rund um geplante Kaphaltstellen untersuchen lassen. Einzig die Projektierung des Umbaus der Kreuzung Baslerstrasse/Grabenring in einen Kreisel inkl. Erneuerung der daneben liegenden Haltestelle Gartenstrasse wurde weitergetrieben und der Kreiselbau im Jahr 2010 abgeschlossen.

Aufgrund des teilweise schlechten Gleiszustands beschloss der Landrat im Jahre 2009 eine Doppelstrategie. Einerseits genehmigte er einen Projektierungskredit (CHF 1.0 Mio.) für die Neu-/Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts des ordentlichen Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekts und einen Baukredit (CHF 6.55 Mio.) für den Bau des Kreisels Baslerstrasse/Grabenring inkl. Tramhaltestelle Gartenstrasse ([LRV 2009/211](#)). Andererseits sprach er CHF 3.5 Mio. für dringende Gleisinstanzungs- und Gleisersetzungsmassnahmen in den Jahren 2010-2013, um den weiteren Betrieb gewährleisten zu können ([LRV 2009/348](#)).

Für die gesamte Baslerstrasse (Etappen 1-3) existiert ein genehmigtes Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekt; Stand Phase Vorprojekt. Die öffentliche Mitwirkung zum Bauprojekt erfolgte im April 2013. Aufgrund der Eingaben im Rahmen der Mitwirkung wurde das Projekt moderat überarbeitet.

Nebst dem Gemeinderat hat sich auch der Einwohnerrat anlässlich seiner Sitzung vom 19. Februar 2014 mit 19 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung klar für das Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekt ausgesprochen.

Im Juni 2014 hat die BUD mit diversen Interessengruppen Gespräche geführt und sich für Teilaufgaben entschieden, um die weniger umstrittenen Etappen zur Projektgenehmigung führen zu können und damit zumindest den grössten Teil des Gesamterneuerungsprojektes aufgrund des dringenden Instandsetzungsbedarfs realisieren zu können.

- Der Abschnitt Kantonsgrenze – Maiengasse wurde vom 15.09.2014 bis 14.10.2014 aufgelegt. In der Folge gingen diverse Einsprachen ein; es konnten nicht alle gütlich bereinigt werden, so dass ein Regierungsratsbeschluss zu deren Abweisung notwendig war. Gegen den Beschluss gingen keine Beschwerden ein. Somit konnte dieser Abschnitt rechtskräftig erklärt werden.
- Der Abschnitt Maiengasse – Kreisel Grabenring wurde vom 14.11.2016 bis 13.12.2016 aufgelegt. In der Folge gingen diverse Einsprachen ein; es konnten alle gütlich bereinigt werden, so dass dieser Abschnitt am 13.03.2017 rechtskräftig erklärt werden konnte.
- Der Abschnitt Maiengasse – Dorfplatz bzw. Hegenheimerstrasse wird im Detail nochmals überprüft und allenfalls angepasst werden, insbesondere bezüglich der Knotenausbildungen (Knoten Baslerstrasse / Binneringerstrasse) und dem Erhalt der Parkplätze.

Mit diesen Teilaufgaben hatte sich der Regierungsrat für ein zweistufiges Vorgehen entschieden. Einerseits sollen unverzüglich die schadhaften Gleisbereiche ersetzt werden, damit ein Weiterbetrieb der BVB-Tramlinie 6 gewährleistet werden kann, andererseits werden parallel dazu der Abschnitt Kantonsgrenze – Grabenring (Etappen 1 und 2) bis ca. 2018 zur Ausführungsreife gebracht werden und der Abschnitt Etappe 3; Grabenring – Dorfplatz (Hegenheimerstrasse) im Detail nochmals überprüft werden. Der Landrat hat dieser Strategie zugestimmt und die entsprechenden Kredite für die dringenden Gleissanierungen und Projektierungen am 19. Mai 2016 beschlossen ([LRV2016/075](#)).

Dies ergibt nun einen Projektperimeter von der Kantonsgrenze bis zum Kreisel Baslerstrasse / Grabenring (Etappen 1 und 2) für den zu beantragenden Realisierungskredit. Mit einem Baubeginn im 2018 ist es möglich, von den beantragten CHF 6.0 Mio. für die Instandsetzungsmassnahmen ([LRV2016/075](#)) CHF 2.0 bis 3.0 Mio. einzusparen.

Dies ergibt folgendes Bild:

- **Etappe 1**
Der Abschnitt Kantonsgrenze – Maiengasse wurde vom 15.09.2014 bis 14.10.2014 aufgelegt. Die Bearbeitung der Einsprachen ist erledigt, der Abschnitt erlangte am 1.03.2016 die Rechtskraft. Mit dieser Vorlage wird nun der Baukredit beantragt für eine Realisierung ab 2018.

- **Etappe 2**
 Der Abschnitt Maiengasse – Kreisel Grabenring wurde vom 14.11.2016 bis 13.12.2016 aufgelegt. Die Einsprachen konnten alle gütlich bereinigt werden und sind erledigt, der Abschnitt erlangte am 13.03.2017 die Rechtskraft. Mit dieser Vorlage wird nun der Baukredit beantragt für eine Realisierung ab 2018.
- **Etappe 3**
 Der Abschnitt Kreisel Grabenring – Dorfplatz (ohne Dorfplatz) wird einer Detailprüfung unterzogen, insbesondere bezüglich der Knotenausbildung Binneringerstrasse / Baslerstrasse und dem Erhalt / Anordnung der Parkplätze. Der entsprechend notwendige Projektierungskredit wurde mit Vorlage 2016/075 am 19. Mai 2016 genehmigt.

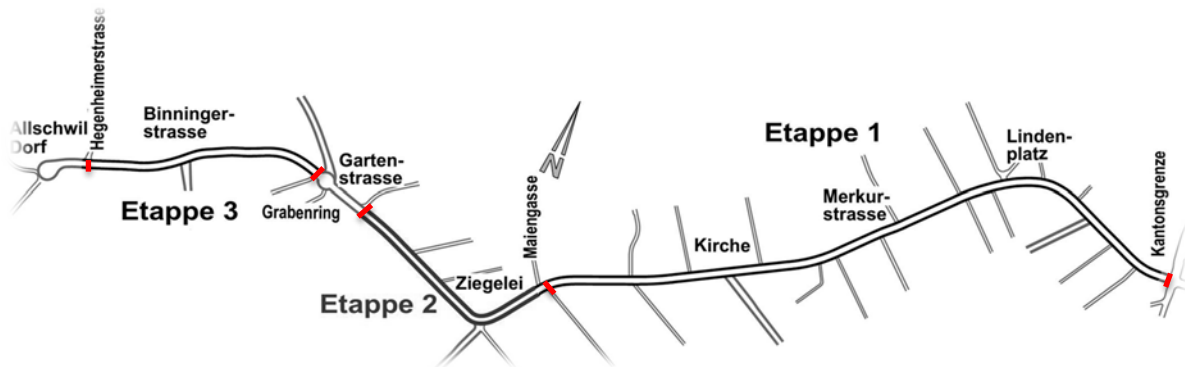


Abbildung 7: Etappierung der Baslerstrasse (Projektierung, Projektgenehmigung)

Da, wie vorher beschrieben, nur die Rechtskraft für die Etappen 1 und 2 vorliegt, umfasst die Kreditvorlage für den Baukredit nur die Etappen 1 und 2 (Kantonsgrenze BS/BL – Kreisel Grabenring), nicht aber die Etappe 3, da dort noch vertiefte Abklärungen getätigt werden müssen.

2.2. Ziel der Vorlage

Hauptziel der Massnahme ist der Werterhalt von Strasse und Schiene sowie ein sicherer und komfortabler (niveaufreier Zugang) zu Tram und Bus; damit wird auch die gesetzeskonforme Ausbildung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erreicht (gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG).

Weitere Ziele sind:

- Tramhaltestellen:
 - Erhöhung des Komforts
 - Knotenbildung an Haltestellen (Umsteigen auf andere Verkehrsmittel)
- Verkehrsabwicklung
 - Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
 - Erhöhung der Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr (Sicherheit und Komfort)
 - Optimierung der Leistungsfähigkeit der relevanten Knoten inkl. ÖV-Priorisierung
- Erhöhung der gestalterischen Lesbarkeit des Strassenbereichs

Werde alle diese Ziele erreicht, entspricht dies einem materiellen Erfüllungsgrad von 100%.

2.3. Das Projekt

Der Projektperimeter der Kreditvorlage umfasst die Baslerstrasse in Allschwil von der Kantonsgrenze (östliche Projektgrenze) bis zum Kreisel Baslerstrasse/Grabenring (westliche Projektgrenze). Der 2010 erstellte Kreisel Baslerstrasse/Grabenring ist nicht Projektbestandteil. Es resultiert eine Projektlänge von rund 1.8 km.



Abbildung 8: Projektperimeter der Kreditvorlage

Die Baumassnahme erfolgt im Querschnitt in der Regel innerhalb der Strassenparzelle von Parzellengrenze zu Parzellengrenze, und umfasst folgende Objekte:

- Kantonsstrasse inkl. Einmündungsbereich der Gemeindestrassen
- Gleisanlage der Tramlinie 6
- Haltestellen
- Fahrleitung und öffentliche Beleuchtung inkl. neuer Abspannpunkte und Abspannmasten
- Werkleitungen

2.3.1. Übergeordnetes Verkehrskonzept

Im ganzen Projektperimeter gilt grundsätzlich das Prinzip des Mischverkehrs. Das heisst, dass das Tram, der motorisierte Individualverkehr und das Velo die gleiche Strassenfläche von 9.0 m Breite nutzen. Das Tram und der motorisierte Individualverkehr nutzen gemeinsam die je 3.0 m breiten Fahrstreifen in der Mitte des Strassenquerschnitts. Für die Radfahrer steht beidseitig am Rand des Strassenquerschnitts jeweils ein 1.5 m breiter markierter Radstreifen zur Verfügung. Die Breite der Fahrbahn wird damit von bestehend rund 11.0 m ohne Parkierung und 7.0 m mit Parkierung auf neu 9.0 m verstetigt. Abweichungen vom Prinzip des Mischverkehrs ergeben sich bei den Inselhaltestellen sowie bei den Knoten mit Einspurstrecken und beim Kreisel Fabrikstrasse. Für den Gehbereich auf dem Trottoir wird eine Breite von 2.0 m angestrebt. Das Minimum beträgt 1.70m. Dies gilt sowohl für die Bereiche ohne, als auch für die Bereiche mit Parkfeldern.

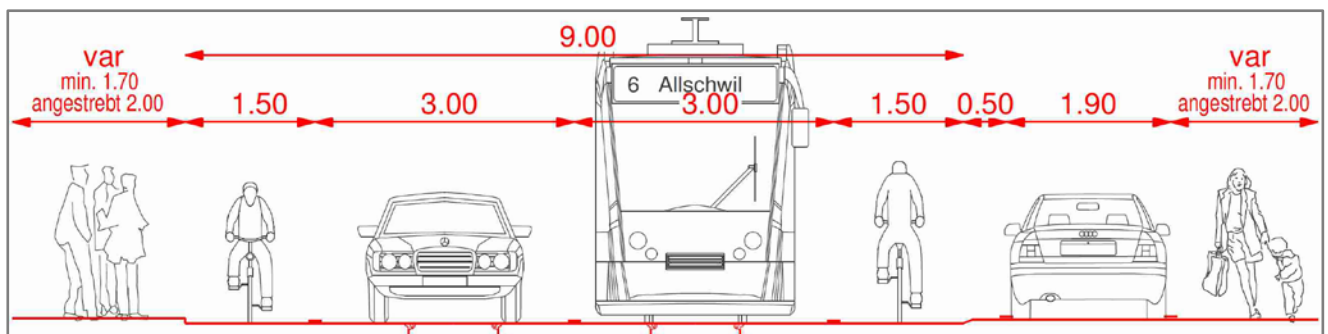


Abbildung 9: Strassenquerschnitt Projekt

Die Kreuzung Baslerstrasse/Fabrikstrasse wird neu als Kreisel mit einstreifigen Zufahrten ausgebildet. Die Kreiselfahrbahn weist einen erhöht befahrbaren Innenring aus Beton auf.

Der Innenring wird in der Regel von Personenwagen nicht befahren, von grösseren Lastwagen kann er aber problemlos befahren werden. Dieses Konzept erlaubt das einfache Befahren des Kreisels für alle Verkehrsteilnehmer und führt zu einem grossen Ablenkungswinkel, und damit zu einer hohen Verkehrssicherheit. Die Tramgleise queren den Kiesel zentral und führen durch die begrünte Kiesel-Mittelinsel. Durch diese optische Abgrenzung soll vermieden werden, dass unaufmerksame Verkehrsteilnehmer den Tramgleisen folgen und die Kiesel-Mittelinsel durchqueren.

Als Kiesel weist der Knoten eine deutlich verbesserte Verkehrsqualität mit kürzeren Wartezeiten zur heutigen Lichtsignalanlage auf, dies bei gleichem Landverbrauch. Auch bei einer eventuellen zukünftigen Verkehrszunahme bleibt der Verkehrsfluss gut und die Wartezeiten kurz.

Bei Tramhaltestellen werden Fussgängerstreifen angeordnet. In den übrigen Bereichen werden Fussgängerstreifen ungefähr an gleicher Lage wie bestehend angeordnet. Durch die gegenüber dem Bestand reduzierte Fahrbahnbreite wird das Queren komfortabler. Bei Fussgängerstreifen bei Kaphaltestellen werden Fussgängerschutzinseln vorgesehen, um genügende Sichtverhältnisse auch bei, in der Haltestelle stehenden, Trams zu gewährleisten. Vor der Baslerstrasse 153 wird ein zusätzlicher Fussgängerstreifen angeordnet um das Quartier Dürrenmattweg/Sommerglassasse besser anzubinden.

Beim Kiesel Fabrikstrasse wird das Tram durch eine Tramsicherungs-Lichtsignalanlage gesichert und priorisiert. Der bestehende Fussgängerstreifen Blumenweg – Schulhaus Neuallschwil wird zur Erhaltung der Verkehrssicherheit weiterhin mit einer Lichtsignalanlage gesichert werden.



Abbildung 10: Projektierte Haltestellentypen

Im Projektperimeter sind die Haltestellentypen "Inselhaltestelle" und "Kaphaltestelle" vorgesehen. Es gibt 5 Haltekannten des Typs "Kaphaltestelle" und 3 Haltekannten des Typs "Inselhaltestelle". Bei den Kaphaltestellen kann der motorisierte Individualverkehr das Tram nicht überholen, beim Wegfahren von den Kaphaltestellen ist das Tram Pulkführer. Es wurde prioritär darauf geachtet, wo räumlich möglich, immer eine Inselhaltestelle anzuordnen. Wenn aus Platzgründen eine Kaphaltestelle angeordnet werden musste, wurde darauf geachtet, dass auf eine Kaphaltestelle immer eine Inselhaltestelle mit Überholmöglichkeit folgt. Dies gelang nur in einem Fall nicht (Kirche / Ziegelei in Richtung Allschwil – Dorf).

Die untergeordneten Seitenstrassen (Erschliessungsstrassen aus den Quartieren) werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet. Die einmündenden Sammelstrassen Parkallee und Spitzwaldstrasse werden als vortrittsbelastete Strassen mit "Kein Vortritt" ausgebildet.

2.3.2. Tramhaltestellen

Die Tramhaltekannten sind 45.0 m lang, die mittlere Perronbreite beträgt 2.7 bis 3.0 m.

Die Fahrbahn neben der Inselhaltestelle ist 3.25 m breit (plus eventual Kurvenerweiterung), sodass Konflikte zwischen überholenden PW und Velos vermieden werden. Entlang der gesamten Insel wird strassenseitig ein Spritzschutz errichtet.

Bei allen Kaphaltestellen wird eine rückwärtige Veloführung angeboten, damit vor allem ungeübte Velofahrer die beengten Platzverhältnisse zwischen der 27cm hohen Haltekante und Schiene (72 cm) meiden können. Der Zufahrtbereich ist so gestaltet, dass Velofahrer auf die rückwärtige Veloführung geleitet werden. Für diese rückwärtige Veloführung besteht aber keine Benutzungspflicht. Die rückwärtige Veloführung erfolgt via "Velofurt". Der Radstreifen ist gegenüber den umliegenden Flächen - linksseitig Perronbereich, rechtsseitig Trottoir - abgesenkt. Dadurch ist für die Velofahrer die Führung gut sichtbar, und die Fussgänger sind sich bewusst, wenn sie die Velofurt betreten. Der Randabschluss der Velofurt wird schräg mit einem Höhenunterschied von 4 cm ausgebildet. So ist die Velofurt für Sehbehinderte taktil erfassbar und beim unabsichtlichen Befahren des Randabschlusses durch Velofahrer ist die Sturzgefahr gering. Auf niveaugleiche Mischverkehrsflächen wird in Anbetracht der grossen Länge der Tramhaltestellen und des grossen Publikumsverkehrs aus Sicherheitsgründen bewusst verzichtet. Um Konflikte zwischen hinter (aus Sicht Velofahrer auf der Velofurt) der Wartehalle hervortretenden Fussgängern und Velofahrern zu vermeiden, wird in der Flucht der Wartehallen bei Kaphaltestellen ein kurzes Geländer angeordnet. Zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten für Autolenker bei in der Haltestelle stehendem Tram werden Fussgängerstreifen im Bereich von Kaphaltestellen mit baulichen Fussgänger-Schutzinseln versehen.

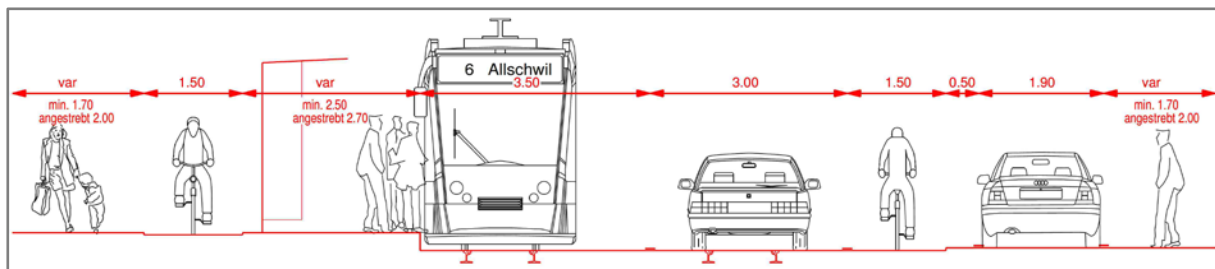


Abbildung 11: Schemaschnitt Kaphaltestelle

Um das BehiG einzuhalten, wurden alle Tramhaltekanten in die Gerade verlegt. Einzig die Tramhaltestelle Lindenplatz liegt in einem Bogen. Um eine vollständig BehiG-konforme Haltestelle zu erreichen, müssten Häuser abgerissen werden, was einen unverhältnismässigen Eingriff darstellt. Die gewählte Lösung stellt einen sinnvollen Kompromiss zwischen BehiG-Konformität und verhältnismässigen Anpassungsmassnahmen dar.

Die Höhe der Haltekante am Lindenplatz beträgt durchgehend 27 cm, ist also damit genau gleich hoch wie die anderen Tramhaltestellen in Allschwil. Damit ist der ebenerdige Einstieg auch an dieser exponierten Haltestelle gewährleistet; einzig das horizontale Spaltmass ist etwas grösser.

2.3.3. Bushaltestellen

Folgende beide Bushaltestellen liegen im vorliegenden Projektperimeter:

- Haltestelle Ziegelei, angefahren von den Linien 48 und 64
- Haltestelle Kirche, angefahren von der Linie 48

Um das BehiG zu gewährleisten, müssen Bus-Haltekanten eine Höhe von 22 cm aufweisen. Die Bushaltestellen in der Kantonsstrasse sind zudem so projektiert, dass haltende Busse vom Tram und vom Individualverkehr stets überholt werden können.

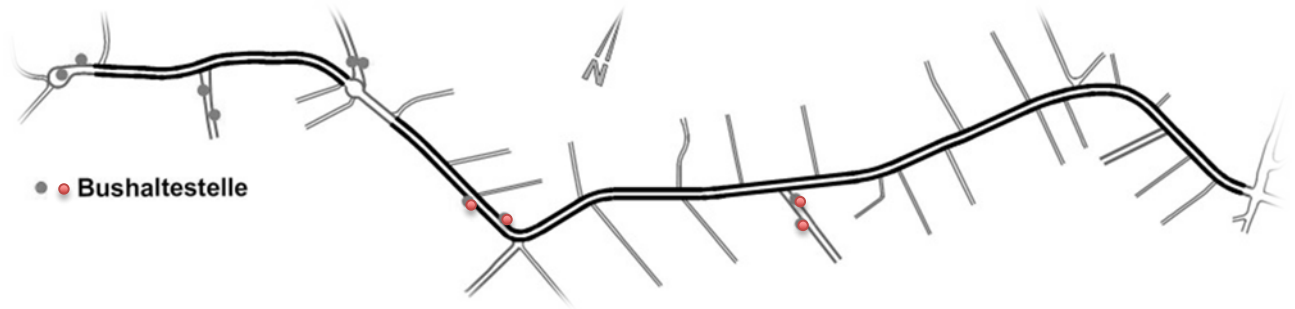


Abbildung 12: Lage der bestehenden und geplanten Bushaltestellen (rot = Projektbestandteil)

2.3.4. Termine, Bau- und Umleitungskonzept

Die Realisierung erfolgt in Etappen über drei Jahre von 2018-2020.

Im Sommer wird es jeweils intensive Bauphasen geben für die Gleis- und Fahrleitungsarbeiten sowie einen Teil der Strassenbauarbeiten. In dieser Zeit ist der Trambetrieb eingestellt und es verkehren Tram-Ersatzbusse. Die Dauer dieser intensiven Bauphasen betragen voraussichtlich zwischen 8 und 12 Wochen.

Vor und nach den intensiven Bauphasen erfolgen jeweils die restlichen Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten. In den Wintermonaten werden witterungs- und verkehrsbedingt keine oder weniger intensive Bauarbeiten stattfinden.

Auf den jeweils vorgesehenen Umleitungsrouten wird es während der intensiven Bauphasen zu Mehrverkehr kommen. Das Tiefbauamt koordiniert einerseits die Baustelle mit den betroffenen Gemeinden (Allschwil, Basel, Hégenheim), andererseits lässt es den zu erwartenden Mehrverkehr auf den Umleitungsrouten berechnen. So können für jeden Umleitungsabschnitt sowie für jeden betroffenen Knoten flankierende Massnahmen definiert werden, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auch auf den Umleitungsrouten zu gewährleisten. Weiter werden die entsprechend notwendigen Massnahmen für das Gewerbe (Erreichbarkeit) als auch für die Anwohner (Erreichbarkeit, Wohnqualität) mit den betroffenen Gruppen besprochen und eingeleitet.

2.4. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR [741.01](#), SVG, Stand 1. Oktober 2016)
- Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (SR [451](#), NHG, Stand 1. Januar 2017)
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (SR [700](#), Raumplanungsgesetz, RPG, Stand 1. Januar 2016)
- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (SR [814.01](#), Umweltschutzgesetz, USG, Stand 1. Januar 2017)
- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen im Berggebieten und Randregionen (SR [725.13](#), Infrastrukturfondsgesetz, IFG, Stand 1. Januar 2016)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR [151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 1. Januar 2017)

- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS [480](#), Stand 1. Januar 2010)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS [400](#), RBG, Stand 1. September 2015)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (SGS [780](#), USG BL, Stand 1. Januar 2015)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS [480.1](#), Stand 1. Januar 1995)

2.5. Finanzielle Auswirkungen

2.5.1. Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Erneuerung der gesamten Baslerstrasse (Etappe 1-3; Kantonsgrenze – Dorfplatz) belaufen sich auf Kosten von ca. CHF 57 Mio.

Die Kosten für die Erneuerung der Etappen 1 und 2 (Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring) belaufen sich auf CHF 46 Mio.

Strassenbau	CHF	14'800'000.-
Gleis- und Fahrleitungsbau	CHF	20'000'000.-
Verkehrsführung, Sicherheitsmassnahmen	CHF	2'500'000.-
Diverses, Öffentlichkeitsarbeit	CHF	900'000.-
Honorare	CHF	4'000'000.-
Zwischentotal	CHF	42'200'000.-
MWST	CHF	3'400'000.-
Landerwerb	CHF	400'000.-
Total	CHF	46'000'000.-

Das Projekt mit Investitionskosten von CHF 46'000'000.00 inkl. MwSt. ist im aktuellen Investitionsprogramm 2017 -2026 aufgeteilt nach Strasse und Schiene enthalten:

Investitionskosten Strasse mit **CHF 19'000'000.00** inkl. MwSt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.157	700458	50100010

Investitionskosten Schiene mit **CHF 27'000'000.00** inkl. MwSt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.015	701231	50100030

Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

2.5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Gemäss Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Basler Verkehrs-Betriebe und 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 den öffentlichen Verkehr.

Agglomerationsprogramm

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 1. Generation ist die Erneuerung der Baslerstrasse (Etappe 1-3; Kantonsgrenze – Dorfplatz) in den A-Massnahmen enthalten. Das gesamte Projekt (Etappe 1-3) kann mit einer Bundesbeteiligung von max. CHF 20.32 Mio. (Preisstand Oktober 2005; exkl. MwSt.) rechnen. Für die Etappen 1 und 2 kann nur ein Teil des Bundesbeitrages beansprucht werden; schätzungsweise kann mit einem Beitrag von CHF 14.7 Mio. inkl. MwSt. gerechnet werden.

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und des genehmigten Baukredits effektiv beantragt (= Abschluss Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund) und ab dem Baustart geltend gemacht werden.

Gemeinde Allschwil

Die Gemeinde Allschwil übernimmt die Kosten von ca. CHF 180'000.- inkl. MwSt. des Baus der Bus-Haltestelle Kirche auf der Gemeindestrasse (Parkallee) zu 100%. Die Gemeinde beteiligt sich mit 66% an den Projektierungs- und Realisierungskosten von ca. CHF 190'000.- inkl. MwSt. der Veloabstellplätze. An den Kosten der Gemeinde für den Bau der neuen Veloabstellanlagen beteiligt sich der Pendlerfonds mit CHF 68'000.-. Der gesamte Gemeindebeitrag beläuft sich somit auf ca. CHF 300'000.- inkl. MwSt. Die Beteiligung der Gemeinde Allschwil soll mit einer gemeinsamen Vereinbarung geregelt werden.

Nettokosten Kanton

Für den Kanton Basel-Landschaft belaufen sich die erwarteten, geschätzten Nettokosten, nach Abzug der Bundesgelder im Rahmen des Agglomerationsprogramms und der Beteiligung der Gemeinde Allschwil, auf CHF 31.0 Mio.

Investitionskosten Strasse	CHF	19'000'000.-
Investitionskosten Schiene	CHF	27'000'000.-
Bruttokosten	CHF	46'000'000.-
Erwarteter Bundesbeitrag Aggloprogramm; Schätzung	CHF	- 14'700'000.-
Beteiligung Gemeinde Allschwil	CHF	- 300'000.-
Erwartete Nettokosten	CHF	31'000'000.-

(alle Zahlen inkl. MwSt.)

2.5.3. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		1/2021	2022	2023	2024	2025
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	31'000'000				
3	Betriebskosten	1	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
	Abschreibungen	701'250	765'000	765'000	765'000	765'000
	Zinskosten	461'771	503'750	503'750	503'750	503'750
	Folgekosten	1'163'022	1'268'751	1'268'751	1'268'751	1'268'751
4	Folgebertrag	0	0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	1'163'022	1'268'751	1'268'751	1'268'751	1'268'751

Für die im Rahmen der Not- und Überbrückungsmassen ([LRV 2009/348](#) und [LRV2016/075](#)) getätigten Investitionen in den Jahren 2010 -2017 von CHF 3.5 Mio. bzw. ca. 2.5 Mio. in diesem Abschnitt müssen die Restwerte wie folgt direkt abgeschrieben werden, da die getätigten, Not- und Überbrückungsmassen im Abschnitt Kantonsgrenze BS/BL – Grabenring komplett entfernt und neu erstellt werden müssen:

Im Jahr 2018 CHF 0.18 Mio.

Im Jahr 2019 CHF 1.42 Mio.

Im Jahr 2020 CHF 1.49 Mio.

Die Abschreibungen sind im AFP 2017 – 2020 eingestellt.

2.6. Finanzrechtliche Prüfung

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

2.7. Ergebnis Vernehmlassungsverfahren

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

Allgemeines

Der Gemeinderat begrüsst es, dass mit der vorliegenden Landratsvorlage ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Realisierung dieses Vorhabens eingeleitet wird, so dass der Baubeginn 2018 erfolgen kann.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage können wir uns einverstanden erklären und bestätigen Ihnen eine Beteiligung der Gemeinde Allschwil in der Höhe von CHF 300'000 inkl. MwSt.
Die Details dieser Kostenbeteiligung werden in einer separaten Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil geregelt.

Projektkoordination

Dem Gemeinderat ist es sehr wichtig, dass die anstehenden Arbeiten einvernehmlich mit den Nachbarprojekten koordiniert werden.

Insbesondere soll während der 3. Bauetappe der Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse im Abschnitt Lindenplatz bis Kantonsgrenze, voraussichtlich ab 2020, der Baubeginn am Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg erfolgen. Es wird angestrebt, dass im Schatten dieser Bauarbeiten gleichzeitig eine Etappe der Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg, Grabenring bis Hagmattstrasse realisiert werden kann.

Durch die Koordination dieser Projekte können die Einschränkungen für die jetzt schon geplagten Verkehrsteilnehmer konzentriert und somit minimiert werden.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der für das Projekt betreffend Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 46'000'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber Oktober 2015 werden bewilligt.
2. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von ca. CHF14'700'000 inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Von der Beteiligung der Gemeinde Allschwil in der Höhe von CHF 300'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

Liestal, 30. Mai 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring: Realisierungskredit

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse, Abschnitt Kantonsgrenze bis Kreisel Grabenring erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 46'000'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber Oktober 2015 werden bewilligt.
2. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von ca. CHF14'700'000 inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Von der Beteiligung der Gemeinde Allschwil in der Höhe von CHF 300'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Der Landschreiber: