

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes

2021/694

vom 2. Februar 2022

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Das Bachgrabengebiet, ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung, verfügt über ein grosses Entwicklungspotenzial. Die verkehrliche Erschliessung ist jedoch ungenügend. Die Gesamterschliessung muss durch Verkehrsmassnahmen betreffend alle Verkehrsträger erfolgen: Es braucht eine Strasse, eine leistungsfähige öV-Anbindung mit einem Tram und eine schnelle Veloverbindung zum Bahnhof Basel SBB. Der Kanton Basel-Landschaft ist für die Planung und Realisierung der Strasse zuständig. Mit dieser Vorlage wird dem Landrat die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil inkl. der Umfahrung Hésingue / Hégenheim in Höhe von CHF 15,9 Mio. beantragt und gleichzeitig das Generelle Projekt des ZUBA Zubringer – Allschwil zur Genehmigung unterbreitet. Zusätzlich werden für vorgezogenen Landerwerb CHF 2,5 Mio. beantragt.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten. Einig war sich die Kommission darin, dass die Erschliessung des Bachgrabengebiets erforderlich ist. Jedoch äusserte ein Teil der Kommission die Befürchtung, dass ohne verbindliche Vorgaben schliesslich nur der Zubringer realisiert würde und die anderen Projekte nicht. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

Inhalt

1. Ausgangslage	2
2. Kommissionsberatung	3
2.1. Organisatorisches	3
2.2. Eintreten	4
2.3. Detailberatung	4
2.3.1 Fragen zum ZUBA	4
2.3.2 Contournement Hésingue / Hégenheim	4
2.3.3 Zusammenhang mit anderen Projekten	5
2.3.4 ZUBA-Anschluss Gewerbestrasse in Allschwil	6
2.3.5 Gesamtkonzept der Erschliessung	7
3. Antrag an den Landrat	8
Landratsbeschluss	9

1. Ausgangslage

Das Bachgrabengebiet ist als «Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Wirtschaftsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Arbeitsgebiet verfügt über ein grosses Entwicklungspotential mit aktuell hoher Dynamik. Eingeschränkt wird diese durch die verkehrliche Erreichbarkeit. Die Gesamterschliessung muss durch Verkehrsmassnahmen betreffend alle Verkehrsträger erfolgen – strassenseitig, durch eine leistungsfähige öV-Anbindung und eine schnelle, attraktive Veloverbindung zum Bahnhof Basel SBB. Strassenseitig ist das Gebiet heute nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Hochleistungsstrasse (N03 Nordtangente) angebunden und führt durch ein dichtbebautes Wohngebiet von Basel-West. Durch den laufenden Zuwachs an Arbeitsplätzen wird sich die strassenseitige Situation trotz des vorgesehenen Ausbaus des Angebots des öffentlichen Verkehrs weiter verschlechtern, zumal letzterer durch das starke Verkehrsaufkommen selbst behindert wird.

DA Allschwil

Gesamtverkehrliche Erschliessung Bachgraben



In der Phase Vorprojekt wurden auf Grundlage der Vorstudie diverse Varianten ausgearbeitet. Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen und aufgrund der Bewertungen seitens der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und der französischen Behörden steht eindeutig die vorgeschlagene Variante im Vordergrund. Diese beinhaltet einen bergmännischen Tunnel im Stadtgebiet von Basel und die Erschliessung des Bachgrabengebiets über Frankreich mittels eines Ausbaus der bestehenden Rue de Bâle. Das Projekt ist mit weiteren Verkehrsmassnahmen im Umfeld abgestimmt und wurde in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Frankreich (Saint-Louis Agglomération und Collectivité Européennes d'Alsace) erarbeitet.

Als weitere Verkehrsmassnahmen sind zu erwähnen:

- Das Tram Bachgraben dient einer besseren Erschliessung des Gewerbegebiets. Voraussetzung dafür ist die Entlastung des Strassennetzes vom Autoverkehr durch den Zubringer Bachgraben – Allschwil.
- Die Velovorzugsroute Basel SBB – Bachgraben soll einerseits das Bachgrabengebiet aus Richtung Basel SBB und andererseits die an der Route liegenden baselstädtischen Quartiere erschlossen werden. Mit dem Anschluss dieser Route im Bereich Basel SBB an die Velovorzugsrouten Richtung Leimental, Birstal und Rheintal (Richtung Muttenz/Pratteln) wird das Gebiet Bachgraben sehr gut ins regionale Velonetz integriert.

Die wichtigsten Ziele des Projekts sind die Erschliessung des Gebiets Bachgraben, damit dessen weitere Entwicklung ermöglicht wird, die Sicherstellung dessen Erreichbarkeit, die Entlastung des lokalen Strassennetzes und der Wohngebiete (Allschwil und Basel-Stadt) und die Beseitigung von Engpässen sowie die Schaffung von Platz für die Bereitstellung eines öV-Angebots.

Auf der Basis des Vorprojekts und einer Risikoanalyse werden die gesamten Investitionskosten auf CHF 370 Mio. (+/- 20 %) geschätzt. Muss eine Linienführung über die Schweiz erfolgen, würden die Kosten um rund CHF 50 Mio. höher, d. h. CHF 420 Mio. inkl. MwSt. (Rückfallebene) ausfallen.

Mit dieser Vorlage wird dem Landrat die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil inkl. der Umfahrung Hésingue / Hégenheim in Höhe von CHF 15,9 Mio. inkl. MwSt. beantragt und gleichzeitig das Generelle Projekt des ZUBA Zubringer – Allschwil zur Genehmigung unterbreitet. Zusätzlich werden für vorgezogenen Landerwerb CHF 2,5 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 25. November, 9. Dezember 2021 und 20. Januar 2022 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD oder Nico Buschauer, stv. Generalsekretär der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Drangu Sehu, Leiter Tiefbauamt, Axel Mühlemann, Projektleiter, Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung (9. Dezember 2021 und 20. Januar 2022) und Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öV (9. Dezember 2021) anwesend.

Am 9. Dezember 2021 führte die Kommission zudem eine Anhörung einer Vertretung der Gemeinde Allschwil und von Basel-Stadt durch. Seitens Allschwil nahmen die beiden Gemeinderatsmitglieder Franz Vogt und Christoph Morat sowie Adrian Landmesser, Bereichsleiter Bau – Raumplanung – Umwelt, und seitens Basel-Stadt Barbara Auer, Leiterin Mobilität, und Dejan Despotovic, Senior Projektleiter Tiefbauamt, teil.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Fragen zum ZUBA

Eine Mehrheit der Kommission begrüsst das Projekt und hielt fest, die Entwicklung im Bachgrabengebiet erfordere eine angemessene Erschliessung.

Die Verwaltung erläuterte einleitend, die favorisierte Lösung für den ZUBA bestehe darin, die auf der französischen Seite der Grenze liegende Rue de Bâle auszubauen. Es sei äusserst schwierig, eine bestehende Strasse im Bachgrabengebiet auszubauen, ohne bereits bestehende Betriebe zu tangieren. Seitens der lokalen französischen Behörden bestehe eine Absichtserklärung, dass die Rue de Bâle übernommen, ausgebaut und genutzt werden könne. Angestrebt werde eine Grenzverschiebung, damit die Rue de Bâle auf Schweizer Gebiet zu liegen komme. Dazu sei jedoch ein Prozess erforderlich, der seine Zeit brauche. Bei der Rue de Bâle handle es sich um eine Strasse des Departements. Die bisherigen Verhandlungen seien mit St. Louis Agglomération (SLA) und der Collectivité européenne D'Alsace (CeA) geführt worden. Der Rückhalt sei gross und die beiden zuständigen Gremien hätten jeweils einstimmig zugestimmt. Zum Einwand eines Kommissionsmitglieds, dass nach den französischen Wahlen die Situation anders sein könnte, hielt die BUD fest, die lokale und regionale Unterstützung sei breit abgestützt. Grenz- und zollrechtliche Themen liegen jedoch in der Kompetenz des französischen Staats. Es seien Vorabklärungen erfolgt. Sobald ein rechtskräftiger Landratsbeschluss vorliege, würde der Kanton die Verschiebung der Landesgrenze beim Bund anmelden. In der Vergangenheit seien bereits solche Verschiebungen erfolgt.

Zur Frage nach der finanziellen Beteiligung von Frankreich führte die BUD aus, in der Absichtserklärung sei festgehalten worden, dass der Kanton Basel-Landschaft die Finanzierung für Projektierung und Realisierung des ZUBA auf französischem Boden übernehme. Es sei eine einmalige Abgeltung für Eigentum und Nutzung der Rue de Bâle von maximal CHF 25 Mio. vorgesehen, um die Ansprüche der französischen Behörden gegenüber dem Kanton Basel-Landschaft abzugelten. Die Abgeltung sei für den Neubau des Contournement Hésingue / Hégenheim vorgesehen. Seitens Kommission wurde gefragt, wie der Betrag von CHF 25 Mio. entstanden sei. Die BUD erläuterte, diese hänge mit den erwarteten Kosten für die Variante einer Realisierung in der Schweiz zusammen. Diese Variante hätte Mehrkosten von ungefähr CHF 50 Mio. zur Folge. Dieser Betrag sei durch zwei geteilt worden. Die Variante über Frankreich sei eine Win-Win-Situation für beide Seiten. Solange nicht klar sei, ob der Ausbau der Rue de Bâle wirklich realisiert werden kann, müsse eine alternative Variante auf Schweizer Seite mitgeplant werden. Diese würde durch bestehende Gewerbegebiete führen. Zur Frage, wie viele Betriebe enteignet werden müssten, erklärte die Verwaltung, es würde versucht, keine Enteignungen vorzunehmen, sondern Landerwerb oder Umsiedlungen.

Zur Frage, weshalb der Regierungsrat nicht den öffentlichen Verkehr priorisiert habe, führte die Verwaltung aus, dass öV und Veloverkehr die Nachfrageströme nicht abzudecken vermögen. Es brauche ein Zusammenwirken der drei Verkehrsträger.

Ein Kommissionsmitglied äusserte, autonomes Fahren und CO₂-neutrale Fahrzeuge würden künftig zu mehr Verkehr führen, und stellte die Frage nach Machbarkeit und Preis einer zweiten Tunnelröhre, damit die Kapazität auch in 30 Jahren ausreiche. Die BUD antwortete, dass eine zweite Röhre bautechnisch grundsätzlich machbar sei, jedoch diesbezüglich und auch wegen der Platzverhältnisse bei den Portalen und im Anschlussbereich sehr grosse Herausforderungen bestünden. Die zweite Röhre würde ca. 270 Mio. (+/- 30 %) kosten.

2.3.2 Contournement Hésingue / Hégenheim

Die Kommission erkundigte sich nach der Lage und Finanzierung sowie dem Zeithorizont der Realisierung der Umfahrung von Hésingue / Hégenheim. Die Verwaltung erläuterte, diese beiden Ge-

meinden seien stark von Durchgangsverkehr belastet. Es handle sich um ein Projekt der SLA in Frankreich, um eine rund 2,5 km lange Umfahrung zwischen der Rue de Bâle an der Grenze zu Allschwil und der Route Departementale 105. Das Projekt sei im Agglomerationsprogramm der 4. Generation angemeldet. Die Umfahrung solle gleichzeitig mit dem Zubringer realisiert werden und bringe auch eine Entlastung für Allschwiler Wohngebiete und den Grabenring.

2.3.3 *Zusammenhang mit anderen Projekten*

Ein Kommissionsmitglied verwies auf die lange Vorgeschichte des Projekts ZUBA. 2015 nahm die Baselbieter Bevölkerung die Initiative «Umfahrung Allschwil» an; in Allschwil mit einem Ja-Stimmenanteil von 75 %. Weiter sei das Vorprojekt Allschwil auch vom Referendum gegen den Projektierungskredit ELBA ausgenommen worden. Mit dem Bau des Zubringers könne der Hegenheimermattweg entlastet und dort anschliessend das Tram durchgeführt werden. Der Bau des ZUBA sei eine Voraussetzung für die öV-Erschliessung. Die Verwaltung hielt fest, die Projekte gehörten zusammen, jedoch könnten nicht alle gleichzeitig realisiert werden. Der Bau von ZUBA und Velovorzugsroute solle parallel erfolgen; beide Projekte sind im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten. Die Trammerschliessung erfolgt später und ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation enthalten.

Aufgrund des Zusammenhangs zu den beiden Projekten Trammerschliessung Bachgraben und Velovorzugsroute hörte die Kommission eine Vertretung der Gemeinde Allschwil zu den Themen Velovorzugsroute und Anbindung an die Gemeindestrassen und eine Vertretung von Basel-Stadt zu den Themen Velovorzugsroute und Trammerschliessung an.

– *Velovorzugsroute*

Die BUD erläuterte, für die Velovorzugsroute seien die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zuständig; dies in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil, die für Fuss- und Veloverkehrsanknüpfung federführend ist. Es gibt ein politisches Koordinationsgremium (KoBa). Bereits heute besteht eine durchgängige Verbindung, jedoch sei diese nicht sehr attraktiv. Um das grosse Potenzial auszuschöpfen, sei ein Ausbau nötig, der schrittweise erfolge. Seitens Basel-Stadt befänden sich Massnahmen teilweise in Erarbeitung und teilweise bereits in Umsetzung. Auf Nachfrage hin führte die Vertretung von Allschwil aus, dass Planungen der Velovorzugsroute und der Aufwertung der Strassenräume vorangetrieben würden und entsprechende Mittel für Massnahmen im Budget eingestellt seien.

– *Massnahmen in der Gemeinde Allschwil*

Die Vertretung von Allschwil wies darauf hin, dass die bestehende MIV-Infrastruktur in den Hauptverkehrszeiten bereits jetzt nahezu ausgelastet sei. Der ZUBA bringe zwar zusätzliche Kapazitäten, dennoch sei eine Verlagerung auf öV, Fuss- und Veloverkehr anzustreben, um das Funktionieren und die Verträglichkeit des MIV auf dem lokalen Quartierstrassennetz sicherzustellen. Ziel sei es, den Modalsplit zu ändern und den öV, den Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern und den MIV zu reduzieren. Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sollen zeitnah umgesetzt werden. Planerische Grundlage sei das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements der Gemeinde würden laufend Umfragen bei Firmen im Bachgrabengebiet durchgeführt, um deren Mobilitätsbedürfnisse zu eruieren und herauszufinden, welche Massnahmen nötig seien. Es gehe darum, für die Zwischenphase bis zur Realisierung der geplanten Projekte Lösungen zu finden. Im Rahmen von Quartierplänen würden Mobilitätskonzepte vorgegeben, mit welchen der MIV in 10 – 15 Jahren reduziert werden soll. Bei Regelbauten könnten jedoch keine solchen Vorgaben gemacht werden, denn dort sei eine bestimmte Anzahl Parkplätze vorgesehen, ob eine Firma die nun brauche oder nicht.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Einwohnerrat von Allschwil CHF 85'000.– gesprochen habe, damit das öV-Angebot bereits 2022 realisiert werden könne.

– *Tramerschliessung*

Zu den Fragen seitens Kommission betreffend Organisation, Planung, Terminplan und Kosten des Tramprojekts führte die Vertretung von Basel-Stadt aus, dass das Tram im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als B-Massnahme eingereicht worden sei und eine Aufnahme in den Streckennetzplan per Beschluss des Grossen Rats im 2020 erfolgt sei. Zum Projektstand und der Linienführung wurde ausgeführt, dass 2020 die Zweckmässigkeit nachgewiesen worden sei. 2020/21 sei eine Korridorstudie erarbeitet worden. Das Tram sei ein wichtiger Pfeiler, basierend darauf würden flankierende Massnahmen erarbeitet. Der Baustart 2030 hänge von der Inbetriebnahme des ZUBA ab. Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, welche Vorstösse in Basel-Stadt zum ZUBA hängig seien, wurde auf zwei Motionen, eine Interpellation und eine schriftliche Anfrage verwiesen. Gefordert würden flankierende Massnahmen, das Tram und die Vereinbarkeit mit dem Umweltschutzgesetz Basel-Stadt. Es brauche eine Gesamtverkehrsbetrachtung, ein aufeinander abgestimmtes Massnahmenpaket, wirksame, kosteneffiziente sowie sinnvoll etappierte Massnahmen mit dem Ziel, den Verkehr siedlungs- und umweltverträglich abzuwickeln. Als Fazit könne gesagt werden: Kein ZUBA ohne Bachgraben tram. Weiter wurde die Frage gestellt, ob eine verbindliche Zustimmung seitens Basel-Stadt zielführend sei, bevor die Planung des ZUBA angegangen und finanzielle Mittel eingesetzt würden. Dazu hielt die Vertretung von Basel-Stadt fest, es brauche Schritte von jedem Projektpartner und es sollte nicht gewartet werden, bis der andere den ersten Schritt tue. Seitens Basel-Stadt gebe es keine verbindliche Zustimmung auf Parlamentsebene zum ZUBA, jedoch auch kein Veto dagegen. Ein Kommissionsmitglied fragte, ob die Gefahr bestehe, dass sich das Basler Stimmvolk noch gegen den ZUBA ausspreche. Die Vertretung von Basel-Stadt führte aus, die Grossratsbeschlüsse seien referendumsfähig, jedoch brauche es für eine Baubewilligung keinen Grossratsbeschluss. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens seien jedoch Einsprachen möglich. Ein anderes Kommissionsmitglied wies auf den Passus im Basler Umweltschutzgesetz hin, dass bis 2050 ausschliesslich Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten stattfinden sollten, die emissions-, klima- und ressourcenschonend sind, ausser es handelt sich um Hochleistungsstrassen. Der ZUBA sei keine solche Strasse. Die Vertretung von Basel-Stadt äusserte, der ZUBA könne nicht isoliert betrachtet werden, sondern der ganze Kanton sei betroffen. Eine abschliessende Antwort sei jedoch nicht möglich.

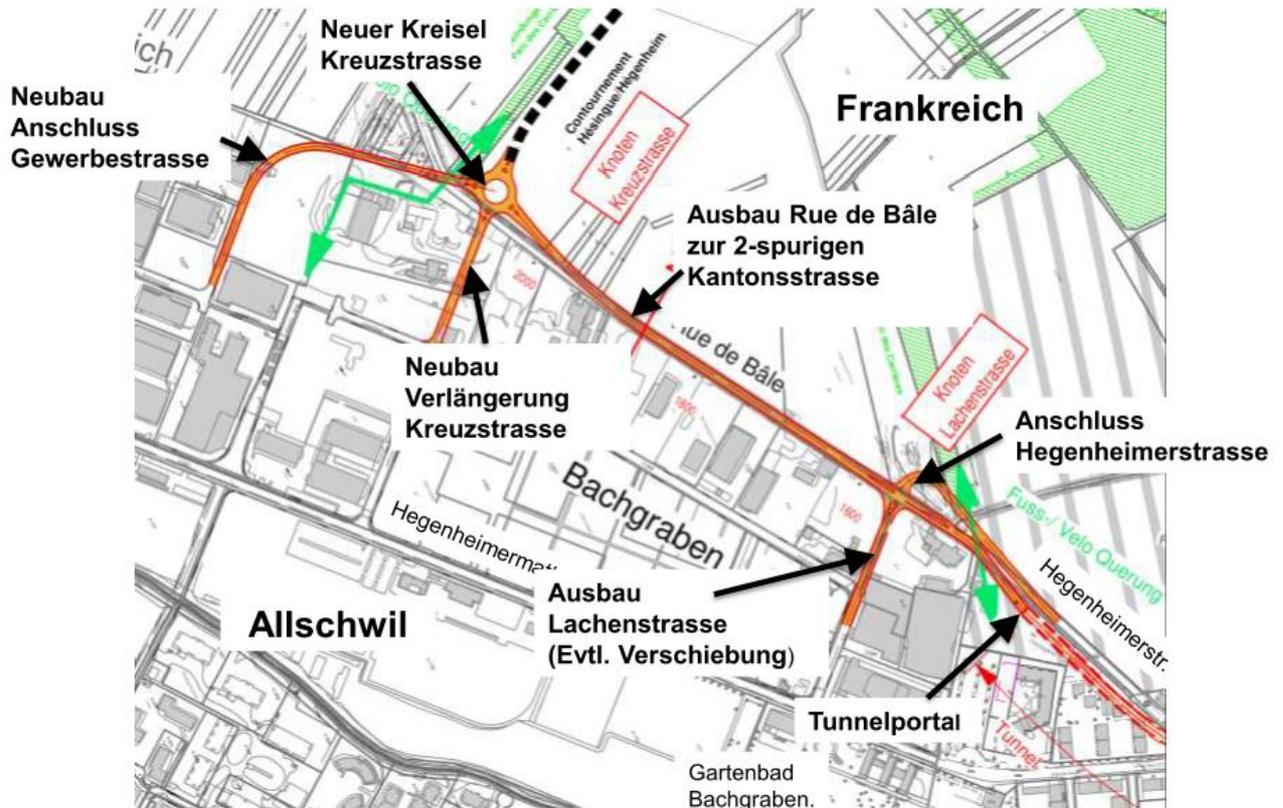
Zum Stand der Planungen der beiden Projekte Tram und Velovorzugsroute im Zeitpunkt des Realisierungskredits für den ZUBA wurde ausgeführt, dass die Velovorzugsroute abschnittsweise realisiert werde. Bezüglich des Trams sollte der Realisierungskredit (Grossratsbeschluss) gefällt und das Ausführungsprojekt in Erarbeitung sein.

2.3.4 ZUBA-Anschluss Gewerbestrasse in Allschwil

Die Verwaltung zeigte auf, welche Strassen als Folge des Baus des Zubringers eine Mehr- oder Minderbelastung an Verkehr erfahren würden, soweit abschätzbar. Seitens Kommission wurde die Frage aufgeworfen, welche Bedeutung der vom Kanton geplante ZUBA-Anschluss an die Gewerbestrasse habe, um den Mehrverkehr auf einem Abschnitt des Hegenheimermattwegs möglichst gering halten zu können. Um für den öV die Situation nicht zu verschlimmern, sollte durch die Gemeinde möglichst viel Verkehr aus dem Bachgraben-Areal auf die Gewerbestrasse und so direkt ohne Umweg via Hegenheimermattweg und Kreuzstrasse gelenkt werden. Die Vertretung von Allschwil hielt fest, der grösste Teil des Verkehrs sei über die Kies-/ und Kreuzstrasse abzuwickeln, jedoch werde die Gemeinde auch die Gewerbestrasse einbeziehen, sollte dies notwendig sein. Die Verwaltung führte aus, dass die Berechnungen der Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der Anbindung der Gewerbestrasse erfolgt seien. Die Anbindung Gewerbestrasse verbessere die beabsichtigte verkehrliche Wirkung des ZUBA und helfe, neuralgische Stellen auf dem Hegenheimermattweg zu entlasten. Für ein Tram Bachgraben, welches auf dem Hegenheimermattweg verkehren wird, sei dies wichtig. Die Gemeinde befürchte jedoch, dass Schleichverkehr via Gewerbestrasse in Richtung Dorf entstehe. Es sei nicht vorhersehbar, wie sich der Verkehr verhalten werde. Der ZUBA werde erst in zehn Jahren in Betrieb genommen. Der Anschluss Gewerbestrasse müsse jedoch mitgedacht werden. Seitens Kommission wurde festgehalten, es müssten ent-

sprechende Massnahmen getroffen werden, um den Schleichverkehr zu verhindern. Wichtig sei, dass alle Optionen offengehalten werden sollten.

Situation Erschliessung Bachgraben



2.3.5 Gesamtkonzept der Erschliessung

Kritische Stimmen aus der Kommission verwiesen auf die Ablehnung der Verlängerung des Trams Nr. 14 nach Salina Raurica in der Volksabstimmung. Die Befürchtung bestehe, dass auch das Bachgrabengebiet schliesslich nur eine optimale Strassenerschliessung hätte, aber die öV-Erschliessung nie erfolgen würde, wie dies nun in Salina Raurica der Fall sei. Dagegen wandte ein Kommissionsmitglied ein, die beiden Gebiete seien nicht vergleichbar, weil Salina Raurica proaktiv hätte erschlossen werden sollen, das Bachgrabengebiet hingegen bereits teilweise bebaut sei.

Ein Teil der Kommission betonte, es handle sich beim ZUBA um einen Teil eines Erschliessungskonzepts, das als Ganzes realisiert werden müsse: der ZUBA, die Velovorzugsroute, Fussgängerverbindungen und die Trammerschliessung. Werde nur der ZUBA realisiert, sei dies nicht sinnvoll. Zudem seien Strategiewechsel teuer. Es bestünden zwar Absichtserklärungen auf Regierungsebene, jedoch werde befürchtet, dass diese nicht ausreichen. Sie könnten von den Parlamenten ausgehebelt werden oder beispielsweise könnte mit einer Volksabstimmung in Basel-Stadt eine Untertunnelung der Stadt oder das Tram verhindert werden. Deshalb sollten erst Mittel freigegeben werden, wenn rechtskräftige Beschlüsse seitens Basel-Stadt und Allschwil vorlägen. Ein Kommissionsmitglied stellte sodann die folgenden drei Anträge zum Landratsbeschluss:

Antrag 1: Kanton BL – BS: Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Grossen Rats BS (inklusive allfälliges Referendum) zum ZUBA und ein positiver Beschluss zum Projektkredit für das Tram Bachgraben vorliegt.

Antrag 2: Kanton BL – Gemeinde Allschwil: Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein positiver Beschluss inkl. Routenführung für eine Velovorzugsroute für die Erschliessung des Bachgrabengebiets durch den Einwohnerrat Allschwil vorliegt.

Antrag 3: Kanton BS – BL (Tram): Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Landrats BL (inklusive allfälliges Referendum) zum neuen Tram vorliegt.

Gegen die Anträge wurde vorgebracht, dass der Kanton Basel-Landschaft seinen Teil erfüllt habe. Mit der Zustimmung zum ZUBA solle ein Zeichen gesetzt und signalisiert werden, dass es vorwärts gehen solle. Es sei nicht zielführend, auf die anderen Beteiligten zu warten. Die Kommission lehnte alle drei Anträge mit 8:4 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:3 Stimmen bei zwei Enthaltungen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

02.02.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

betreffend ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt für den Zubringer Bachgraben – Allschwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 15'900'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird für vorgezogenen Landerwerb eine neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 2'500'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
4. Der Regierungsrat wird beauftragt, die in seiner Kompetenz liegenden, erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine Grenzverschiebung zwischen Frankreich und der Schweiz im Bereich des Abschnitts Rue de Bâle zu ermöglichen.
5. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a. der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2 und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. Ziff. 4 dieses Beschlusses tritt nur in Kraft, sofern die Ziff. 1, 2 und 3 dieses Beschlusses in Rechtskraft erwachsen.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: