

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Allschwil, Neugestaltung Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8, Genehmigung des Generellen Projektes der Tramverlängerung und Ausgabenbewilligung für die Projektierung

2023/431

vom 3. April 2024

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Mit der Neugestaltung der Binningerstrasse in Allschwil soll das dortige Wohn- und Gewerbegebiet entwickelt und besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Zentrale Elemente sind die Verlängerung der Tramlinie 8, mit der Allschwil direkt an den Bahnhof SBB angeschlossen wird, und die Schaffung einer zentralen Grünzone. Das vorliegende Projekt ist in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil und in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt entstanden. Mit dieser Vorlage werden beim Landrat CHF 3,7 Mio. für die Bereinigung des Vorprojekts und zur Erarbeitung des Bauprojekts inklusive der Bewilligungsverfahren beantragt.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten. Gegen die Vorlage wurde vorgebracht, dass in der Gemeinde Allschwil Uneinigkeit gegenüber der Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse und der Tramverlängerung bestehe. Zudem bestehen in einem Teil des Projekts (Knoten Binninger-/Spitzwaldstrasse) noch offene Fragen bezüglich der Machbarkeit der vorgeschlagenen Variante. Die Kommission hat den Landratsbeschluss darum geändert. Damit zuerst das Mitwirkungsverfahren in der Gemeinde abgeschlossen und die noch offene Frage bearbeitet werden kann, entschied die Kommission, nur die dafür notwendigen finanziellen Mittel zu sprechen. Zudem wird der Regierungsrat beauftragt, dem Landrat im kommenden Herbst eine aktualisierte Landratsvorlage vorzulegen. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

1. Ausgangslage

Mit der Neugestaltung der Binnerstrasse in Allschwil soll das dortige Wohn- und Gewerbegebiet entwickelt und besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der Projektperimeter erstreckt sich von der Verzweigung Neuweilerstrasse / Herrenweg in Basel-Stadt (Bearbeitung durch den Kanton Basel-Stadt) bis zum heutigen Schulareal Gartenhof. Zentrale Elemente sind die Verlängerung der Tramlinie 8, mit der Allschwil direkt an den Bahnhof SBB angeschlossen wird, und die Schaffung einer zentralen Grünzone gemäss der Masterplanung Binnerstrasse der Gemeinde Allschwil. Diese soll zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen und der Förderung des ökologischen Ausgleichs sowie der Naherholung dienen. Darüber hinaus werden alle Haltestellen entsprechend den aktuellen gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes gestaltet und ausgerüstet. Weiter wird in der Binnerstrasse die Verkehrssicherheit mit einem durchgehenden Radstreifen erhöht.

Das vorliegende Projekt ist in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil und in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt entstanden. Die Gemeinde Allschwil hat mit einer Testplanung 2019 die Basis gelegt für die parallele und koordinierte Ausarbeitung eines kommunalen Masterplans 2021 und eines kantonalen Betriebs- und Gestaltungskonzepts 2020. Beide Prozesse wurden durch den Einbezug der Grundeigentümer, des ansässigen Gewerbes und der Öffentlichkeit breit abgestützt und in der Gemeinde verankert. Auf Seiten Gemeinde stellt der Masterplan die Grundlage für die Teilzonenvorschriften Binnerstrasse (ca. 2024) und von Quartierplänen für Schlüsselareale im Entwicklungsgebiet dar. Seitens des Kantons wurde das Projekt für das Agglomerationsprogramm, 4. Generation, zur Mitfinanzierung angemeldet. Das erforderliche Konzessionsgesuch für die Tramverlängerung wurde 2023 durch die Basler Verkehrs-Betriebe beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Heute wird von einem Baubeginn im Frühjahr 2028 und einer Bauzeit von ca. drei Jahren ausgegangen.

Um Platz für die zentrale Grünzone zu gewinnen, sind im Bereich Letten bis Paradies Landzukäufe erforderlich. Die Planung sieht vor, dass sich die kantonale Hauptverkehrsstrasse aufspreizt und die neue Grünzone umschliesst. Das Tram soll im Mischverkehr fahren und neben einer Halte- und Wendemöglichkeit im Gartenhof zwei weitere Haltestellen (Letten und Paradies) erhalten. Zudem wird es eine umfassende Neugestaltung des Strassenkörpers inkl. darin befindlichen Werkleitungen geben.

Mit der höheren Flächenausnutzung als Folge der angepassten Zonenplanung, womit der anhaltend steigende Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen gedeckt werden soll, steigt auch der Mobilitätsbedarf. Dieser soll durch attraktive Umsteigebeziehungen und das öV-Angebot der Tramverlängerung 8 (Direktanbindung an Basel SBB) bewältigt werden. Weiter wird die Sicherheit des Veloverkehrs durch einen durchgehenden Radstreifen gestärkt. In Bereichen, in denen das sichere Queren der Strasse dies erforderlich macht (z. B. vor dem Schulhaus, an der Tramhaltestelle), werden Lichtsignalanlagen vorgesehen oder aber baulich die Möglichkeit einer späteren Nachrüstung geschaffen. Im Bereich des zentralen Grünraums sollen die Fussgängerinnen und Fussgänger gezielt durch dessen Gestaltung gelenkt werden, um den Strassenraum inkl. Tramgleis an vordefinierten Stellen zu queren.

Eine Kostenschätzung (+/- 20 %) geht für die Neugestaltung der Binnerstrasse inklusive Tramverlängerung von Gesamtkosten von rund CHF 81,39 Mio. inkl. MwSt. aus. Hierin enthalten sind der Landerwerb, die Grünraumgestaltung und die Gesamtkosten einer erforderlichen Autoeinstellhalle. Es wird mit Kostenbeteiligungen der Gemeinde Allschwil, des Kanton Basel-Stadt (nach dem Territorialprinzip) und von Privaten in Höhe von ca. CHF 15,80 Mio. sowie einem Beitrag des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramm Basel von voraussichtlich CHF 30,21 Mio. (40 % der anrechenbaren Kosten) gerechnet. Dies ergibt Nettoinvestitionskosten von CHF 35,38 Mio.

Mit dieser Vorlage werden beim Landrat CHF 3,7 Mio. für die Bereinigung des Vorprojekts und zur Erarbeitung des Bauprojekts inklusive den Bewilligungsverfahren beantragt.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 23. November, 7. Dezember 2023, 18. Januar, 1. und 29. Februar und 14. März 2024 behandelt; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Vertreter des Tiefbauamts Urs Roth, stv. Leiter, Axel Mühlemann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung (1. Februar 2024), sowie Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr (7. Dezember 2023, 18. Januar, 1. und 29. Februar 2024), und Thomas Waltert, Leiter Amt für Raumplanung (7. Dezember 2023, 1. und 29. Februar 2024), anwesend. Weiter nahmen an den Sitzungen vom 7. Dezember 2023 und 1. Februar 2024 als Vertreter der Gemeinde Allschwil Franz Vogt, Vizegemeinderatspräsident/Ressort Mobilität, und Adrian Landmesser, Bereichsleiter Bau-Raumplanung-Umwelt, teil. An der Sitzung vom 18. Januar 2024 fand eine Begehung (in Begleitung von Adrian Landmesser) sowie eine Anhörung zweier Investoren und von Roland Naef, Präsident Gewerbevereinigung KMU Allschwil Schönenbuch, statt.

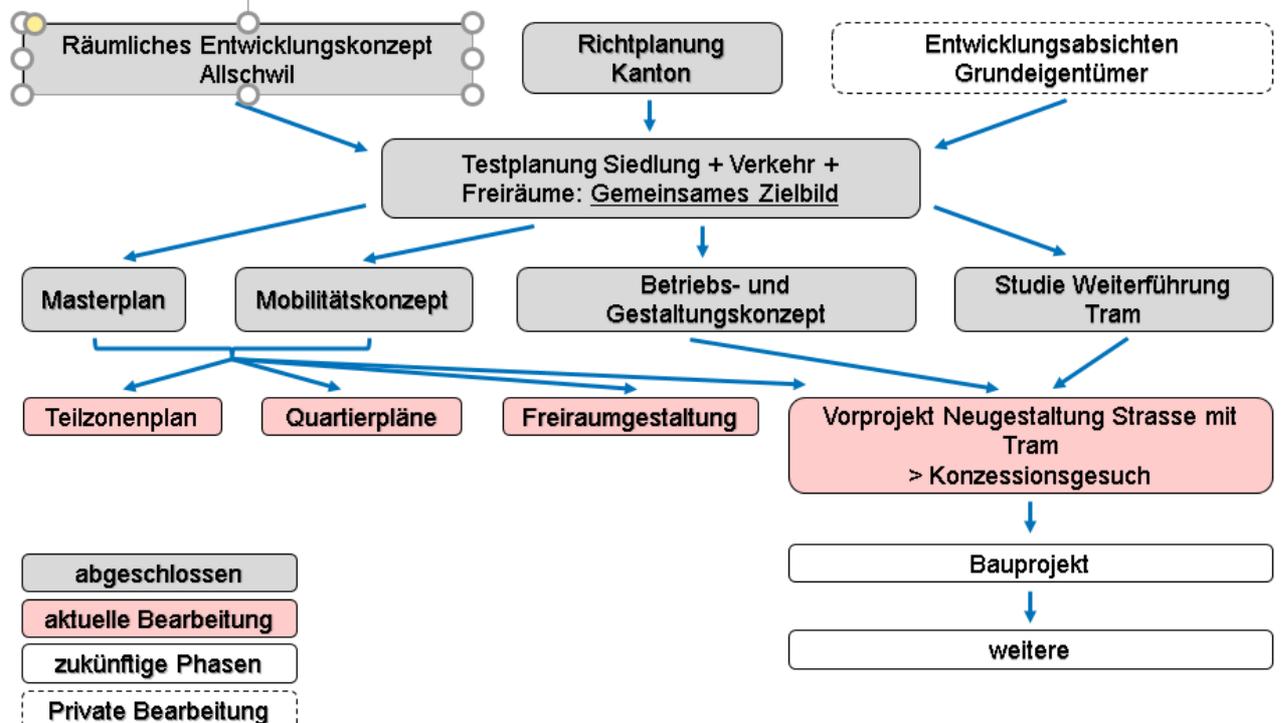
2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Einbettung des Projekts in die Planungen der Gemeinde

Abgestimmte Entwicklung / Projektablauf in Phasen



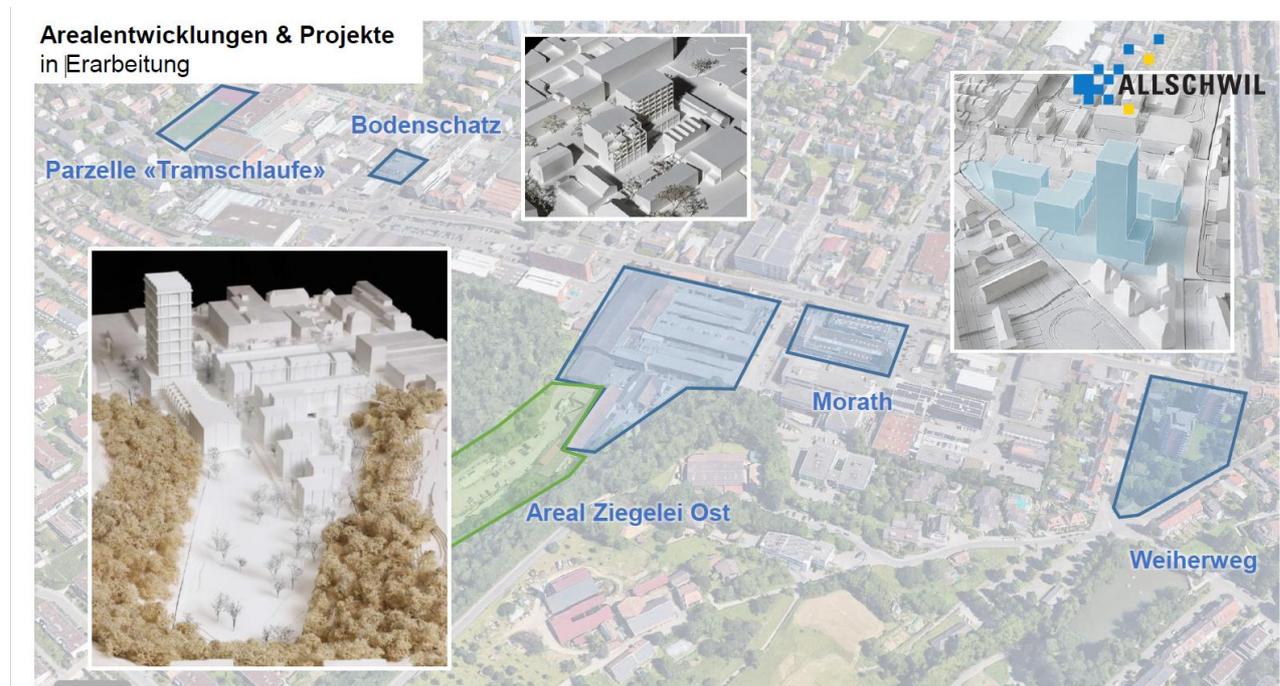
Die Kommission liess sich die Zusammenhänge zwischen dem vorliegenden Projekt und den Planungen der Gemeinde Allschwil aufzeigen. Die Verwaltung führte aus, dass es sich beim vorliegenden Projekt um einen Bestandteil einer ganzen Entwicklung handle, für die eine Testplanung, ein Masterplan, ein Mobilitätskonzept und ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet worden

sein. Weitere Planungen wie der Teilzonenplan Binningerstrasse und die Quartierpläne für einige Areale – beide Elemente seien in Erarbeitung – basierten auf dem Masterplan.

In Allschwil bestehe im Gebiet Binningerstrasse eine weitere Entwicklungsmöglichkeit, sollte der einst das Potenzial im Bachgrabengebiet ausgeschöpft sein. Vorgesehen sei eine Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe). Die verkehrliche Erschliessung des Gebiets reiche jedoch für künftige Entwicklungen nicht aus. Dies gelte auch für den Fall, dass die Entwicklung im Rahmen der aktuell geltenden Regelbauweise erfolgen würde. Die Regelbauweise ermögliche die Realisierung von bis zu 20 Meter hohen Gewerbebauten mit beispielsweise 6'000-8'000 Arbeitsplätzen, was zu mehr Pendlerverkehr führen würde. Massnahmen müssten also ohnehin getroffen werden. Um eine Situation wie im Bachgrabengebiet zu vermeiden und die verkehrliche Erschliessung nachträglich mit erheblichen Schwierigkeiten umsetzen zu müssen, solle die Erschliessung vorhanden sein, wenn die Entwicklung des Gebiets beginne.

Auf die Frage aus der Kommission nach dem weiteren Vorgehen bezüglich der Planungen führte die Verwaltung aus, dass die Planungsarbeiten zur Zonenplanrevision weitestgehend abgeschlossen seien und die öffentliche Mitwirkung zu Zonenplan und -reglement Siedlung im Februar 2024 erfolgt sei. Der Teilzonenplan Binningerstrasse befinde sich in Erarbeitung und das Mitwirkungsverfahren sei für kommenden Juni vorgesehen. Anfang 2025 sollen Zonenplan, Zonenplanreglement und der Teilzonenplan Binningerstrasse genehmigt und in Kraft gesetzt werden. Die Quartierpläne «Bodenschatz», «Ziegelei Ost» und «Morath» befänden sich in Erarbeitung und sollen nach der Genehmigung der Zonenplanrevision durch den Einwohnerrat in Kraft gesetzt werden. Der Quartierplan Weiherweg gehöre zwar nicht direkt zur Masterplanung Binningerstrasse, liege aber in unmittelbarer Nachbarschaft und befinde sich ebenfalls in Erarbeitung.

Die folgende Abbildung zeigt die Arealentwicklung im Raum Binningerstrasse.



In ihren Anhörungen erhielt die Kommission den Eindruck, dass die Umgestaltung der Binningerstrasse und die Tramverlängerung seitens Investoren begrüsst wird, da die Strasse durch das Tram vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werde, was für Zulieferer etc. weniger Stau bedeutet, und eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB ermöglicht wird. Zudem müsse Mitarbeitenden und Kunden eine ansprechende Umgebung präsentiert werden können. Seitens KMU-Vertretung wird die Tramverlängerung abgelehnt, vor allem mit dem Argument, dass das Tram Stau zur Folge habe, ein Lückenschluss zur Linie 6 sinnvoller wäre, die Erschliessung

per Bus erfolgen könne und die Tramschleife beim Schulhaus gefährlich sei. Weiter führe die Entwicklung zum Verlust von Gewerbeflächen insbesondere für lautes Gewerbe; das keine bezahlbaren Flächen mehr finde. Diesbezüglich hielt die Kommission fest, die Gewerbetreibenden müssten ihre Anliegen im Rahmen der Mitwirkung zum Teilzonenplan und zu den Quartierplänen einbringen. Es sei Aufgabe der Gemeinde, dass das laute Gewerbe günstige Flächen finde. Die Vertretung der Gemeinde Allschwil hielt fest, die Lärmstufe 3 werde beibehalten. Ein Kommissionsmitglied betonte, es sei wichtig, dass es Flächen für lautes Gewerbe gebe. Seitens Kommission wurde weiter auf potenzielle Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe verwiesen. Diese seien nicht von der Hand zu weisen und die Betroffenen hätten entsprechende Möglichkeiten, sich zu beschweren. Die Frage sei, was getan werde, damit es zu weniger Konflikten komme. Die Vertretung der Gemeinde Allschwil hielt fest, die Wohnungen kämen beispielsweise in den Obergeschossen zu liegen, während die unteren Geschosse der Gewerbenutzung vorbehalten seien, insbesondere auf der Strassenseite. Gemäss Masterplan sollen Anlieferungen und eher lärmige Tätigkeiten strassenseitig erfolgen. Somit können das Gewerbe im vorderen Teil einer Parzelle und die Wohnungen im hinteren Teil platziert werden, um der Lärmthematik zu begegnen. Es sei vorgegeben, dass Wohnraum nur in Verbindung mit Gewerberaum geschaffen werden könne. Ein Teil der Kommission äusserte Bedenken, ob der Gewerberaum überhaupt Abnehmer finde und ob dieser bezahlbar sei, da die Gefahr bestehe, dass die Mieten dafür höher sein würden. Der geplante Anteil an Gewerbeflächen sei hoch. Die Vertretung der Gemeinde Allschwil betonte, dies könne über eine entsprechende Preisgestaltung erfolgen.

2.3.2 *Verkehrliche Erschliessung*

Ein Teil der Kommission stellte die Notwendigkeit der Tramverlängerung infrage. Die Direktion führte aus, die geplante Entwicklung führe zu einer Zunahme des Verkehrs. Bei der Erarbeitung eines Quartierplans erfolge eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr und es müsse ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Zeige sich, dass der Mehrverkehr gewisse Knoten überlasten würde, sei die Genehmigungsfähigkeit des Quartierplans in Frage gestellt. Das Gesetz sehe vor, dass ein Quartierplan nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation führen dürfe. Vorliegend solle der MIV nicht zunehmen; dies sei auch eine Bedingung von Basel-Stadt. Die Kommission liess sich das Mobilitätskonzept vorstellen. Darin wird aufgezeigt, dass gewisse Knoten bereits jetzt an der Leistungsgrenze sind. Eine Analyse des Verkehrs (Ist-Zustand und künftige Entwicklung) ergab, dass bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen Massnahmen nötig wären. Es wurden als Folge im Mobilitätskonzept Massnahmen definiert und deren Wirkung abgeschätzt. Es zeigte sich, dass das Ziel, den MIV auf dem heutigen Stand zu plafonieren, mit einem solchen Massnahmenkonzept nur bedingt erreicht werden kann. Eine zentrale Massnahme stellt die Verlängerung der Tramlinie 8 dar, die auch als Legitimation für weitere Massnahmen wie die Reduktion von Parkplätzen dient. Auch weitere Massnahmen würden gemäss Prioritätensetzung umgesetzt. Eine Plafonierung des Verkehrs wird nur dann erforderlich, wenn das maximal mögliche Potenzial des Entwicklungsgebiets ausgenutzt werde, was praktisch nie der Fall sei. Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, was geschehe, wenn der MIV infolge der Nicht-Realisierung der Tramverlängerung nicht wie vorgesehen plafoniert werden könne. Dazu führte die Verwaltung aus, kapazitätsbestimmend seien zwei Verkehrsknoten ausserhalb des Projektperimeters (Neuweilerplatz, Basel, Verzweigung Binninger-/Baslerstrasse); diese könnten praktisch nicht mehr Verkehr aufnehmen. Werde die erforderliche Begrenzung des MIV nicht erreicht, seien Massnahmen zu verschärfen oder einzuleiten. Sonst könnten gewisse Quartierpläne nicht bewilligt werden, mit der Folge, dass das Gebiet Binningerstrasse nicht oder nur beschränkt entwickelt werden könnte. Wie oben erwähnt, würden jedoch auch Ausbauten im Rahmen der Regelbauweise zu Mehrverkehr führen. Das Tram solle einen Teil des Verkehrs aufnehmen und es solle ein attraktives öV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Ohne Tramverlängerung würde die Binningerstrasse zudem nicht zeitnah umgestaltet werden können. Eine Zunahme des MIV führe insbesondere in den Spitzenstunden zu einer starken Verschlechterung des Verkehrsflusses. Das Tram führe zu einer Entlastung der Strasse und der Schaffung von Kapazität für diejenigen, die auf den MIV angewiesen seien.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob auch eine Busverbindung anstelle eines Trams denkbar wäre und wie viel diese im Unterschied zum Tram kosten würde. Dazu führte die Direktion aus, mit einem Bus sei keine direkte Anbindung an den Bahnhof Basel SBB möglich und die Fahrgäste müssten umsteigen. Jede Umsteigebeziehung habe zur Folge, dass weniger Fahrgäste das entsprechende Verkehrsmittel nutzten. Zudem diene ein Tram der stadträumlichen Gliederung und stelle einen Standortfaktor dar. Betrachte man die Vollkosten (inkl. Personal, Energie, Unterhalt, Abschreibung, Verwaltungskosten), sei eine Buslinie um ein Drittel günstiger als ein Tram, jedoch werde ein Viertel mehr Fahrzeuge benötigt. Zu Stosszeiten müsse ein Fahrzeug mehr eingesetzt werden als beim Tram. Die Betriebskosten könnten um 10-15 % geringer ausfallen, jedoch könnten sich die Gesamtkosten erhöhen, da auf baselstädtischem Boden ein Parallelbetrieb Bus-Tram gegeben wäre. Die Kurse wären unterschiedlich ausgelastet und hätten nur teilweise Anschluss auf das Tram Nr. 8. Es müsse ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem gewährleistet werden können, sowohl innerhalb des Tramperimeters als auch ausserhalb (in Basel-Stadt). Ein Teil der Kommission bezweifelte, dass ein Bus eine realistische Lösung darstelle, um die zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitnehmenden aufnehmen zu können. Ohne verkehrliche Massnahmen würde ein «Verkehrsinfarkt» resultieren, der für das Gewerbe keine Vorteile brächte.

Ein weiteres Thema in der Kommissionsdebatte war der Knoten Binninger-/Spitzwaldstrasse, da bezüglich dessen Form noch Unklarheiten bestehen. Die Direktion führte aus, der Knoten solle als Kreisel ausgestaltet werden, jedoch müssten die verschiedenen Varianten noch genauer beurteilt werden. Für die Umgestaltung des Knotens sei der Erwerb von Land erforderlich. Die betroffenen Grundeigentümer seien informiert worden, jedoch brauche es noch weitere Gespräche und Abklärungen. Ein weiteres Thema sei der Eingriff in die ISOS-Schutzzone, welche durch eine Kreiselveariante ebenfalls erforderlich würde.

2.3.3 *Weiteres Vorgehen – Anpassung des Landratsbeschlusses*

Seitens Kommission wurde auf den Unmut, der aus Allschwil zu vernehmen sei, hingewiesen: Themen seien mehr Stau, Lärm, Nichteinbezug der Anwohnenden und Ängste der Eltern wegen der Tramschleife beim Schulhaus Gartenhof. Wenn der Landrat dem Projekt zustimme, werde mit grosser Wahrscheinlichkeit das Referendum ergriffen. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Einbezug der breiten Bevölkerung in Allschwil. Die Direktion führte aus, dass ein Einbezug bereits im Rahmen des Räumlichen Entwicklungskonzepts, der Test- und der Masterplanung erfolgt sei. Ebenso seien die betroffenen Grundeigentümer, die Land abtreten müssten, einbezogen worden. Auch werde nach der Verabschiedung dieser Vorlage durch den Landrat ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen sich die breite Bevölkerung äussern könne. Ein Kommissionsmitglied verwies darauf, dass der Bevölkerung gegenüber viele Planungen vermittelt werden müssten: die Zonenplanänderung, der Teilzonenplan Binningerstrasse und die Quartierplanungen. Die Entwicklung im Bachgrabengebiet habe nachteilige verkehrliche Auswirkungen. Somit bestehe die Gefahr, dass alle, die Furcht vor negativen Folgen der Entwicklung hätten, ein Referendum gegen die Tramverlängerung unterstützen würden. Deshalb brauche es kommunikative Überzeugungsarbeit der Gemeinde. Im jetzigen Zeitpunkt seien vor allem die Gegner zu vernehmen, jedoch nicht die Befürworter. Die Kommission betonte die Wichtigkeit, dass die Bevölkerung von Allschwil und das Gewerbe die beiden Projekte Teilzonenplan Binningerstrasse und Tramverlängerung unterstützten. Ansonsten sei die ganze Entwicklung gefährdet. Es wäre nicht zielführend, wenn die Tramverlängerung in einer kantonalen Volksabstimmung abgelehnt würde, wie dies mit der Tramverlängerung der Linie 14 in Pratteln geschehen sei.

Die Kommission kam zum Schluss, in Folge der in Allschwil herrschenden Uneinigkeit gegenüber der Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse und der Tramverlängerung solle zuerst das Mitwirkungsverfahren abgeschlossen werden. Deshalb stelle sich die Frage, ob der Zeitpunkt für den Beschluss der vorliegenden Landratsvorlage richtig sei. Zudem erachtete es die Kommission als notwendig, zu klären, ob die in der neuen Legislatur amtierende Exekutive und Legislative von Allschwil nach wie vor hinter der geplanten Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse stehen. Die Verwaltung erhielt darum den Auftrag, gemeinsam mit Allschwil einen Vorschlag zu erarbeiten, wie mit der Vorlage weiter verfahren werden soll. Die Verwaltung schlug vor, das Geschäft bis Okto-

ber/November 2024 zu sistieren. Da die Mittel, die der Regierungsrat in eigener Kompetenz sprechen könne, ausgeschöpft seien und für Ausgaben von über CHF 1 Mio. der Landrat zuständig sei, werde dem Landrat im Mai/Juni 2024 eine kurze Vorlage (Ausgabenbewilligung) vorgelegt, um die nötigen Mittel für den Abschluss der Arbeiten zu erhalten. Ende Mai werden Gemeinde und Kanton gemeinsam einen Informationsanlass in Allschwil zum Start der Mitwirkung durchführen. Während 30 Tagen werde die Mitwirkung zur Tramverlängerung und zum Teilzonenplan Binningerstrasse möglich sein. Im Oktober sollen das Mitwirkungsverfahren abgeschlossen und die Ergebnisse kommuniziert werden. Parallel zum Mitwirkungsverfahren würden Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern geführt und die Kommunikation intensiviert (Erklärvideos zu den beiden Projekten, Beiträge im Wochenblatt etc.). Im kommenden Oktober oder November könne die die Beratung der Vorlage in der BPK erneut aufgenommen werden. Der Zeitplan müsste angepasst werden, da sich das Projekt um ein Jahr verzögern würde. Weil die Tramverlängerung im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten sei, müsse grundsätzlich 2028 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Dieser Termin könne nicht eingehalten werden, weshalb beim Bund eine Erstreckung der Frist beantragt oder das Projekt aus dem Agglomerationsprogramm abgemeldet und im Agglomerationsprogramm der 5. Generation angemeldet werden müsse. Die Verwaltung werde das genaue Vorgehen klären. Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, zu welcher Verzögerung ein Referendum führen würde, hielt die Verwaltung fest, es gehe um ein weiteres Jahr.

Ein Kommissionsmitglied erachtete es nicht als sinnvoll, das Geschäft zu sistieren und die Beratungen im Herbst mit der gleichen Landratsvorlage fortzusetzen, und schlug vor, die vorliegende Vorlage im Landrat abschliessend zu beraten und den Landratsbeschluss entsprechend anzupassen. Dieser solle einerseits eine Beschlussziffer zu den kurzfristig erforderlichen finanziellen Mitteln enthalten – und andererseits den Auftrag an den Regierungsrat, dem Landrat im Herbst eine aktualisierte Landratsvorlage vorzulegen. Darin könnten die Ergebnisse der Mitwirkung aufgenommen werden. Gegen diesen Vorschlag brachte ein anderes Kommissionsmitglied vor, die Vorlage solle sistiert werden, da die Mitwirkung ergeben könnte, dass Allschwil kein Tram wolle. Lehne Allschwil das Tram ab, müssten keine weiteren Mittel in die Planung investiert werden. Die Verwaltung verwies darauf, dass die Mittel für die Mitwirkung benötigt würden.

Die Mehrheit der Kommission erachtete es als sinnvoll, die noch ausstehenden Arbeiten abzuschliessen. Im Rahmen der Mitwirkung sollten Lösungen für die erwähnten Schwierigkeiten aufgezeigt und Missverständnisse ausgeräumt werden. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, es handle sich um eine einmalige Chance für die Entwicklung eines Gebiets. Weiter wurde seitens Kommission betont, dass Allschwil bezüglich Kommunikation in die Pflicht genommen werden müsse.

Die Kommission diskutierte über die zu sprechenden finanziellen Mittel von CHF 420'000.- beziehungsweise CHF 230'000.-. Die Direktion führte aus, CHF 230'000.- würden für Mitwirkung, Kommunikation, Gespräche mit den stark betroffenen Grundeigentümern, mit denen bisher wenig Kontakt bestand, und die Variantenbeurteilung Knoten Spitzwaldstrasse/Binningerstrasse benötigt. CHF 190'000.- könnten für die Bereinigung des Vorprojekts «light» eingesetzt werden. Eine Mehrheit der Kommission erachtete die Tranche von CHF 190'000.- nicht als zwingend und sprach sich dafür aus, nur die notwendigen Mittel zu sprechen. Würde die höhere Summe gesprochen, könne dies eine Gegenreaktion auslösen in dem Sinne, dass weiter geplant und die Einwände gegen das Projekt nicht ernst genommen würden. Die Kommission stimmte schliesslich stillschweigend einem Betrag von CHF 230'000.- zu¹, ebenso einer abschliessenden Beratung des Geschäfts im Landrat. Die drei Beschlussziffern des Landratsbeschlusses werden gestrichen und zwei neue aufgenommen:

1. *Für die noch zu erbringenden Leistungen im Rahmen der Vorprojektierung der Neugestaltung der Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 230'000.- bewilligt*

¹ Das zuständige Organ hat nur noch den eigentlichen Erhöhungsbetrag zu bewilligen. Bereits in der Kompetenz von Regierungsrat oder Direktion gesprochene Ausgabenbewilligungen bleiben bewilligt; deren Betrag ist nur relevant, um das für die beantragte Erhöhung zuständige Organ bestimmen zu können.

2. *Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat im Herbst 2024 eine aktualisierte Landratsvorlage zum Beschluss des Generellen Projekts der Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil und zur Genehmigung der finanziellen Mittel für die Projektierung vorzulegen.*

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

4. Durchführung einer Eintretensdebatte

://: Die Kommission hat einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte im Landrat gemäss § 64 Abs. 1^{bis} der Geschäftsordnung beschlossen.

03.04.2024 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Allschwil, Neugestaltung Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8, Genehmigung des Generellen Projektes der Tramverlängerung und Ausgabenbewilligung für die Projektierung

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die noch zu erbringenden Leistungen im Rahmen der Vorprojektierung der Neugestaltung der Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 230'000.- bewilligt.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat im Herbst 2024 eine aktualisierte Landratsvorlage zum Beschluss des Generellen Projekts der Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil und zur Genehmigung der finanziellen Mittel für die Projektierung vorzulegen.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: