

GEMEINDERAT



Geschäft No. 4152

**Bau- und Strassenlinienplan
linksufriges Bachgrabengebiet
Mutation Hegenheimermattweg,
Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze**

und

**Quartierplan Lachen „Südost“
Mutation Quartierplanperimeter**

sowie

Geschäft No. 3809A

**Beantwortung des Postulats
von C. Benz, betreffend
Veloverkehrssicherheit längs des
Hegenheimermattwegs**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 11. November 2015

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Vorprojekt	4
3. Mutation Bau- und Strassenlinienplan	5
4. Mutation Quartierplanperimeter Lachen „Südost“	6
5. Mitwirkungsverfahren	7
6. Kantonale Vorprüfung	7
7. Postulat betreffend Veloverkehrssicherheit längs des Hegenheimermattwegs	8
8. Antrag	9

Beilage/n

Zur Beschlussfassung:

- Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze, vom 06.11.2015
- Quartierplan Lachen „Südost“, Zonenplan Siedlung, Mutation Quartierplanperimeter vom 02.11.2015
- Planungsbericht zum Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze, vom 04.11.2015

Zur Orientierung:

- Mitwirkungsbericht zum Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze, vom 15.04.2014

Allgemeiner Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

1. Ausgangslage

Das Gewerbegebiet Bachgraben erfreut sich seit mehreren Jahren einer starken Entwicklung. Zahlreiche Firmen haben sich angesiedelt oder sind stark gewachsen. Da noch grosse Landreserven bestehen (z.B. Familiengartenareal), hat der Gemeinderat bereits im Jahre 2007 eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, um zu überprüfen, ob die bestehende Strasseninfrastruktur für diese Entwicklung genügend leistungsfähig ist. Die Studie kam zum Schluss, dass je nach Szenario bis im Jahre 2020 mit total 5'500 bis 7'100 Arbeitsplätze gerechnet werden kann (2012: rund 4'000 Arbeitsplätze). Langfristig sogar bis 10'000 Arbeitsplätze. Aufgrund dieses Potentials wurde das Gewerbegebiet Bachgraben im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung eingestuft. Der Bericht zeigt aber auch auf, dass die bestehende Strasseninfrastruktur das damit verbundene Verkehrsaufkommen nicht aufzunehmen vermag und empfahl verschiedene Massnahmen (u.a. Erhöhung der Leistungsfähigkeit, zusätzliches ÖV-Angebot).

Im Jahre 2010 liess der Gemeinderat das Verkehrsaufkommen mittels einer breit angelegten Verkehrszählung überprüfen. Der Bericht „Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Bachgraben“ vom 3.12.2010 zeigte auf, dass die Verkehrszunahme im Bachgrabengebiet von 2006 bis 2010 25% betrug. Bereits 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.

Im Jahre 2012 wurde das inzwischen weiter angestiegene Verkehrsaufkommen erneut gemessen und eine umfangreiche Verkehrssimulation durchgeführt. Der Untersuchungsumfang umfasste auf Allschwiler Boden neben dem Hegenheimermattweg auch den Grabenring sowie die Baslerstrasse und auf der Basler Seite auch die Hegenheimerstrasse bis Knoten Wasgenring/Luzernerring. Der abschliessende Bericht vom 6. Dezember 2012 zeigte klar 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.

Im Jahre 2013 wurde von den Grundeigentümern des Familiengartenareals zwischen der Kreuzstrasse und der Lachenstrasse der Masterplan „BaseLink“ offiziell präsentiert, welcher eine Gewerbefläche von 75'000 m² umfasst und je nach Betrieb die Ansiedlung von bis zu 6'000 Arbeitsplätze ermöglicht.

Im Jahre 2014 erhielt das Gewerbegebiet zudem den Zuschlag als Standort eines nationalen Innovationszentrums.

Handlungsbedarf besteht zudem 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. Diesbezüglich wurde vom Einwohnerrat ein Postulat überwiesen, das für diese Verkehrsteilnehmer Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fordert (Geschäft Nr. 3809).

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.

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.

Eine zusätzliche Erschliessung des Gewerbegebietes mit dem Zubringer Allschwil wurde am 8. März 2015 vom Stimmvolk des Kantons Basel-Landschaft zwar angenommen, wird aber erst mittel- bis langfristig realisierbar sein.

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, Baustart 2015-2018) 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 über den Bachgraben beim Freizeithaus zum Baselmattweg sowie die Realisierung der 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 der Bundessubventionen.

2. Vorprojekt

Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Hegenheimermattwegs liess der Gemeinderat ein Vorprojekt ausarbeiten.

Grundlage für das Vorprojekt bildet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, in welchem unter Berücksichtigung des künftigen Verkehrsaufkommens, der Strassennetzhierarchie und von zonenrechtlichen Aspekten die konzeptionellen Vorgaben festgelegt wurden.

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 Fahrbahnverbreiterung 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.

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

Die Bushaltestellen werden auf der gesamten Strecke behindertengerecht als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet und mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Für eine vollständige Erschliessung des Gewerbegebiets durch den öffentlichen Verkehr ist eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe der Einmündung der Lachenstrasse vorgesehen.

Für die Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden wird in Absprache mit Pro Velo und den kantonalen Fachstellen 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. Dadurch entsteht für die Velofahrenden ein attraktiver und sicherer Radweg ohne einmündende Strassen. Die Anbindung an die Bachgrabenquerungen bei der Parkallee und dem Freizeithaus ist optimal gewährleistet. Für Velofahrende mit Ziel im Gewerbegebiet werden Fahrbahnquerungen angeboten.

Für den Ausbau des Hegenheimermattwegs muss die Strasse in einzelnen Bereichen verbreitert werden, was die Anpassung der Bau- und Strassenlinien zur Folge hat. Entsprechend müssen die bestehenden Bau- und Strassenlinien auf der Grundlage des Vorprojekts mutiert werden.

3. Mutation Bau- und Strassenlinienplan

Die vorliegende Mutation zum Bau- und Strassenlinienplan bildet die Rechtsgrundlage für das anstehende Strassenbauprojekt zur Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs. Der Projektperimeter der Mutation zieht sich vom Knoten Grabenring bis zur Kantonsgrenze. Der geplante Kreislauf am Knoten Grabenring wird vom Perimeter ausgenommen und in einem separaten Verfahren unter Federführung des Kantons behandelt. Innerhalb des Perimeters werden sämtliche bestehenden Bau- und Strassenlinien aufgehoben und neu definiert, obwohl sich in einzelnen Abschnitten die Lage der Bau- und Strassenlinien nicht verändert. Dadurch sind die rechtsgültigen Bau- und Strassenlinien in einem einzigen Plan verbindlich dargestellt, was die Handhabung vereinfacht.

Mit der geplanten Neugestaltung wird der Hegenheimermattweg in drei Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1: Grabenring bis Hagmattstrasse

Der erste Abschnitt vom Grabenring bis zur Hagmattstrasse ist durch die bestehende seitliche Bebauung eingegrenzt. Die gesamte Strassenbreite beträgt 13 Meter. Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir (heute 1,50 Meter), einer Fahrbahn mit einer Breite von 6.50 Meter sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Für die Linksabbieger in die Hagmattstrasse wird eine Vorsortierspur angeboten. Damit genügend Raum für den Linksabbieger entsteht, muss die Strasse im Bereich der

Vorsortierung verbreitert werden. Die Strassenlinie verläuft auf dem durch das Vorprojekt definierten Strassenrand.

Der Abstand der Baulinie beträgt 5.00 m ab Strassenlinie.

Abschnitt 2: Hagmattstrasse bis Lachenstrasse

Im zweiten Abschnitt zwischen der Hagmattstrasse und der Lachenstrasse wird aufgrund der Knotenaufweitungen und der Anordnung des Mehrzweckstreifens die Strasse um 3 Meter auf 16 Meter verbreitert. Im Bereich zwischen der Hagmattstrasse und der Kreuzstrasse steht dazu eine 3 Meter breite Kantonsparzelle zur Verfügung, welche für die neue Strassenraumgestaltung verwendet werden kann. Von der Kreuzstrasse bis zur Lachenstrasse wird der entsprechende 3 m-Streifen mit einer Arealabtretung von den geplanten Überbauungen (BaseLink) gesichert. Eine entsprechende Vereinbarung wurde mit den Grundeigentümern bereits abgeschlossen.

Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir (heute 1,50 Meter), einer Fahrbahn mit einer Breite von 9.50 Meter (inklusive Mehrzweckstreifen) sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Der Abstand der Baulinie zum Strassenrand beträgt 5 Meter.

Bei den Bushaltestellen sind auf der Seite der Sportanlagen geringfügige Verbreiterungen des Fuss- und Radweges vorgesehen, damit genügend Platz für die Anordnung der Haltestelleninfrastruktur vorhanden ist. Ebenso sind auf der Seite des Gewerbegebietes bei den Bushaltestellen Ausbuchtungen für die Anordnung der Haltestelleninfrastruktur vorgesehen. Diese Ausbuchtungen haben für den Verlauf der Baulinien keine Auswirkungen.

Abschnitt 3: Lachenstrasse bis Kantonsgrenze BL/BS

Im dritten Abschnitt von der Lachenstrasse bis zur Kantonsgrenze wird auf den Mehrzweckstreifen aufgrund der beengten Platzverhältnisse verzichtet und die Strassenbreite beträgt 13 Meter. Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir, einer Fahrbahn mit einer Breite von 6.50 Meter sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Der Abstand der Baulinie zum Strassenrand beträgt auf der südlichen Seite 5 Meter.

Nördlich grenzt die Quartierplanung Lachen „Südost“ an den Strassenperimeter. Im Bereich der Einmündung der Lachenstrasse sowie bei der Kantonsgrenze ist Landerwerb notwendig, was eine Anpassung des Quartierplanperimeters bedarf (siehe nächstes Kapitel). Die Baulinien innerhalb des Quartierplans müssen jedoch nicht angepasst werden.

4. Mutation Quartierplanperimeter Lachen „Südost“

Im Knotenbereich Lachenstrasse/Hegenheimermattweg wird aufgrund der Fahrgeometrie der LKW's ein Landerwerb von ca. 37 m² benötigt. Ausserdem ist bei der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt aufgrund der sich dort in Planung befindenden ÖV- und Velomassnahmen ein Landerwerb von 1 m² erforderlich.

Beide Landerwerbe liegen im Bereich des Quartierplans Lachen „Südost“ und der Quartierplanperimeter muss mutiert werden. Die Anpassung des Quartierplanperimeters kann im vorliegenden Fall mit der Mutation des Bau- und Strassenlinienplans vorgenommen werden, da es sich nur um eine geringfügige Änderung handelt. Die zu erwerbenden Flächen werden neu als Verkehrsfläche (Strasse bzw. Trottoir) genutzt. Der Landerwerb ist mit dem Grundeigentümer und dem Baurechtsnehmer abgesprachen und die Arealabtretung wird mit einem Kaufrechtsvertrag gesichert.

Die Mutation des Quartierplanperimeters Lachen „Südost“ ist in einem separaten Plan dargestellt.

5. Mitwirkungsverfahren

Gemäss §7 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) wurde ein Informations- und Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung vom 27. Juli 2013 bis 23. August 2013 durchgeführt. Stellungnahmen und Anregungen zum Bau- und Strassenlinienplan waren innerhalb der Auflagefrist schriftlich an den Gemeinderat einzureichen. Es wurden vier Eingaben fristgerecht eingereicht.

Die ausführlichen Stellungnahmen und die Begründungen des Gemeinderates können im separaten Mitwirkungsbericht zum Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze, eingesehen werden (siehe Beilage).

Auf drei der eingereichten Anträge wurde teilweise eingetreten. Es handelt sich dabei um die Berücksichtigung von privaten Ein- und Ausfahren im Knotenbereich, die Reduktion des Landerwerbs im Bereich der Bushaltestellen sowie die Kostenübernahme von baulichen Anpassungen auf Privatareal.

6. Kantonale Vorprüfung

Der Bau- und Strassenlinienplan sowie das Vorprojekt wurden im Juli 2013 an den Kanton zur Vorprüfung resp. Stellungnahme eingereicht. Das Tiefbauamt hat zum Vorprojekt bei verschiedenen Themenbereichen wie dem öffentlichen Verkehr, der kantonalen Radrouten und dem Agglomerationsprogramm Ergänzungen und Verbesserungen gefordert, was zu einer Überarbeitung des Vorprojektes und des Bau- und Strassenlinienplanes führte. Im Februar 2014 wurden die überarbeiteten Unterlagen erneut an das Tiefbauamt und das Amt für Raumplanung eingereicht.

Die Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung hat im April/Mai 2014 stattgefunden. Im Vorprüfungsbericht vom 26. Mai 2014 wurde empfohlen, die Planungsmassnahmen bei der Neugestaltung des Hegenheimermattwegs sowie die Anordnung der Bushaltestellen und der zusätzliche Landbedarf im Planungsbericht eingehender zu erläutern. Die aufgeführten Empfehlungen und redaktionellen Änderungen wurden in der weiteren Planung berücksichtigt und im Planungsbericht aufgenommen.

7. Postulat betreffend Veloverkehrssicherheit längs des Hegenheimermattwegs

Am 6. November 2008 hat Christoph Benz von der EVP-Fraktion ein Postulat betreffend Veloverkehrssicherheit längs des Hegenheimermattwegs mit folgendem Wortlaut eingereicht (Geschäft No. 3809):

Der Gemeinderat wird gebeten, auf dem ganzen Hegenheimermattweg darauf hinzuwirken, dass die einst existierende Velo- und Fussgängersicherheit wiederhergestellt wird.

Begründet wird der Antrag wie folgt:

Die Strecke des Hegenheimermattwegs zwischen mittlerem Steg („Im Brühl“) und Gartenbad hatte vor ca. 20 Jahren noch links und rechts eine erhöhte Velospur. Mittlerweile wurde die Spur längs der Familiengärten aus Sicherheitsgründen zum Trottoir umfunktioniert und die Velos wurden kurzerhand auf eine markierte Bahn auf Strassenniveau geschoben. Die von Basel her kommenden Velos (Allschwiler auf dem Heimweg!) haben zudem auch immer wieder Bauabschränkungen und Warntafeln zu umfahren, die von den Neubauten herrühren und gelangen dadurch noch mehr in den Gefahrenbereich der mit Tempo 60 fahrenden Lastwagen und Autos.

Fazit: Viele Familien mit Kindern und andere Erwachsene wählen auf dem Heimweg von Gartenbad und Baucenter, den verbotenen, aber sicheren Weg des Gegenverkehrs auf dem bachgrabenseitigen Veloweg. Lieber illegal unterwegs statt ständig in Gefahr. Das gilt zudem für den ganzen breiten Abschnitt zwischen Grabenring und Basel.

Das müsste eigentlich zu denken geben!

Der bewusste Abbau bei der Velosicherheit ist fahrlässig. Die Verkehrssicherheit muss unbedingt verbessert werden!

Das Postulat wurde anlässlich der Einwohnerratssitzung vom 25. März 2009 dem Gemeinderat grossmehrheitlich überwiesen.

Im Rahmen des Vorprojekts wurde der Veloführung ein besonderes Augenmerk gewidmet. Wie bereits in Kapitel 2.1 zum Vorprojekt erwähnt, soll der heute in Richtung Allschwil führende Velostreifen auf die Seite der Sportanlagen verlegt und das heutige Trottoir mit Velostreifen neu auf 4.5 Meter verbreitert werden. Diese Lösung wird sowohl von den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, der BVB und insbesondere auch von Pro Velo 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 Rad- und Fussweg ist in beiden Fahrrichtungen ideal an die Bachgraben-Übergänge bei der Parkallee und künftig auch beim Freizeithaus angebunden. Zudem findet der Radweg eine direkte Fortsetzung an den Veloweg 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 sicher gestaltet werden. Zudem besteht für Velofahrende die Möglichkeit, ihr Ziel auf den weitaus weniger stark belasteten Kiesstrasse und Gewerbestrasse zu erreichen.

8. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Der Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze, wird erlassen.
2. Die Mutation des Quartierplanperimeters des Quartierplans Lachen „Südost“, Zonenplan Siedlung, wird erlassen.
3. Das Postulat No. 3809 wird als erledigt abgeschrieben.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Verwalter:

Nicole Nüssli-Kaiser

Dieter Pfister

Gemeinde Allschwil
Kanton Basel-Landschaft



Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet
Mutation Hegenheimermattweg,
Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze

und

Quartierplan Lachen „Südost“, Mutation Quartierplanperimeter

Planungsbericht

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	2
2. Ziele der Gemeinde Allschwil	2
3. Raumplanerische Grundlagen	3
4. Vorprojekt Hegenheimermattweg	3
5. Bau- und Strassenlinienplan (BSP)	5
6. Anpassung Quartierplanperimeter Lachen „Südost“	6
7. Information und Mitwirkung der Bevölkerung	7
8. Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung des Kantons BL	7
9. Einwohnerrätliches Erlassverfahren	8
10. Planauflageverfahren	8
11. Genehmigungsverfahren	8

Stand vom 04. November 2015

1. Ausgangslage

Das Gewerbegebiet Bachgraben erfreut sich seit mehreren Jahren einer starken Entwicklung. Zahlreiche Firmen haben sich angesiedelt oder sind stark gewachsen. Es bestehen noch grosse Landreserven, die einen Zuwachs von heute rund 4'000 Arbeitsplätzen auf bis rund 10'000 Arbeitsplätzen zulassen. Entsprechend ist das Gewerbegebiet Bachgraben im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung ausgewiesen.

Das Verkehrsaufkommen hat durch die Entwicklung des Gewerbegebietes in den letzten Jahren stetig zugenommen. Der Hegenheimermattweg, welcher das Rückgrat der Erschliessung des Gewerbegebietes darstellt, hat seine Leistungskapazität erreicht und es kommt während den Spitzenzeiten zu längeren Staus. Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird dadurch stark behindert.

Des Weiteren ist auf dem Hegenheimermattweg auch die Situation für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) unbefriedigend. Diesbezüglich wurde vom Einwohnerrat ein Postulat überwiesen, das für diese Verkehrsteilnehmer Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fordert (Geschäft Nr. 3809).

Gleichzeitig müssen auch die gesetzlichen Anforderungen für einen behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen umgesetzt werden.

Nicht zuletzt ist eine umfassende Sanierung auch aufgrund des ungenügenden Strassenzustandes erforderlich.

Die vorliegende Mutation zum Bau- und Strassenlinienplan „Linksufriges Bachgrabengebiet“ bildet die Rechtsgrundlage für das anstehende Strassenbauprojekt für den Ausbau des Hegenheimermattwegs.

2. Ziele der Gemeinde Allschwil

- Öffentlicher Verkehr:

Für die Bushaltestellen entlang des Hegenheimermattwegs besteht keine attraktive Wartezone für die Passagiere. Weiter ist auch die Situation in Bezug auf die Ein- und Aussteigebereiche unbefriedigend, da diese auf der Fahrbahn liegen. Für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs sind attraktive und sichere Wartezone zu erstellen. Die Bushaltestellen sind zudem gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz anzupassen.

- Motorisierter Individualverkehr:

Das Verkehrsaufkommen soll ohne grosse Behinderungen abgeleitet werden können. Speziell zu beachten sind dabei die diversen Einmündungen in den Hegenheimermattweg. Der Anschluss an den Grabenring wird in einem separaten Verfahren behandelt.

- Velo:

Der Hegenheimermattweg ist als kantonale Radroute deklariert und sollte dementsprechend ausgebaut sein. Zurzeit verläuft der Radstreifen Richtung Grabenring auf dem Niveau der Strasse. Dadurch ist die nötige Verkehrssicherheit nicht gegeben. Es ist eine sichere Radroute zu gewährleisten.

- **Fussgänger:**

Der Hegenheimerweg soll für Fussgänger sicherer und attraktiver gestaltet werden, vor allem für die Querung vom Arbeitsplatzgebiet zum Erholungsgebiet (Sportstätten und Bachgrabenpromenade).

3. Raumplanerische Grundlagen

Im Strassennetzplan vom 3. September 2002 ist der Hegenheimerweg als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Im rechtsgültigen Strassenreglement der Gemeinde Allschwil vom 12. November 1975 wird festgehalten, dass die Strassenbreite einer Hauptverkehrsstrasse mindestens 6.00 m betragen und beidseitig ein Gehweg bestehen muss.

Im Gebiet des Hegenheimerwegs ist der Bau- und Strassenlinienplan „Linksufriges Bachgrabengebiet“ (02/eBS/72/00) von 1975 gültig. Dieser Plan definiert den Strassenraum in drei Abschnitte:

- Grabenring bis Hagmattstrasse: Gesamtbreite 23.00 m, davon 9.00 m Fahrbahn, je zwei Gehwege à 2.00 m und je zwei Streifen à 5.00 m bis zur Baulinie.
- Hagmattstrasse bis Kreuzstrasse: Gesamtbreite 26.00 m, davon 12.00 m Fahrbahn, je zwei Gehwege à 2.00 m und je zwei Streifen à 5.00 m bis zur Baulinie.
- Kreuzstrasse bis Kantonsgrenze: Gesamtbreite 23.00 m, davon 9.00 m Fahrbahn, je zwei Gehwege à 2.00 m und je zwei Streifen à 5.00 m bis zur Baulinie.

Weiter werden folgende Bau- und Strassenlinienpläne tangiert:

- Endgültiger Bau- und Strassenlinienplan „Parkallee, Teilstück Baselstrasse – Grenzstrasse mit Strassenunterführung beim Bachgraben“ (02/eBS/44/0) von 1971.
- Bau- und Strassenlinienplan „Linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Kreuzstrasse, Kiesstrasse, Lachenstrasse“.

Für die Neugestaltung des Hegenheimerwegs hat das Büro Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG in Muttenz ein Vorprojekt ausgearbeitet. Dieses Vorprojekt dient als Grundlage zur Erstellung des Bau- Strassenlinienplans „Linksufriges Bachgrabengebiet“, Mutation Hegenheimerweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze.

4. Vorprojekt Hegenheimerweg

4.1 Allgemeines

Das Vorprojekt Neugestaltung Hegenheimerweg ist Hauptbestandteil der Massnahme „Strassenraumgestaltung Bachgraben“, welche im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation in der Liste A (Baustart 2015-2018) vorgesehen ist. Das Gesamtprojekt Strassenraumgestaltung Bachgraben umfasst neben der Korrektur des Hegenheimerweges auch noch den Kreis Grabenring/Hegenheimerweg sowie die ÖV- und Velomassnahmen Bachgraben beim Gartenbad. Die Projekte des Agglomerationsprogramms müssen verschiedene Wirksamkeitskriterien wie die Verbesserung der Verkehrssysteme, die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verminderung der Umweltbelastung erfüllen. Sie werden vom Bund subventioniert.

4.2 Gestaltungs- und Planungsmassnahmen

Die Neugestaltung von Fahrbahn und Trottoir kann folgendermassen beschrieben werden:

- **Gestaltungsprinzip:**

Es ist ein gradliniger Verlauf des Fahrbahnrandes (die Breite des Fahrbahnquerschnittes beträgt durchgehend 16m) vorgesehen. Mit dieser Gradlinigkeit soll die Einzigartigkeit des Hegenheimermattweges betont werden. Dazu wird im Abschnitt zwischen der Hagmattstrasse und der Lachenstrasse ein Mehrzweckstreifen angeordnet. Auf den beiden Randabschnitten (Grabenring bis Hagmattstrasse und Lachenstrasse bis Kantonsgrenze BL/BS) kann dieser Mehrzweckstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse durch die bestehende Bebauung allerdings nicht realisiert werden. An diesen Schnittstellen wurde ein zweckmässiger Übergang vom 16m-Querschnitt auf den bestehenden 13m-Querschnitt (ohne MZS) zu definiert.
- **Fahrbahnquerschnitt:**

Es sind 9 mögliche Querschnitte untersucht worden, welche sich insbesondere bezüglich der Frage eines Mehrzweckstreifens (MZS) sowie der Veloführung unterscheiden. Der Gemeinderat hat sich für den Querschnitt mit einem Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte (für Linksabbieger, Überholen des Busses an Haltestellen, Mittelinseln bei FG-Streifen) und die Anordnung eines einseitigen „Transit-Velowegs“ (Rad- und Fussweg im Gegenverkehr) entschieden.
- **Erschliessungsfunktionen/Knotengestaltung:**

Über 4 Sammelstrassen (Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse, Lachenstrasse) wird das gesamte rückwärtige Gewerbegebiet erschlossen. Über diese 4 Knoten werden daher grosse Abbiegeströme abgewickelt. In einer späteren Phase kann durch die Anordnung von Lichtsignalanlagen (LSA) die Leistungskapazität erhöht werden.
- **Öffentlicher Verkehr:**

Mit den Buslinien 31/38, 48 und 64 ist das ÖV-Angebot (Linien, Fahrplangebot, mögliche Direktverbindungen) im Bachgrabengebiet in den letzten Jahren stark verbessert worden. Im Bereich „BaseLink“ ist eine zusätzliche Haltestelle vorgesehen. Der Fahrbahnquerschnitt würde zudem eine Erschliessung mit dem Tram ermöglichen.
- **Bushaltestellen, Lage und Ausgestaltung:**

Bei der Festlegung der Lage der Bushaltestellen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen: Der Verkehrsablauf soll sowohl ohne als auch mit LSA-Steuerung funktionieren, der ÖV darf durch den MIV nicht blockiert werden, Fahrbahnhalte sind so zu gestalten, dass bei Bedarf das Überholen des Busses mit entsprechenden Massnahmen verhindert werden kann, Berücksichtigung der privaten Ein-/Ausfahrten mit entsprechenden Absenkungen). Aufgrund dieser Anforderungen werden die Bushaltestellen Hagmattstrasse, Im Brühl und Kreuzstrasse jeweils nördlich dieser Knoten in beiden Richtungen auf gleicher Höhe angeordnet.
- **Ausgestaltung Rad- und Fussweg:**

Ein wichtiger Aspekt bei der Festlegung des Fahrbahnquerschnittes war eine hohe Attraktivität für den Langsamverkehr. Mit dem gewählten Querschnitt kann ein gut 1.5 km langer, 4.5m breiter kombinierter Rad- und Fussweg auf Seite der Sportanlagen (ohne einmündende Strassen, mit nur wenigen privaten Ausfahrten) angeboten werden. Eine bauliche Abtrennung zwischen Fussgängern und Radfahrenden erfolgt nur im Bereich der Bushaltestellen und beim Eingang zum Gartenbad. In den übrigen Bereichen wird der Rad- und Fussweg mittels Markierung getrennt. Bei den wichtigen privaten Ausfahrten sind flankierende Massnahmen (STOP-Strassen, vorgezogene Haltebalken, Sperrfläche, eingefärbter Belag, Velo-Piktogramme) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Bei den Knoten wird eine sichere Veloquerung mit Mittelinsel/Velofurt angeboten.

5. Bau- und Strassenlinienplan (BSP)

Der Projektperimeter zieht sich vom Knoten Grabenring bis zur Kantonsgrenze. Der geplante Kreislauf am Knoten Grabenring wird vom Perimeter ausgenommen und in einem separaten Verfahren behandelt. Innerhalb des Perimeters werden sämtliche bestehenden Bau- und Strassenlinien aufgehoben und neu definiert, obwohl sich in einzelnen Abschnitten die Lage der Bau- und Strassenlinien nicht verändert. Dadurch sind die rechtsgültigen Bau- und Strassenlinien in einem einzigen Plan verbindlich dargestellt, was die Handhabung vereinfacht.

Die Definition der Baulinien basiert auf der Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil (GRB Nr. 268 vom 05. Juni 2013).

Mit dem geplanten Strassenbauprojekt wird der Hegenheimermattweg in drei Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1: Grabenring bis Hagmattstrasse
- Abschnitt 2: Hagmattstrasse bis Lachenstrasse
- Abschnitt 3: Lachenstrasse bis Kantonsgrenze

5.1 Abschnitt 1: Grabenring bis Hagmattstrasse

Der erste Abschnitt vom Grabenring bis zur Hagmattstrasse ist durch die bestehende seitliche Bebauung eingegrenzt. Die gesamte Strassenbreite beträgt 13 Meter. Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir, einer Fahrbahn mit einer Breite von 6.50 Meter sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Für die Linksabbieger in die Hagmattstrasse wird eine Vorsortierspur angeboten. Damit genügend Raum für den Linksabbieger entsteht, muss der Strasse im Bereich der Vorsortierung verbreitert werden. Die Strassenlinie verläuft auf dem durch das Vorprojekt definierten Strassenrand.

Gemäss der Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil beträgt der Abstand bei einer Hauptverkehrsstrasse mit Allee für die Baulinie 5.00 m ab Strassenlinie. Im Einlenkungsbereich entstehen Abkröpfungen von mindestens 5.00 m Schenkellinie.

5.2 Abschnitt 2: Hagmattstrasse bis Lachenstrasse

Im zweiten Abschnitt zwischen der Hagmattstrasse und der Lachenstrasse wird aufgrund der Knotenaufweitungen und der Anordnung des Mehrzweckstreifens die Strasse um 3 Meter auf 16 Meter verbreitert. Im Bereich zwischen der Hagmattstrasse und der Kreuzstrasse steht dazu eine 3 m breite Kantonsparzelle zur Verfügung, welche für die neue Strassenraumgestaltung verwendet werden kann. Von der Kreuzstrasse bis zur Lachenstrasse wird der entsprechende 3 m-Streifen mit einer Arealabtretung von den geplanten Überbauungen (BaseLink) gesichert. Eine entsprechende Vereinbarung wurde mit den Grundeigentümern bereits abgeschlossen.

Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir (heute 1,50 Meter), einer Fahrbahn mit einer Breite von 9.50 Meter (in-

klusive Mehrzweckstreifen) sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Bei den Bushaltestellen sind auf der Seite der Sportanlagen geringfügige Verbreiterungen des Fuss- und Radweges vorgesehen, damit genügend Platz für die Anordnung der Haltestelleninfrastruktur vorhanden ist. Ebenso sind auf der Seite des Gewerbegebietes bei den Bushaltestellen Ausbuchtungen für die Anordnung der Haltestelleninfrastruktur vorgesehen. Diese Ausbuchtungen haben auf den Verlauf der Baulinien keine Auswirkungen.

Gemäss der Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil beträgt der Abstand bei einer Hauptverkehrsstrasse mit Allee für die Baulinie 5.00 m ab Strassenlinie. Im Einlenkungsbereich entstehen Abkröpfungen von mindestens 5.00 m Schenkellinie. Ausnahme bildet die nicht realisierte Parkallee, da die dort ausgeschiedenen Einlenkerradien die Anwendung der Richtlinie nicht zulassen. Beim nördlichen Teilstück sind die Radien derart gross, dass eine unverhältnismässig grosse Abkröpfung entstehen würde. Die bestehende Abkröpfung mit jeweils 15.00 m Schenkellinie wurde so belassen. Beim südlichen Teilstück ist der Einlenkerradius auf der westlichen Seite nicht durchgezogen. Daher würde die Abkröpfung zu klein werden. Hier wurde analog zur östlichen Seite mit 5.00 m Schenkellinie die gleiche Abkröpfung verwendet.

5.3 Abschnitt 3: Lachenstrasse bis Kantonsgrenze

Im dritten Abschnitt von der Lachenstrasse bis zur Kantonsgrenze wird auf den Mehrzweckstreifen aufgrund der beengten Platzverhältnisse verzichtet und die Strassenbreite beträgt 13 Meter. Der Strassenquerschnitt besteht auf der nördlichen Seite des Hegenheimermattwegs aus einem 2 Meter breiten Trottoir, einer Fahrbahn mit einer Breite von 6.50 Meter sowie auf der südlichen Seite dem kombinierten Fuss- und Radweg von 4.50 Meter Breite (1.5 Meter Fussgängerbereich, 3.0 Meter Radweg).

Der Abstand der Baulinie zum Strassenrand beträgt auf der südlichen Seite 5 Meter.

Nördlich grenzt die Quartierplanung Lachen „Südost“ an den Strassenperimeter. Im Bereich der Einmündung der Lachenstrasse sowie bei der Kantonsgrenze ist Landerwerb notwendig, was eine Anpassung des Quartierplanperimeters bedarf (siehe nächstes Kapitel). Die Baulinien innerhalb des Quartierplans müssen jedoch nicht angepasst werden.

6. Anpassung Quartierplanperimeter Lachen „Südost“

Für den Einlenker der Lachenstrasse in den Hegenheimermattweg ist die Gemeinde auf einen Landerwerb von ca. 37 m² von der Parzelle Nr. A-2445 angewiesen. Die Stammparzelle A-2445 und die Baurechtsparzelle (A-4773) bilden den Quartierplan „Lachen Südost“. Die Fläche wird benötigt, um der Fahrgeometrie von LKW's zu entsprechen und andererseits um das Trottoir bis an den Fussgängerstreifen zur sicheren Überquerung der Lachenstrasse verlängern zu können.

Ein zweiter Landerwerb im Umfang von rund 1 m² von der gleichen Parzelle ist im Bereich der Kantonsgrenze erforderlich. Der Kanton Basel-Stadt plant im Bereich des Gartenbads die Umsetzung von ÖV- und Velomassnahmen. In diesem Zusammenhang wird die Ausfahrt aus dem Parkplatz angepasst, wodurch der Strassenrand leicht zurückversetzt wird. Damit das Trottoir seine Breite von 2 Meter beibehalten kann, ist eine Landabtrötung erforderlich.

Das notwendige Verfahren für die Mutation des Quartierplanperimeters wurde mit dem Amt für Raumplanung abgesprochen. Da es sich im vorliegenden Fall nur um eine geringfügige Änderung handelt, ist es möglich, die Anpassung des Perimeters direkt mit der Mutation der Bau-

und Strassenlinien vorzunehmen. Es bedarf somit keines separaten Verfahrens für die Mutation des Quartierplanes.

Die bis anhin als Rabatte genutzte Fläche von 37 m² bei der Einmündung Lachenstrasse bzw. 1 m² bei der Kantonsgrenze wird neu als Verkehrsfläche (Strasse und Trottoir) genutzt. Von der Anpassung des Perimeters sind keine Flächen betroffen, welche für den Grundeigentümer von grosser Wichtigkeit wären wie beispielsweise Pflichtparkplätze. Durch die Mutation können somit die Quartierplanvorschriften (wie z.B. Parkplatzzahl, Grünflächenziffer, etc.) nach wie vor eingehalten werden. Der notwendige Landerwerb wurde mit dem Grundeigentümer und dem Baurechtsnehmer abgesprochen und die Arealabtretung wird mit einem Kaufrechtsvertrag gesichert.

7. Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 7 RBG für den Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze wurde vom 27. Juli 2013 bis 23. August 2013 durchgeführt.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte sowohl im kantonalen Amtsblatt Nr. 29 vom 18. Juli 2013 als auch im Allschwiler Wochenblatt Nr. 29/30 vom 19. Juli 2013.

Der Plan konnte während der Mitwirkung in der Gemeindeverwaltung Allschwil, Hauptabteilung Tiefbau / Umwelt, eingesehen werden. Stellungnahmen und Anregungen konnten bis zum 23. August 2013 eingereicht werden.

Während der Auflage wurden vier Eingaben fristgerecht eingereicht.

Der Gemeinderat hat die Eingaben eingehend überprüft. Auf drei der eingereichten Anträge konnte teilweise eingetreten werden. Es handelt sich dabei um die Berücksichtigung von privaten Ein- und Ausfahren im Knotenbereich, die Reduktion des Landerwerbs im Bereich der Bushaltestellen sowie die Kostenübernahme von baulichen Anpassungen auf Privatreal.

Auf die restlichen Eingaben wurde nicht eingetreten. Eine ausführliche Stellungnahme sowie die Entscheide mit Begründung des Gemeinderates können im separaten Mitwirkungsbericht Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet, Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze eingesehen werden.

8. Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung des Kantons BL

Der Bau- und Strassenlinienplan wurde am 5. Juli 2013 an das Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft eingereicht. Zur selben Zeit wurde auch das Vorprojekt Hegenheimermattweg, Neugestaltung Fahrbahn und Trottoir zur Vernehmlassung an das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft eingereicht.

Am 24. September 2013 hat das Tiefbauamt zum Vorprojekt für die Neugestaltung des Hegenheimermattweges Stellung bezogen. Es wurden in verschiedenen Themenbereichen wie dem öffentlichen Verkehr, kantonale Radrouten und dem Agglomerationsprogramm Ergänzungen und Verbesserungen gefordert, was zu einer Überarbeitung des Vorprojektes führte.

In der Folge wurde das Vorprojekt zur Neugestaltung des Hegenheimermattweges überarbeitet, was auch eine Anpassung des Bau- und Strassenlinienplans zur Folge hatte. Die Bushaltestel-

len wurden bezüglich ihrer Lage und ihrer Ausgestaltung optimiert und das Trottoir auf der nördlichen Seite neu durchgehend mit 2.00 m Breite angeordnet. Die überarbeiteten Unterlagen wurden dem Tiefbauamt und dem Amt für Raumplanung Ende Februar 2014 erneut eingereicht. Anschliessend erfolgten weitere Besprechungen mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Raumplanung.

Die Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung hat im April/Mai 2014 stattgefunden. Im rektifizierten Vorprüfungsbericht vom 26. Mai 2014 wurde auf folgende Punkte hingewiesen:

- Es ist darauf hinzuweisen, dass das dem Bau- und Strassenlinienplan zu Grunde liegende Vorprojekt ein Hauptteil einer Massnahme des Agglomerationsprogramms ist.
- Die Anordnung der Bushaltestellen und der zusätzliche Landbedarf soll im Planungsbericht kurz begründet werden.
- Die raumplanerische Interessenabwägung der festgelegten Planungsmassnahmen soll im Planungsbericht noch eingehender erläutert werden.
- Die Projektgrenzen in den Projekten Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg und Mutation Bau- und Strassenlinienplan Hegenheimermattweg sind nicht kongruent. Unterschiedliche Projektgrenzen sind zu vermeiden.
- Weiter wurden kleine redaktionelle Korrekturen in der Plandarstellung gewünscht.

Die Hinweise des Amtes für Raumplanung wurden im Planungsbericht aufgenommen und erläutert. Die Projektgrenzen wurden angepasst und die redaktionellen Änderungen im Mutationsplan aufgenommen.

9. Einwohnerrätliches Erlassverfahren

Zurzeit pendent.

10. Planauflageverfahren

Zurzeit pendent.

11. Genehmigungsverfahren

Zurzeit pendent.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin: Verwalter

Nicole Nüssli-Kaiser Dieter Pfister



Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet
Mutation Hegenheimermattweg
Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze

Mitwirkungsbericht gemäss §2 RBV

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Gegenstand der Mitwirkung	1
3. Durchführung des Verfahrens	1
4. Mitwirkungseingaben	2
5. Auswertung der Eingaben / Entscheide	2
6. Bekanntmachung / Beschlussfassung	8

1. Ausgangslage

Das Mitwirkungsverfahren nach Artikel 4 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes wird im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) und der dazugehörigen Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV) geregelt.

Regelung im Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998:

§ 7 Information und Mitwirkung der Bevölkerung

- ¹ Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden des Kantons und der Gemeinden machen die Entwürfe zu den Richt- und Nutzungsplänen öffentlich bekannt.
- ² Die Bevölkerung kann Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen.
- ³ Die Pläne nach diesem Gesetz sind öffentlich.

Regelung in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998:

§ 2 Bekanntmachung der Vernehmlassungsergebnisse

- ¹ Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden prüfen die Eingaben, nehmen dazu Stellung und fassen die Ergebnisse in einem Bericht zusammen.
- ² Der Bericht ist öffentlich aufzulegen. Die Bevölkerung ist über die Auflage zu informieren.

Mit den Mitwirkungsbestimmungen im Bundesgesetz über die Raumplanung und im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz soll in erster Linie dem demokratischen Grundprinzip Beachtung geschenkt werden. Die Mitwirkung dient zudem der Qualitätsverbesserung von Planungen. Sie fördert mehrheitsfähige Planungsergebnisse.

2. Gegenstand der Mitwirkung

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens ist die Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze zum Bau- und Strassenlinienplan linksufriges Bachgrabengebiet.

3. Durchführung des Verfahrens

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 7 RBG für die Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze des Bau- und Strassenlinienplans linksufriges Bachgrabengebiet, wurde vom 27. Juli 2013 bis am 23. August 2013 durchgeführt.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte sowohl im kantonalen Amtsblatt Nr. 29 vom 18. Juli 2013 als auch im Allschwiler Wochenblatt Nr. 29/30 vom 19. Juli 2013.

Der Plan konnte während der Mitwirkung in der Gemeindeverwaltung Allschwil, Hauptabteilung Tiefbau / Umwelt, eingesehen werden. Stellungnahmen und Anregungen konnten bis zum 23. August 2013 schriftlich beim Gemeinderat eingereicht werden.

4. Mitwirkungseingaben

Während der Auflage wurden vier Eingaben fristgerecht eingereicht:

Nr.	Datum	Name / Vorname	Adresse	PLZ/Ort
(1)	14.08.2013	Herr Dr. M. Voegelin Herr D. Grünenfelder Basler Leben AG	Aeschengraben 21	4002 Basel
(2)	19.08.2013	Frau und Herr A. und R. Knierim- Furrer	Hegenheimermattweg 85	4123 Allschwil
(3)	20.08.2013	Herr L. de Lassence Herr A. Gaiser Actelion Pharmaceuticals Ltd.	Gewerbestrasse 16	4123 Allschwil
(4)	23.08.2013	Herr G. Voggensperger	Im Rebberg 5	4115 Mariastein

5. Auswertung der Eingaben / Entscheide

Im Mitwirkungsverfahren sollen allfällige Problempunkte bereits in einer frühen Planungsphase erkannt werden. Damit können berechtigte Anliegen bereits in der Entwurfsphase zur Mutation Hegenheimermattweg, Teilstück Grabenring bis Kantonsgrenze des Bau- und Strassenlinienplans linksufriges Bachgrabengebiet, gebührend berücksichtigt werden, wenn sie sich als sachdienlich erweisen (§ 7 Abs. 2, RBG).

Die Eingaben wurden im Gemeinderat behandelt und beurteilt. Die Entscheide des Gemeinderates zu den Mitwirkungseingaben werden mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht öffentlich publiziert und sind für die Bevölkerung und Interessierte entsprechend einsehbar.

5.1 Gesamtprojekt

5.1.1 Eingaben der Mitwirkenden

Zwei Mitwirkende haben sich zum Gesamtprojekt der Sanierung und Neugestaltung des Hegenheimermattwegs geäußert. Einer der Mitwirkenden versichert in seiner Eingabe, dass er grundsätzlich nichts gegen eine Strassenkorrektur hat, sofern diese unter verkehrs- und sicherheitstechnischen Aspekten sinnvoll ist und sein Grundstück dabei nicht wesentlich eingeschränkt wird. Bei beiden Eingaben wird vermerkt, dass es sich beim vorliegenden Projekt um eine Luxusvariante handelt, welche weder notwendig noch zweckmässig ist. Dabei wird darauf aufmerksam gemacht, dass eine Strasse mit komfortablen verkehrstechnischen Verhältnissen Mehrverkehr anzieht und die Verkehrszunahme in den nächsten Jahren nicht mehr signifikant sein kann, da das Einzugsgebiet der Strasse bereits überbaut ist.

5.1.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Das Gewerbegebiet Bachgraben erfreut sich seit mehreren Jahren einer starken Entwicklung. Zahlreiche Firmen haben sich angesiedelt oder sind stark gewachsen. Mit der Zunahme an Arbeitsplätzen nimmt entsprechend auch das Verkehrsaufkommen zu. Da noch grosse Landreserven bestehen (z.B. Familiengartenareal), hat der Gemeinderat bereits im Jahre 2007 eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, um zu überprüfen, ob die bestehende

Strasseninfrastruktur für diese Entwicklung genügend leistungsfähig ist. Die Studie kam zum Schluss, dass je nach Szenario bis im Jahre 2020 mit total 5'500 bis 7'100 Arbeitsplätze gerechnet werden kann (2012: rund 4'500 Arbeitsplätze). Langfristig sogar bis 10'000 Arbeitsplätze. Aufgrund dieses Potentials wurde das Gewerbegebiet Bachgraben im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonomer Bedeutung eingestuft. Die seit 2007 nach wie vor starke Entwicklung an Arbeitsplätzen deutet darauf hin, dass diese damaligen Annahmen plausibel sind. Der Bericht zeigt aber auch auf, dass die bestehende Strasseninfrastruktur das damit verbundene Verkehrsaufkommen nicht aufzunehmen vermag und empfahl verschiedene Massnahmen.

In der Folge liess der Gemeinderat im Jahre 2010 das Verkehrsaufkommen mittels einer breit angelegten Verkehrszählung überprüfen. Der Bericht „Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Bachgraben“ vom 3.12.2010 zeigte auf, dass die Verkehrszunahme im Bachgrabengebiet von 2006 bis 2010 25% betrug. Bereits 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.

Im Jahre 2012 wurde das inzwischen weiter angestiegene Verkehrsaufkommen erneut gemessen und eine umfangreiche Verkehrssimulation durchgeführt. Der Untersuchungsperimeter umfasste auf Allschwiler Boden neben dem Hegenheimermattweg auch den Grabenring sowie die Baslerstrasse und auf der Basler Seite auch die Hegenheimerstrasse bis Knoten Wasgenring/Luzernerring. Der abschliessende Bericht vom 6. Dezember 2012 zeigte klar auf, dass das künftige Verkehrsaufkommen nur mit einem Ausbau der Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg sowie den Einmündungen der Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse und Lachenstrasse in den Hegenheimermattweg aufgenommen werden kann.

Im Jahre 2013 wurde von den Grundeigentümern des Familiengartenareals zwischen der Kreuzstrasse und der Lachenstrasse der Masterplan „BaseLink“ offiziell präsentiert, welcher eine Gewerbefläche von 75'000 m² umfasst und je nach Betrieb die Ansiedlung von bis zu 6'000 Arbeitsplätze ermöglicht.

Im Jahre 2014 erhielt das Gewerbegebiet zudem den Zuschlag als Standort eines nationalen Innovationszentrums.

Des Weiteren ist auf dem Hegenheimermattweg auch die Situation aus Sicht des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) unbefriedigend. Diesbezüglich wurde vom Einwohnerrat ein Postulat überwiesen, das für diese Verkehrsteilnehmer Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fordert. Gleichzeitig müssen auch die gesetzlichen Anforderungen für einen behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen umgesetzt werden.

Auch aufgrund der regionalen Bedeutung dieses Projekts hat im Jahre 2012 der Gemeinderat den Ausbau des Hegenheimermattwegs inklusive den angrenzenden Knoten als eigenständiges Projekt im Agglomerationsprogramm beim Bund angemeldet. Das Bundesparlament hat in der Herbstsession 2014 die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms 2. Generation beschlossen und subventioniert entsprechend auch den Ausbau des Hegenheimermattwegs.

Das Projekt sieht einerseits eine Verbreiterung des Hegenheimermattwegs, breitere Trottoirs und einen kombinierten Rad-/Fussweg vor. Damit kann auch mittelfristig das weitere Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Durch die Verbreiterung der Strasse ist eine lokale Beeinträchtigung von privatem Gewerbeland nicht vermeidbar. Auf der anderen Seite profitieren

jedoch auch die privaten Anstösser von einer genügenden verkehrstechnischen Erschliessung des Gebiets.

Der Hegenheimermattweg ist die einzige Erschliessungsachse des Gewerbegebietes an das übergeordnete Strassennetz. Für die weitere Entwicklung des Gewerbes ist eine genügende Leistungsfähigkeit dieser Strasse daher fundamental. Bei diesem Projekt handelt es sich somit keineswegs um eine Luxusvariante.

5.1.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

5.2 Knotenausbau Hegenheimermattweg/Hagmattstrasse

5.2.1 Eingaben der Mitwirkenden

Drei Mitwirkende haben sich zur geplanten Situation am Knoten Hegenheimermattweg/Hagmattstrasse geäussert. In zwei Eingaben wird der geplante Linksabbieger vom Hegenheimermattweg Richtung Hagmattstrasse kritisiert. Die Mitwirkenden sind der Meinung, dass diese Abbiegespur nicht unbedingt notwendig sei und zudem die Unfallgefahr vor allem im Bereich von privaten Ein- und Ausfahrten erhöhe. Weiter werde die Verkehrssituation von der Hagmattstrasse in den Hegenheimermattweg mit dem geplanten Verkehrsprojekt nicht verbessert, was sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken würde. Auch äussern sich zwei Mitwirkende kritisch betreffend dem Fortbestand ihrer bestehenden Ein- und Ausfahrten auf den Hegenheimermattweg, welche für den reibungslosen betrieblichen Ablauf ihrer Unternehmen von grosser Bedeutung seien.

5.2.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Der Ausbau des Knotens Hegenheimermattweg/Hagmattstrasse mit einer separaten Linksabbiegespur ist gemäss den Kapazitätsberechnungen für die Gewährleistung des künftigen Verkehrsflusses zwingend notwendig. Zudem soll der Knoten im Rahmen des Verkehrsprojektes für die Installation einer Lichtsignalanlage vorbereitet werden. Mit dieser Lichtsignalanlage lässt sich dann auch das langfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen von der Hagmattstrasse in den Hegenheimermattweg besser steuern.

Die Ein- und Ausfahrten wurden auf Grund der Eingaben nochmals durch den Verkehrsplaner überprüft. Es zeigte sich, dass es möglich sein wird, die vorhandenen privaten Ausfahrten entweder zu erhalten, oder durch eine neue und gleichwertige Ein- und Ausfahrt zu ersetzen. Dadurch werden die Unternehmen in ihrem Fortbestand nicht beeinträchtigt.

5.2.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird teilweise eingetreten.

5.3 Landabtretung/Nutzungsbeeinträchtigung

5.3.1 Eingaben der Mitwirkenden

Alle Mitwirkenden haben sich zum Thema Landabtretung und Nutzungsbeeinträchtigung entlang des Hegenheimermattwegs geäussert. Keiner der Mitwirkenden ist gewillt, Land an die Gemeinde abzutreten resp. alle haben klare Vorstellungen, unter welchen Bedingungen dies

geschehen sollte. Dabei geht es zum einen um den Erhalt der bisherigen Nutzung, welcher auf jeden Fall zu garantieren ist. Zum anderen fordern die Betroffenen eine entsprechende Entschädigung für das Land und den anstehenden Aufwand, wenn durch die Landabtretung eine Neuordnung von Parkplätzen, Bäumen etc. auf dem Grundstück notwendig wird. Ein Mitwirkender stellt sich zudem auf den Standpunkt, dass aufgrund des Landverkaufs an die Gemeinde keine Grundstücksgewinnsteuer erhoben werden dürfe.

5.3.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Zu Landabtretungen kommt es im vorliegenden Verkehrsprojekt grundsätzlich in drei Situationen:

- Im Zuge der Strassenverbreiterung zwecks Linksabbieger oder Mehrzweckstreifen.
- An den Einlenkern zur besseren Linienführung der Strasse.
- Im Bereich der Bushaltestellen.

In allen drei Situationen wurde im Rahmen der Planung abgewogen, ob das öffentliche Interesse genügend gross ist, um eine Landabtretung zu rechtfertigen. Gemäss der durchgeführten Verkehrssimulation werden die Linksabbieger (Hagmattstrasse, Im Brühl, Kreuzstrasse und Lachenstrasse) aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens notwendig, damit auch mit dem künftigen Verkehrsaufkommen ein guter Verkehrsfluss gewährleistet werden kann. Der geplante Mehrzweckstreifen hilft ebenfalls dem besseren Verkehrsfluss und dient sowohl als Wartezone für Linksabbieger ohne separate Spur als auch zur Möglichkeit, den wartenden Bus zu überholen. Die Änderungen im Bereich der Einlenker dienen der Optimierung der Linienführung und dem problemlosen Befahren auch von grösseren Fahrzeugen.

Der Auflageplan des Mitwirkungsverfahrens sah bei den Bushaltestellen noch lokale Verbreiterungen infolge der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vor. Durch eine Erhöhung des Randsteins im Bereich der Bushaltestelle auf 22 cm kann ebenerdig in den Bus ein- bzw. aus dem Bus ausgestiegen werden. Zusammen mit einer generellen Verbreiterung des Trottoirs auf Seite der Gewerbezone von 1.75m auf 2.00m entfällt die notwendige lokale Verbreiterung des Trottoirs. Der Landerwerb bei den Bushaltestellen wird nur noch für die Unterstände benötigt.

Betreffend der Forderung um Nutzungserhalt ist zu bemerken, dass die Ausnutzung in der Gewerbezone in der Gemeinde Allschwil nicht über eine Nutzungsziffer definiert ist. Die Nutzung ergibt sich durch die maximale Gebäudehöhe, der Lage der Baulinie resp. Grenzabstand und der Grünflächenziffer. Mit der Verschiebung der Baulinie in das Grundstück hinein wird folglich die Nutzung reduziert und die Nutzung kann somit nicht beibehalten werden. Der Verlust der Nutzung wird jedoch den Grundeigentümern im Rahmen der Baurealisierung entschädigt. Zugeständnisse betreffend einer allfälligen Grundstücksgewinnsteuer werden keine gemacht, da sich der Gemeinderat nicht über das Steuergesetz hinwegsetzen kann.

Allfällige Kosten aufgrund von baulichen Anpassungen der privaten Grundstücke gehen zu Lasten des Bauvorhabens.

Des Weiteren macht der Gemeinderat darauf aufmerksam, dass im Landpreis anfallende Entschädigungen, welche beispielsweise durch den Wegfall eines Parkplatzes anstehen, enthalten sind. Gleich verhält es sich bei der Frage zu möglichen Anstösserbeiträgen. Diese sind im geltenden Strassenreglement deklariert.

5.3.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird teilweise eingetreten.

5.4 Parkplatzsituation

5.4.1 Eingaben der Mitwirkenden

Drei Mitwirkende haben sich zum Verlust von Parkplätzen geäußert. Dabei geht es vor allem um die Möglichkeit, den Mitarbeitenden genügend Parkplätze zur Verfügung zu stellen, damit diese nicht auf öffentlichem Grund parkieren müssen. Ein weiteres Problem ergibt sich, wenn die Parkplätze fest vermietet sind, der Grundeigentümer an den Vertrag gebunden ist und einen Mietausfall in Kauf nehmen muss.

5.4.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Leider kann nicht vermieden werden, dass sich das Strassenprojekt nicht ohne Verlust des einen oder anderen Parkplatzes realisieren lässt. Es ist aber auch anzumerken, dass sich dieser Verlust durch eine gut durchdachte Anordnung der Parkplätze minimieren lässt.

Auf der Parzelle A-1458 werden auf Grund des neuen Linksabbiegers drei Parkplätze entfallen. Auf der Grundlage eines Augenscheins vor Ort kommt der Verkehrsplaner zum Schluss, dass zwei der drei verlorenen Parkplätze durch eine Anpassung der Anordnung wieder hergestellt werden können. In Anbetracht der grossen Anzahl von Parkierungsmöglichkeiten auf der Parzelle (117 erstellte Parkplätze, davon 82 Pflichtparkplätze) ist der Wegfall eines Parkplatzes vertretbar. Die Entschädigung betreffend des Mietausfalls ist im Landpreis enthalten (siehe Punkt 5.3.2).

Auf der Parzelle A-3780 wird die Realisierung des Linksabbiegers ebenfalls zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen. Der Grundeigentümer ermittelte einen Verlust von 12 Parkplätzen. Nach Einschätzung des zuständigen Verkehrsplaners kann aber bei geschickter Anordnung der Verlust der Parkplätze auf ca. 3-4 Parkplätze minimiert werden. Weiter ist zu vermerken, dass die notwendigen Pflichtparkplätze vorhanden sind. Daher ist auch in diesem Fall der Verlust der Parkplätze vertretbar.

Auf dem Areal der Parzelle A-243 werden durch den neuen Einlenkerradius am Knoten Hegenheimermattweg/Hagmattstrasse zwei Parkplätze entfallen. Auch dieser Verlust ist unter dem Aspekt vertretbar, dass die beiden Abstellplätze bereits heute teilweise auf der Parzelle des Kantons A-2099 zu liegen kommen.

5.4.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

5.5 Fällung von Bäumen

5.5.1 Eingaben der Mitwirkenden

Zwei Mitwirkende haben sich zur bevorstehenden Fällung von Alleebäumen geäußert. Grundsätzlich weisen die Mitwirkenden auf ihren Verlust der Alleebäume hin und fordern die Überprüfung der Notwendigkeit der Fällung.

5.5.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Aufgrund der Strassenverbreiterung kann nicht vermieden werden, dass vereinzelt Bäume gefällt werden müssen. Allerdings handelt es sich nicht wie der Mitwirkende schreibt um 5 – 6 Bäume, sondern nur um 3 – 4 Bäume. Da der Zonenplan Siedlung entlang des Hegenheimermattwegs die Anordnung einer Allee vorschreibt, werden die entfernten Bäume wieder gepflanzt.

5.5.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

5.6 Baulinienverlauf

5.6.1 Eingaben der Mitwirkenden

Drei Mitwirkende haben sich zum neuen Baulinienverlauf geäußert. Während ein Mitwirkender grundsätzlich nichts gegen den neuen Baulinienverlauf einzuwenden hat, weisen die beiden anderen Mitwirkenden darauf hin, dass sie durch den neuen Baulinienverlauf eine grössere Einschränkung erfahren. Einer der Mitwirkenden beschreibt den neuen Verlauf gar als inakzeptabel und möchte wissen, wie die Planung ausgesehen hätte, wenn bereits bis an die bestehende Baulinie gebaut worden wäre.

5.6.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Durch die Festsetzung einer Baulinie wird der notwendige Platzbedarf einer Strasse gesichert (Gewährleistung von Sichtweiten, Schutz vor Verkehrsimmissionen, ausreichende Besonnung der Gebäude, Anordnung von Vorplatzbereichen oder Grünstreifen, Anordnung von Werkleitungen, etc.). Durch die Verbreiterung der Strasse bzw. bei Aufweitung im Knotenbereich muss deshalb auch die Baulinie entsprechend verschoben werden. Die durch diese Verschiebung einhergehende Reduktion der Nutzung des privaten Grundstücks wird finanziell entschädigt (siehe dazu Kapitel 5.3.2).

Bestehende Bauten schränken die Möglichkeiten für den Ausbau von Strassen ein. Aus diesem Grunde ist es wichtig, möglichst frühzeitig Baulinien festzulegen, damit der künftige Raumbedarf der Strasse gesichert werden kann. Würde bereits ein Gebäude vor der neuen Baulinie bestehen, hätte dies zwar Bestandegarantie, was aber grundsätzlich nichts am Verlauf der neuen Baulinie ändern würde.

5.6.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

5.7 Bestehende Vereinbarungen und Wahrung des gestalterischen Gesamtkonzepts

5.7.1 Eingaben der Mitwirkenden

Ein Mitwirkender weist in seiner Eingabe mehrmals darauf hin, dass durch die Verbreiterung der Strasse das architektonische Gesamtkonzept seiner Gebäude im negativen Sinn beeinträchtigt wird. Weiter bezieht er sich auf eine bestehende Vereinbarung aus dem Jahr 2011 zwischen dem Kanton, der Gemeinde und dem Grundeigentümer, wonach die Kantonsparzelle A-2099 in die Gestaltung der Aussenanlage der Parzelle A-248 miteinbezogen wurde. Es stellt sich die Frage, wie mit dieser Vereinbarung weiter verfahren wird.

5.7.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Der Gemeinderat versichert, dass soweit wie möglich auf die einzelnen Bedürfnisse der Betroffenen eingegangen wird. Allerdings ist es nicht möglich im Rahmen eines Verkehrsprojekts von dieser Grösse auf alle Forderungen einzugehen. Im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht ein gut funktionierender Strassenabschnitt für alle Verkehrsteilnehmer. Bezüglich des architektonischen Gestaltungskonzepts der Aussenanlage der Parzelle A-248 wird es daher zwangsweise zu gewissen Veränderungen kommen.

Durch den Ausbau des Hegenheimermattwegs wird die gesamte Strassenbreite (Gemeinde- wie auch Kantonsparzelle) benötigt und somit kann die Kantonsparzelle A-2099 nicht weiter für das Gestaltungskonzept der Parzelle A-248 zur Verfügung gestellt werden. Diese zeitliche Beschränkung ist unter Punkt 3 in der Vereinbarung geregelt.

Die Bushaltestellen müssen einerseits sinnvolle Abstände untereinander einhalten und andererseits sollten sie die Zu- und Wegfahrten zu den einzelnen Parzellen nicht verunmöglichen. Dies ergibt einen relativ engen Raum für die Platzierung der einzelnen Bushaltestellen, damit das gesamte Verkehrsprojekt in sich noch funktioniert. Für die Parzelle A-254 heisst das, dass die bisherige Zu- und Wegfahrt verschoben werden muss. Dies wurde im Verkehrsprojekt entsprechend berücksichtigt. Die neue Zu- und Wegfahrt führt jedoch zu keinen negativen Auswirkungen für die Grundeigentümer. Der damit verbundene Landerwerb ist für die Erstellung der Bushaltestelle unumgänglich (siehe auch Punkt 5.3).

5.7.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

6. Bekanntmachung / Beschlussfassung

Im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren ist der vorliegende Mitwirkungsbericht, im Sinne von § 2 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) öffentlich einsehbar.

GEMEINDERAT

Präsidentin

Verwalter

Nicole Nüssli-Kaiser

Dieter Pfister

