

Vorlage an den Landrat

Allschwil, Neugestaltung Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8, Genehmigung des Generellen Projektes der Tramverlängerung und Ausgabenbewilligung für die Projektierung
2023/431

vom 29. August 2023



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Mit der Neugestaltung der Binningerstrasse in Allschwil soll das vorhandene Wohn- und Gewerbegebiet sowie der öffentliche Verkehr aufgewertet und der Entwicklung der Gemeinde Rechnung getragen werden. Der Projektperimeter erstreckt sich von der 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, zur Verbesserung des Stadtklimas und Förderung des ökologischen Ausgleichs sowie zur Naherholung. Darüber hinaus werden alle Haltestellen entsprechend den aktuellen gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes gestaltet und ausgerüstet und u. a. wird in der Binningerstrasse 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, zur parallelen und koordinierten Ausarbeitung eines anschliessenden Masterplans 2021 der Gemeinde und des Betriebs- und Gestaltungskonzepts 2020 durch den Kanton Basel-Landschaft. 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 Binningerstrasse (ca. 2024) und von Quartierplänen für Schlüsselareale im Entwicklungsgebiet dar. Auf Seite Kanton ist das Projekt für das Agglomerationsprogramm, 4. Generation, zur Mitfinanzierung angemeldet worden. Das erforderliche Konzessionsgesuch für die Tramverlängerung wurde 2023 durch die Basler Verkehrs-Betriebe an das Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Heute wird von einem Baubeginn im Frühjahr 2028 und einer Bauzeit von ca. 3 Jahren ausgegangen.

Um Platz für die zentrale Grünzone zu gewinnen, sind im Bereich Letten bis Paradies Landzukäufe erforderlich. Hier spreizt sich die kantonale Hauptverkehrsstrasse auf und umschliesst die neue Grünzone. Das Tram fährt im Mischverkehr und erhält neben einer Halte- und Wendemöglichkeit im Gartenhof zwei weitere Haltestellen Letten und Paradies. Für die technische Ausrüstung der Tramanlagen sind zwei neue Gleichrichterstationen zur Versorgung der Tramlinien mit Strom vorgesehen. Zudem wird es eine umfassende Neugestaltung des Strassenkörpers inkl. darin befindlichen Werkleitungen geben.

Infolge höherer Flächenausnutzung aus der angepassten Zonenplanung, um so den anhaltend steigenden Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen nachzukommen, wird auch der Mobilitätsbedarf zunehmen. Dessen Bewältigung wird durch attraktive Umsteigebeziehungen und das öV-Angebot der Tramverlängerung 8 (Direktanbindung Basel SBB) unterstützt. Weiter wird die Sicherheit des Veloverkehrs durch einen durchgehenden Radstreifen gestärkt. In Bereichen, in denen das sichere Queren der Strasse es 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 werden Fussgängerströme gezielt durch dessen Gestaltung gelenkt, um den Strassenraum inkl. Tramgleis an vordefinierten Stellen zu queren.

Eine Kostenschätzung (+/- 20 %) geht von Gesamtkosten der Neugestaltung der Binningerstrasse inklusive Tramverlängerung von rund 81,39 Mio. Franken inkl. MwSt. aus. Hier 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. 15,80 Mio. Franken sowie einem Beitrag des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramm Basel von voraussichtlich 30,21 Mio. Franken (40 % der anrechenbaren Kosten) gerechnet. Dies ergibt Nettoinvestitionskosten von 35,38 Mio. Franken.

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

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	6
2.2.2.	<i>Projektziele und vorhergehende Untersuchungen</i>	7
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	9
2.3.	Erläuterungen	10
2.3.1.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	10
2.3.2.	<i>Allgemein/ Übergeordneter Projektbeschreibung</i>	10
2.3.3.	<i>Abschnitt West: Gartenhof – Fabrikstrasse</i>	12
2.3.4.	<i>Abschnitt Mitte: Ziegelei / Letten</i>	13
2.3.5.	<i>Abschnitt Ost: Stockbrunnenrain – Langenhag</i>	14
2.3.6.	<i>Abschnitt Basel – Stadt</i>	15
2.3.7.	<i>Auswirkungen auf den Verkehr</i>	15
2.3.8.	<i>Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems</i>	18
2.3.9.	<i>Fazit</i>	19
2.3.10.	<i>Termine</i>	20
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	20
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	21
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	21
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	26
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	26
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	26
3.	Anträge	26
3.1.	Beschluss	26
4.	Anhang	27

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

IST-Situation

Heute ist die Binningerstrasse eine gewerblich geprägte kantonale Hauptverkehrsstrasse, die über mehrere Buslinien an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Ein Tramangebot oder eine Direktanbindung an den Bahnhof Basel SBB gibt es nicht.

Verkehr

Das heutige Verkehrsaufkommen lässt sich nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie folgt beschreiben:

Öffentlicher Verkehr (öV)

Das Gebiet Binningerstrasse wird im heutigen Zustand primär durch die drei Buslinien 33, 61 und 64 abgedeckt. Die Tramlinie 8 führt heute in Basel-Stad knapp an die Kantonsgrenze und wendet an der Haltestelle Neuweilerstrasse. Der ÖV erfährt, während der Morgenspitzenstunde (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP), gelegentlich leichte Behinderungen, funktioniert insgesamt aber gut.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV zeigt sich insgesamt eine zufriedenstellende Situation, einzig am Kreisel Fabrikstrasse stadtauswärts während der ASP zeigen sich längere Rückstausituationen und somit grössere Wartezeiten.

Auf dem Neuweilerplatz hingegen ist die Kapazitätsgrenze während den Spitzenzeiten erreicht und es zeigen sich längere Rückstaus und ungenügende Verkehrsqualitäten. Auf der Binningerstrasse beträgt im heutigen Zustand je nach Abschnitt das Verkehrsaufkommen 13-16'000 Fahrzeuge/Tag.

Veloverkehr

Für den Veloverkehr gibt es im heutigen Zustand kein separates Angebot (Radstreifen), er wird mit dem MIV bei Tempo 50 km/h im Mischverkehr geführt, was nicht den heutigen Bedürfnissen resp. Sicherheitsanforderungen entspricht.

Fussverkehr

Für den Fussverkehr zeigt sich insgesamt ein zufriedenstellendes Bild, da Querungen der Hauptrichtung mit Inseln oder Lichtsignalanlagen gesichert sind.

Auftrag

Die beiden Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) haben das gemeinsame Interesse, die heute unbefriedigende verkehrliche Situation im Gebiet Basel West, Allschwil und Binningen/Bottmingen zu verbessern. Beide Parteien setzen sich dafür ein, dass dieses Schlüsselprojekt rasch, wirtschaftlich, in gegenseitigem Einverständnis und in gegenseitiger Unterstützung geplant und realisiert wird. Zu diesem Zweck wurde am 29. Januar 2021 eine Absichtserklärung durch die jeweiligen Regierungsräte unterzeichnet.

Finanzierungsbeteiligung Bund

Die Tramverlängerung ist im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation angemeldet und wurde vom Bund in die Liste A aufgenommen mit Realisierungshorizont (Baubeginn) in den Jahren 2024 bis 2028.

Organisation

Die Federführung für die Ausarbeitung des kantonsüberschreitenden Projektes übernimmt das Tiefbauamt Basel-Landschaft. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem Nachbarkanton Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil, den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) als zukünftigen Tram-Betreiber und der Baselland Transport AG (BLT) als Betreiberin der Buslinien.

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. Rahmenbedingungen

Im kantonalen Richtplan, Teil Siedlung, ist das Gebiet um die Binningerstrasse als Entwicklungsgebiet für eine hochwertige Verdichtung mit Wohn-, Geschäfts- und Zentrumsnutzungen vorgesehen.

Basierend auf den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und dem Räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 hat die Gemeinde den Masterplan Binningerstrasse, als strategisches Lenkungsinstrument für eine koordinierte Siedlung und Infrastruktur verabschiedet. Die konzeptionelle Grundidee stammt aus einer städtebaulichen Testplanung, die unter Einbezug der kantonalen Planungsbehörden 2019 abgeschlossen werden konnte. Der Masterplan vertieft die Erkenntnisse aus der Testplanung und definiert Regeln für eine abgestimmte zukünftige Entwicklung des Raumes Binningerstrasse.

Die Gemeinde beabsichtigt die Ziele des Masterplans in der anstehenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung voraussichtlich bis im Jahr 2024 umzusetzen. Parallel dazu haben die Grundeigentümer die Möglichkeit, die Vorstellungen des Masterplanes innerhalb von Quartierplanungen weiter zu verfolgen.

- Binningerstrasse bleibt kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS), die Durchleitfunktion der Binningerstrasse muss gewährleistet bleiben.
- Heutige Verkehrsmengen (Anzahl Fahrzeuge) müssen auch in Zukunft gewährleistet werden.
- Tramführung von der heutigen Endhaltestelle / Wendeschlaufe bis zur Schulanlage Gartenhof, eine mögliche Bebauung auf der nicht durch das Projekt beanspruchten Fläche wird von der Gemeinde Allschwil geprüft.
- Aufwärtskompatibilität mit einer direkten Strassenverbindung von Oberwil an die Binningerstrasse, ohne den Umweg über den Dorfplatz. Projektbezeichnung: «Spange Oberwilerstrasse».

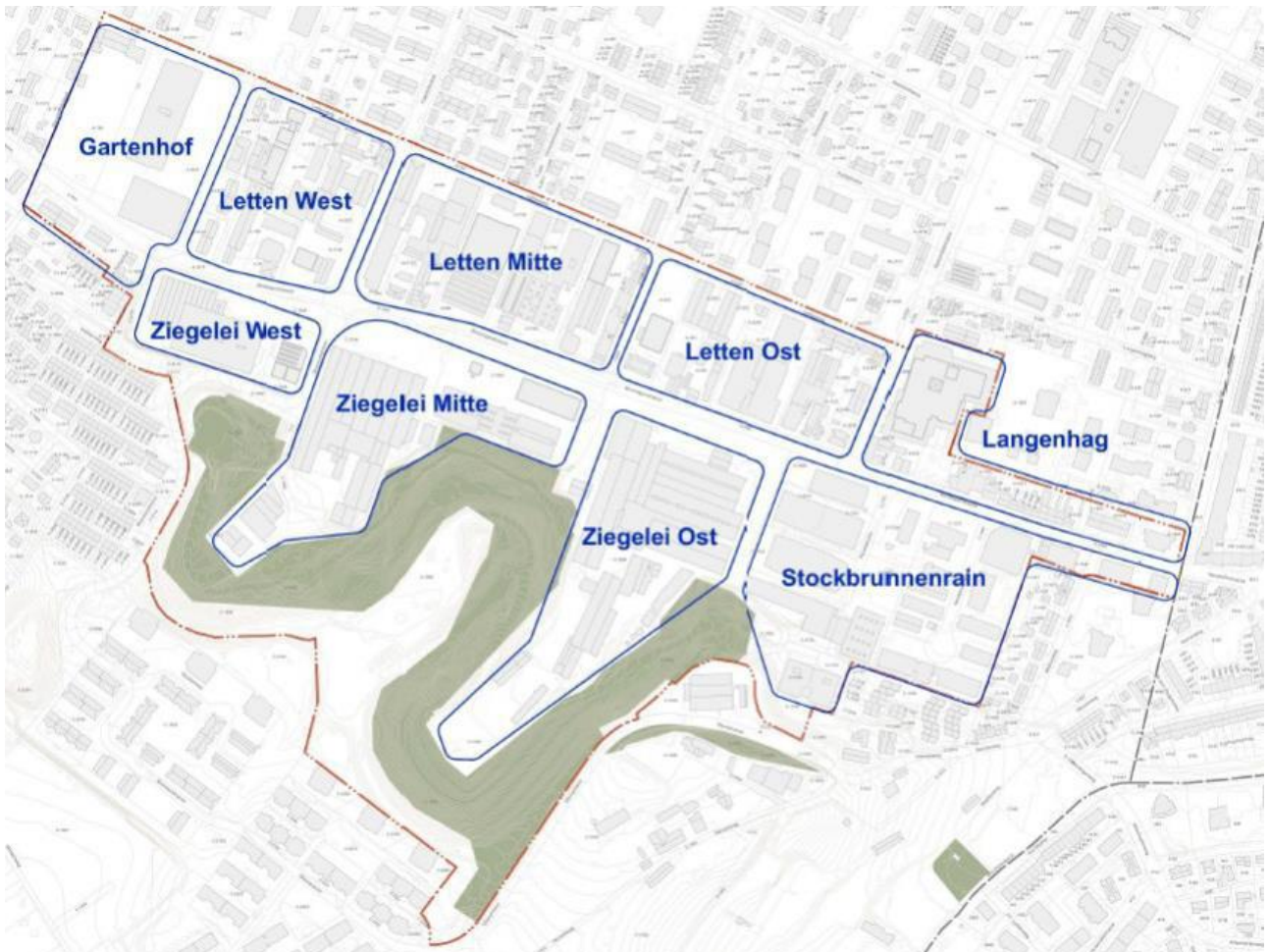


Abbildung 1 Gestaltungsperimeter des zu entwickelnden Siedlungsraums nach Vorstellungen der Gemeinde Allschwil

Die prosperierende Entwicklung der Gemeinde Allschwil unterliegt einem Einwohnerwachstum mit daraus resultierenden Mehrverkehr. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll der motorisierten Individualverkehr in der Binnigerstrasse trotz Einwohnerwachstum in etwa auf heutigem Niveau begrenzt werden können.

Zeitgleich sollen so, gemäss Agglomerationsprogramm, die Siedlungsqualität, eine ortsverträgliche Dichte sowie die Vielfalt und kurze Wege gefördert werden.

2.2.2. Projektziele und vorhergehende Untersuchungen

Mit dem Projekt «Neugestaltung Binnigerstrasse und Tramverlängerung Linie 8» wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil das heutige Gewerbegebiet Letten aufgewertet und entsprechend der im Kantonalen Richtplan vorgesehenen Bestimmung als Entwicklungsgebiet für Wohn-, Geschäfts- und Zentrumszonen gestaltet. Seitens Gemeinde wurde ein Masterplan entwickelt, der mit dem vom Tiefbauamt Basel-Landschaft ausgearbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Binnigerstrasse abgestimmt wurde.

Diese Ziele sind nachfolgend aufgeteilt in die Anspruchsgruppen «Gestaltung/ Städtebau, Funktionalität / Verkehr, Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit» verfolgt:

Anspruchsgruppe Zielkriterien	
Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen (letztere gemäss Masterplan aus Testplanung) abgestimmte Gestaltung
	Städtebauliche Qualität gestützt auf den Masterplan (aus Testplanung) gestärkt
	Begrünung/Entsiegelung
	Eigenständigkeit der Gestaltungsidee: – prägende Identitätsbildung für das Quartier – Binnerstrasse dient als Rückgrat für Quartierentwicklung
Funktionalität / Verkehr	Schaffung einer Traminfrastruktur und derer Zugänge für eine attraktive Nutzung und einen störungsfreien Betrieb
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)
	Hohe Verkehrssicherheit
	Gute Umsteigebedingungen an den Haltestellen Tram / Bus
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten: – MIV: Verkehrsqualität Stufe D für die Hauptbeziehungen – Busbetrieb: VQS C oder D mit ausreichender Priorisierung – Trambetrieb: Verlustzeiten minimiert, in der regulären Spitzenstunde soll der Betrieb noch weitgehend störungsfrei funktionieren – Velo + Fussverkehr: durchgehend und verkehrssicher
Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit	Investitionskosten in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen
	Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen
	Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen
	Abhängigkeiten von Drittplanungen/ -projekten minimiert

Für die einzelnen Zielkriterien wurden jeweils Indikatoren festgelegt, anhand derer die Bestvariante (Gesamtsystem) ermittelt und beurteilt werden konnte.

2.2.3. Künftige Situation

Die Gemeinde Allschwil mit heute etwa 21'570 (31.12.2021) Einwohnern und 11'877 (31.12.2020) Beschäftigten hat sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt. Besonders für die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ist weiter ein starkes Wachstum absehbar. Kurz- bis mittelfristig entsteht, in dem kantonalen Arbeitsgebiet Bachgraben, etwa 1km vom Entwicklungsgebiet Binningerstrasse entfernt, Raum für bis zu 6'000 weitere Arbeitsplätze. Die Verkehrsgrundlagen für das Projekt wurden im Rahmen der vorherigen Projektphase, Betriebs- und Gestaltungskonzept aufgearbeitet und bilden die Basis des Vorprojekts. Die darin verwendeten Zahlen für den Ist-Zustand basieren auf Verkehrszählungen aus den Jahren 2015 und 2018.

Das darauf aufbauende Prognoseszenario berücksichtigt die folgenden Punkte:

- neue Nutzungen (Art der Nutzung und Fläche) gemäss Masterplan der Gemeinde
- zusätzlicher Verkehr durch neue Nutzungen
- Verkehrsverteilung gemäss Verkehrserhebungen/ Verkehrsbericht
- Änderung des Modal Split infolge verbesserten Tram-, Velo- und Fussverkehrs-Angebots
- Für das potentiell zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierende Nachbarprojekt «Spange Oberwilerstrasse» (derzeit erfolgt nur eine Raumsicherung) wird lediglich die bauliche Aufwärtskompatibilität sichergestellt, der Verkehrszustand wird aber nicht weiter untersucht.
- Um die Auswirkungen auf den Projektperimeter und das umgebende, bestehende Verkehrsnetz abschätzen zu können, wurden weiterführende dynamische Verkehrsflusssimulationen durchgeführt, welche den Projektperimeter auf Seite Basel-Landschaft und zusätzlich die Neuweilerstrasse bis und mit Neuweilerplatz umfassten. Diese Simulationen wurden detailliert für die Morgen- und Abendspitze (MSP und ASP) anhand von Verkehrszählungen und Rückstaubeobachtungen zusätzlich kalibriert, um eine möglichst genaue Datengrundlage zu nutzen.

Mit der geplanten Nutzungsverdichtung entlang der Binningerstrasse wird zusätzlicher Quell- und Zielverkehr generiert. Während der Strassenraum der eigentlichen Neubaustrecke des Trams an sich leistungsfähig genug ist, könnte das umliegende Verkehrsnetz ohne weitere Massnahmen zu einer verstärkten Überlastung gelangen. Daher haben der Kanton Basel-Landschaft, der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Allschwil parallel zum Infrastrukturprojekt ein Projekt gestartet, um gemeinsame Regelungen bezüglich der weiteren Gebietsentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Binningerstrasse Allschwil zu erarbeiten («Mobilitätskonzept ESP Binningerstrasse Allschwil» abgekürzt MEBA). In diesem Zusammenhang wurde von den beiden Kantonen sowie der Gemeinde Allschwil eine Absichtserklärung zur weiteren Zusammenarbeit unterzeichnet. Damit ist gewährleistet, dass alle drei Partner bei der weiteren Gebietsentwicklung aufeinander abgestimmt planen und gemeinsame Ziele verfolgen können, um die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsnachfrage zu bewältigen. Im Verlauf des Jahres 2023 soll dazu eine Vereinbarung mit gemeinsamen Regelungen für die weitere Gebietsentwicklung abgeschlossen werden.

Im Infrastrukturprojekt selbst wurden für jeden einzelnen Knoten die Nachweise der technischen Leistungsfähigkeit erbracht. Optimierungen folgen dann in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens im Bauprojekt.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Gewählte Lösung / Projekt

Das Vorprojekt basiert auf der evaluierten Bestvariante des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK), welches mit dem Masterplan der Gemeinde Allschwil abgestimmt wurde. Berichte und Pläne können online abgerufen werden unter: <https://www.baselland.ch/politik-und-behörden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/gesamtverkehr/allschwil-basel-tram-letten>

Der zukünftige Charakter der Binningerstrasse wird massgeblich von dem zentralen Grünraum zwischen den Tramgleisen im mittleren Strassenabschnitt geprägt. Zu unterscheiden sind die vier Abschnitte West (Gartenhof – Fabrikstrasse), Mitte (Ziegelei / Letten), Ost (Stockbrunnenrain / Langenhag) und Kanton Basel-Stadt.

In Abbildung 2 sind die drei neuen Tramhaltestellen mit Distanzangaben untereinander inkl. die bestehende Haltestelle im Kanton Basel-Stadt dargestellt.

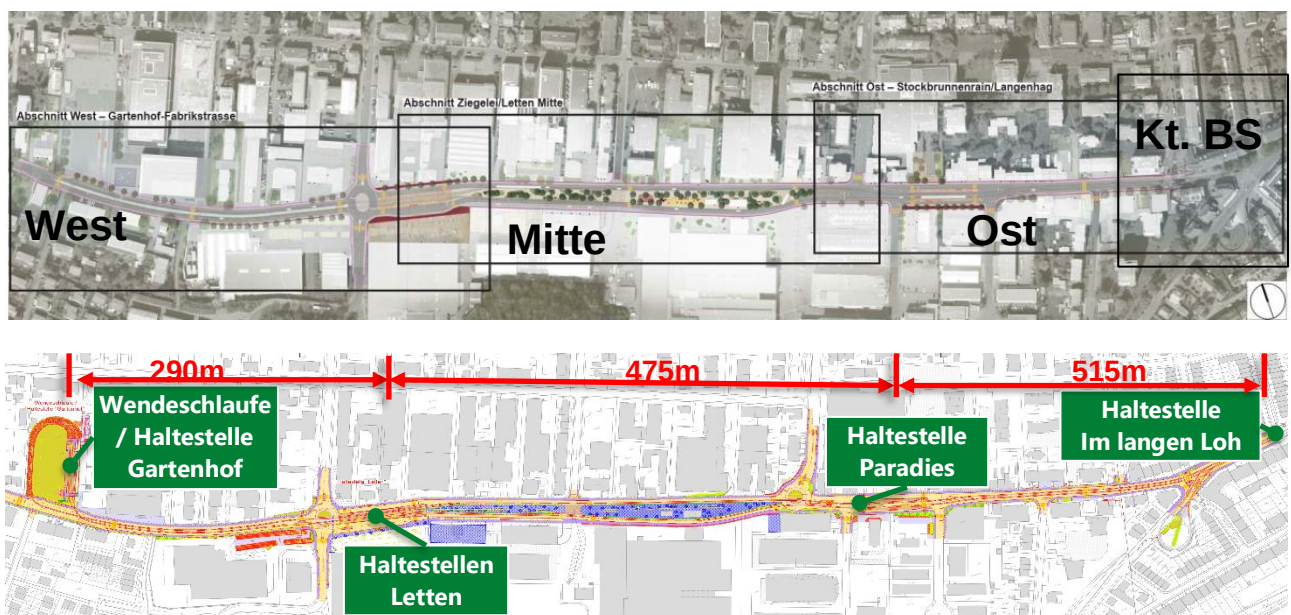


Abbildung 2 Projektübersicht mit Haltestellenangabe und zentralem Grünraum im Abschnitt Mitte

2.3.2. Allgemein/ Übergeordneter Projektbescrieb

Mischverkehr / Führung der Velofahrer

Je Fahrtrichtung werden ein 2,5 m breites Trottoir, ein 1,5 m breiter Radstreifen sowie eine 3 m breite Fahrspur für den MIV und das Tram erstellt. Dies erlaubt das parallele Fahren von MIV/Tram und Veloverkehr und führt zu einer minimalen Fahrbahnbreite von 9,00 m im Zweispurbetrieb resp. 4,50 m im Einbahnbetrieb. Darüber hinaus entsteht zwischen den Haltestellen Paradies und Letten ein zentraler Grünraum.



Abbildung 3 Normalprofil Binningerstrasse (Zweispurbetrieb) mit durchgehendem Radstreifen

Fussgängerquerungen

Bei den Fussgängerquerungen müssen genügende Sichtweiten sichergestellt werden. Dies führt bei Fahrbahnhaltestellen dazu, dass die Fussgängerquerung entweder geregelt oder mit einer Mittelinsel (Haltestelle Letten) versehen werden muss. Im Bereich von Längsparkplätzen ist es erforderlich, dass Parklücken geschaffen werden.

Im Bereich des zentralen Grünraums werden die Fussgängerströme mittels vorgegebener Quermöglichkeiten in der Binningerstrasse und durch die Grünraumgestaltung aktiv gelenkt. Alle Positionen der aufgeführten Fussgängerquerungen wurden mit der Gemeinde abgestimmt. Hierbei wurde, soweit zum jetzigen Zeitpunkt bekannt, auch auf die zukünftige Bebauungssituation Rücksicht genommen.

Haltestellen / Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Alle Haltestellen werden konform zum Behindertengleichstellungsgesetz ausgestaltet, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für alle und mit möglichst gutem Komfort zu ermöglichen.

Trassierung

Die Strassenanlage wird auf eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h auf Basis der aktuell gültigen normativen Vorgaben und ergänzenden Vorgaben der BVB projektiert.

Lärmschutz

Bei Neubauprojekten des Kantons Basel-Landschaft wird, um Geräuschemissionen zu reduzieren, standardmässig ein lärmindernder Asphaltbelag eingebaut.

Elektrifizierung Tram / Oberleitung

Das Aufhängen der Oberleitung erfolgt über separate zu stellende Masten oder an der Strassenbebauung anzubringende Abspannungen. Diese Abspann- und Halterungselemente nehmen auf die spätere Gestaltung der Strasse (z.B. Bepflanzungen, den zentralen Grünraum) Rücksicht.

Umwelt

Durch die Schaffung von Grünzonen wird neben zusätzlicher Beschattung die Entsiegelung von Oberflächen aktiv unterstützt. So wird auch die Biodiversität inkl. Brutflächen für Vögel innerhalb der Siedlungsstruktur gefördert.

Werkleitungstunnel

Mit der Umgestaltung der Binningerstrasse gehen umfangreiche Anpassungen und Neuverlegungen von Werkleitungen (z. B. Fernwärme) einher. Um den Bau, Betrieb und Unterhalt der Werkleitungen zu unterstützen ist in der nächsten Projektphase Bauprojekt die Erstellung eines Werkleitungstunnels zu planen.

2.3.3. Abschnitt West: Gartenhof – Fabrikstrasse

In diesem Abschnitt ist die Wendeschleife geplant. Diese kommt auf dem Areal der heutigen Sekundarschule zu liegen. Es wird ein durchgängiger Radstreifen je Fahrtrichtung inkl. Querungshilfe (per Lichtsignalanlage) zum Schulgelände Letten angeboten.

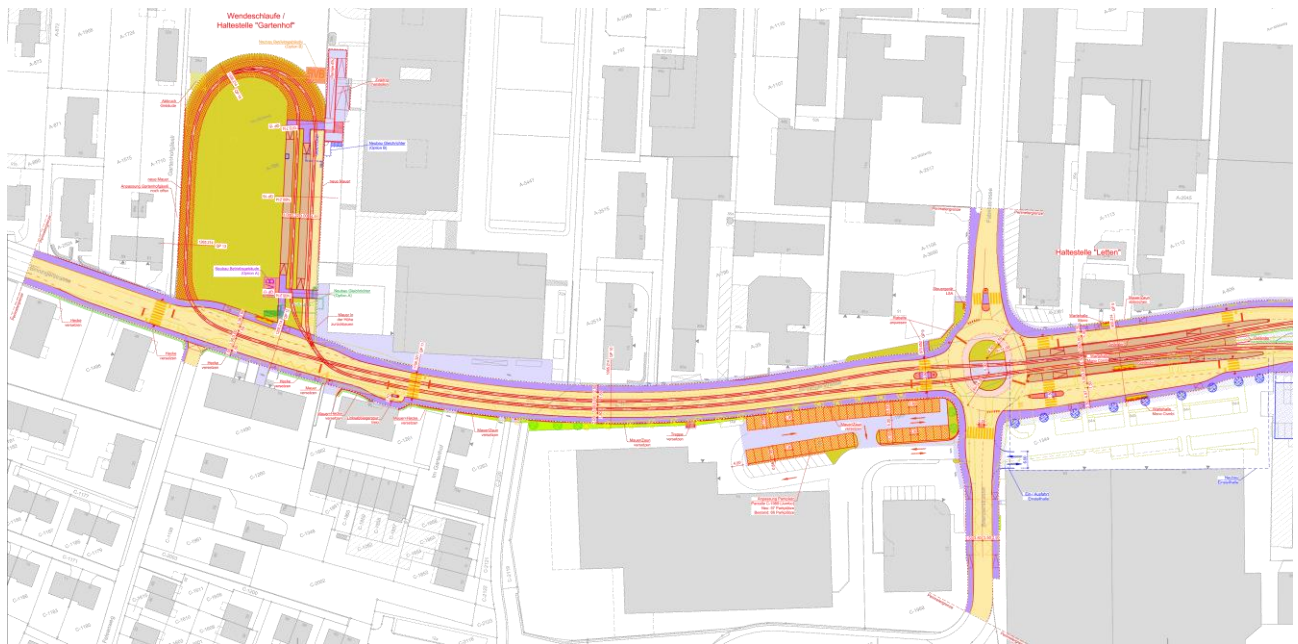


Abbildung 4 Situation Abschnitt Gartenhof

Das Terrain in der Wendeschleife wird flächig angehoben und mit Aushubmaterial aus dem restlichen Projektperimeter modelliert. Eine zukünftige Aufwärtskompatibilität zur Weiterführung der Tramlinie in Richtung Baslerstrasse (und Bachgraben) ist gegeben. Für die Stromversorgung ist eine Gleichrichteranlage unterhalb der Gleisanordnung vorgesehen. Die Wendeschleife Gartenhof wird so angelegt, dass bei Tramersatzverkehr auch Busse wenden können.

Die Flächen innerhalb der Tramwendeschleife sind im Besitz der Gemeinde. Bei der Planung der Wendeschleife wurde berücksichtigt, dass hier ein Gebäude realisiert werden kann. Mit einer Bedarfsanalyse klärt die Gemeinde, welche Nutzung den neuen Gebäuden zukünftig zukommen soll. Die dadurch wegfallende Sportanlage wird mit einem Neubau des Primarschulhauses am Hegenheimermattweg neu errichtet bzw. ersetzt. Zu beachten ist, dass auf dem Areal der zukünftigen Tramschleife die Bauzeitprovisorien des Ersatzneubaus der Sekundarschule Allschwil solange in Betrieb bleiben müssen, bis die neue Sekundarschulanlage inkl. die neue Sporthalle der Sekundarschule Allschwil gemäss [LRV 2020/699](#) realisiert und in Betrieb ist. Die bestehenden Sporthallen müssen bis zur Inbetriebnahme der neu zu errichtenden Sekundarschulanlage inkl. Sporthallen vorgehalten bzw. genutzt werden können.

Um den Fussgängerströmen zur Schulanlage Gartenhof, der Querverbindung zum Gartenhofgässli (Fortführung zum verkehrsberuhigten Lettenweg) und entlang der Fabrikstrasse gerecht zu werden, werden die Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen ausgestaltet. Darüber hinaus wurde für die Velofahrenden, welche von Allschwil Dorf her nach links zur Schulanlage Gartenhof fahren möchten, eine Aufstell- und Querungsmöglichkeit geschaffen.

Auf einen angedachten Mehrzweckstreifen aus dem BGK wird nach näherer Untersuchung der Abbiegebeziehungen zu Gunsten geringeren Landerwerbs verzichtet.

In diesem Abschnitt wird der Baumbestand – soweit möglich – insbesondere vor grösseren befestigten Flächen ergänzt. Die Baumreihe und die bestehende südliche Mauer (vor dem heutigen Jumbo) werden ersetzt.

2.3.4. Abschnitt Mitte: Ziegelei / Letten

Der zentrale Grünraum zwischen den beiden Fahrbahnen im Einrichtungsverkehr wird zum charakterprägenden Zentrum des Strassenraums und des weiterentwickelten Quartiers. Die im BGK Binningerstrasse beschriebene Ausstattung des Freiraumes mit Sitzmöglichkeiten, Begegnungs- und Bewegungsangeboten soll in einer Folgeplanung vertieft werden, ebenso die Bepflanzung, welche auch zu einem angenehmen Siedungsklima entlang der Binningerstrasse beitragen soll. Die beiden bestehenden, schützenswerten Backsteinbauten werden in den zentralen Grünraum integriert und neuen öffentlichkeitswirksamen Nutzungen zugeführt.

Die neue Tramhaltestelle Letten liegt in der Mitte zwischen den Fahrbahnen und ist aus dem mittigen Grünbereich direkt erreichbar. Auf den anliegenden Privatgrundstücken sollen, dort wo Haltestellen zu liegen kommen, Baumreihen realisiert werden. Attraktive Fussgängerverbindungen verknüpfen die Haltestellen mit dem neuen Lettenplatz. Es wird von stark frequentierten Einkaufsnutzungen des Letten Centers ausgegangen.

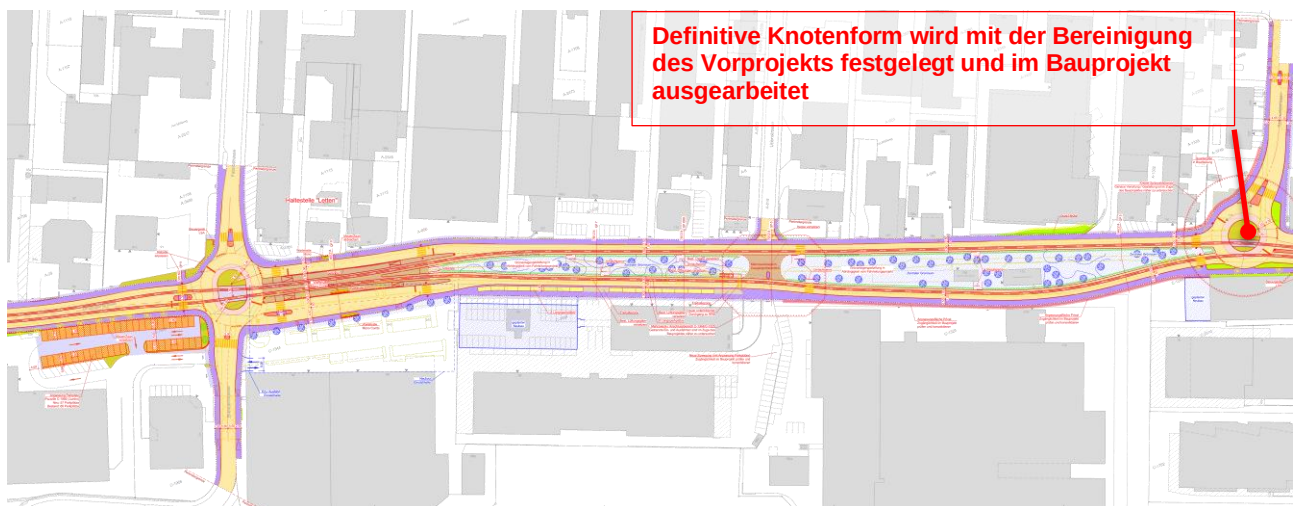


Abbildung 5 Situation Abschnitt Letten

Für die Haltestelle Letten und zur Umsetzung des angedachten Gestaltungskonzepts (resp. dem Ziel der Gemeinde mit Aufhebung möglichst vieler oberirdischer Parkplätze zur Schaffung eines Platzcharakters („Lettenplatz“)) werden oberirdische Parkplätze auf privatem Grund aufgehoben und in einer neu zu erstellenden Autoeinstellhalle (AEH) ersetzt / kompensiert. Da die Parkplätze dem dort ansässigen Gewerbe dienen, soll die Autoeinstellhalle ortsnahe, unter dem Lettenplatz und unter der Strassenanlage, zu liegen kommen. Infolge dieser baulichen und betrieblichen Abhängigkeiten wird die AEH zum Projektbestandteil.

Besonderes Augenmerk bezüglich des zentralen Grünraums liegt auf dem ökologischen Ausgleich und dem Angebot den Grünraum als Querungs- und Aufenthaltsraum nutzen zu können. So ist ein wichtiger Punkt die gemäss Behindertengleichstellungsgesetz konforme Anbindung der Haltestelle an den grünen Vernetzungstreifen.

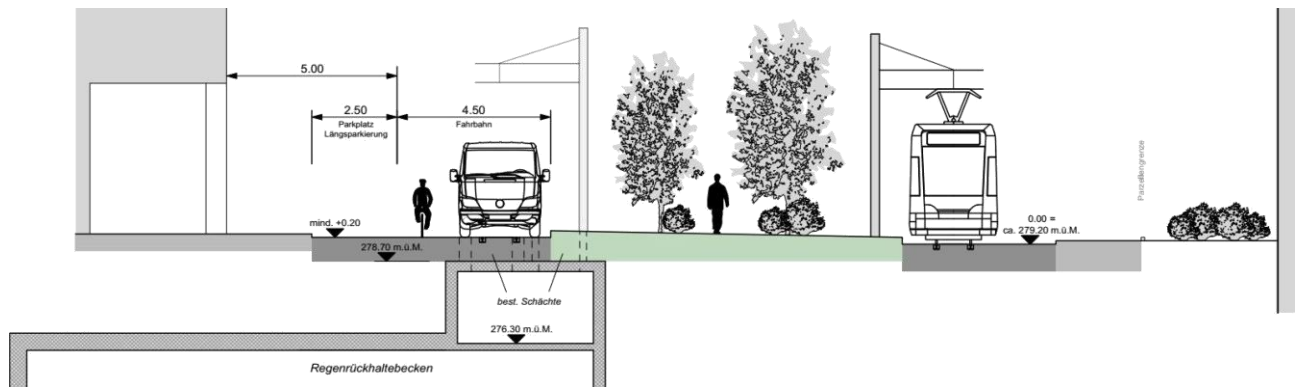


Abbildung 6 Schnitt durch das Regenrückhaltebecken inkl. zukünftiger Tram-/ Strassenlage vor Parzelle C-1984, Art der Oberleitungsbefestigung und Maststandorte nur zur Orientierung (Quelle: Betriebs- und Gestaltungskonzept)

2.3.5. Abschnitt Ost: Stockbrunnenrain – Langenhag

Die Gestaltung des östlichen Abschnittes im Übergang zur Stadt Basel orientiert sich an der Gestaltung der Neuweilerstrasse in Basel-Stadt. Hier prägen die teilweise vorhandene gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse und die geschlossene Bebauung den Ort. Für eine Platzgestaltung im Bereich der Tramhaltestelle ist das räumliche Potential kaum vorhanden. Mit einem schmalen Strassenquerschnitt sollen die noch vorhandenen Vorplätze möglichst gewahrt werden. Strassenbegleitende Bäume werden bei Entwicklung der angrenzenden privaten Parzellen von der Gemeinde eingefordert (teilweise bereits im bestehenden Zonenplan verankert).

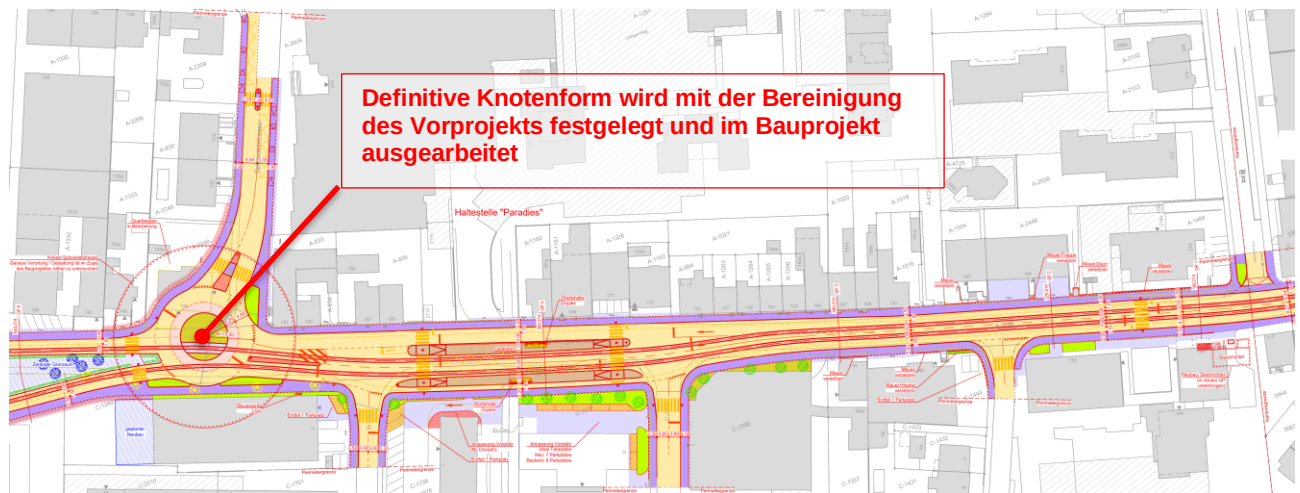


Abbildung 7 Situation Abschnitt Stockbrunnenrain/Langenhag

Sowohl der Paradiesrain wie auch der Stockbrunnenrain sind untergeordnete Anschlussstrassen, die als Sackgassen keine rückwärtige Anbindung an das weitere Strassennetz zulassen. Umso mehr ist es für das dort ansässige Gewerbe von Interesse in die Binningerstrasse in beide Fahrtrichtungen ein-/ und ausfahren zu können.

Als Kombihaltestelle Paradies konzipiert halten hier Bus und Tram und ermöglichen den Umstieg zwischen den Linien 61 (Bus) und 8 (Tram). In Fahrtrichtung Basel durchläuft der MIV die Haltestelle. Velo- und Fussgängerverkehr erhalten eine eigene Spur respektive ein Trottoir angeboten.

Technische Anlagen zum Betrieb des Trams auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft werden innerhalb zukünftiger Quartierplanungen in die Bebauung integriert.

An den Kreuzungen und Einmündungen, im speziellen am Knoten Spitzwaldstrasse, hat sich in der detaillierteren Verkehrsbetrachtung des Vorprojektes Optimierungspotential gezeigt. Im nächsten

Planungsschritt, der Ausarbeitung des Bauprojektes, werden alle Knotenformen nochmals auf Leitungsfähigkeit und Geometrie nachgeprüft und optimiert.

2.3.6. Abschnitt Basel – Stadt

Im Abschnitt zwischen Steinbühlallee und Herrenweg stehen die Gebäude nah an der Strassenlinie (beengte Platzverhältnisse), weshalb hier auf Landerwerb verzichtet wird. Um ein Nebeneinander von Tram- und Veloverkehr zu ermöglichen, wird auf einer Länge von rund 50 m das Trottoir gemäss dem heutigen Bestand realisiert.

Am Verkehrsknoten Neuweilerstrasse / Herrenweg wird die Fussgängerquerung über die Neuweilerstrasse mit einer Lichtsignalanlage geregelt, die Trams erhalten eine Tramsicherungsanlage.

Die Anbindung der heutigen Wendeschleife am Herrenweg bleibt auf Wunsch der BVB, als zusätzliches Element zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Störungen im Abschnitt der Binningerstrasse, erhalten.

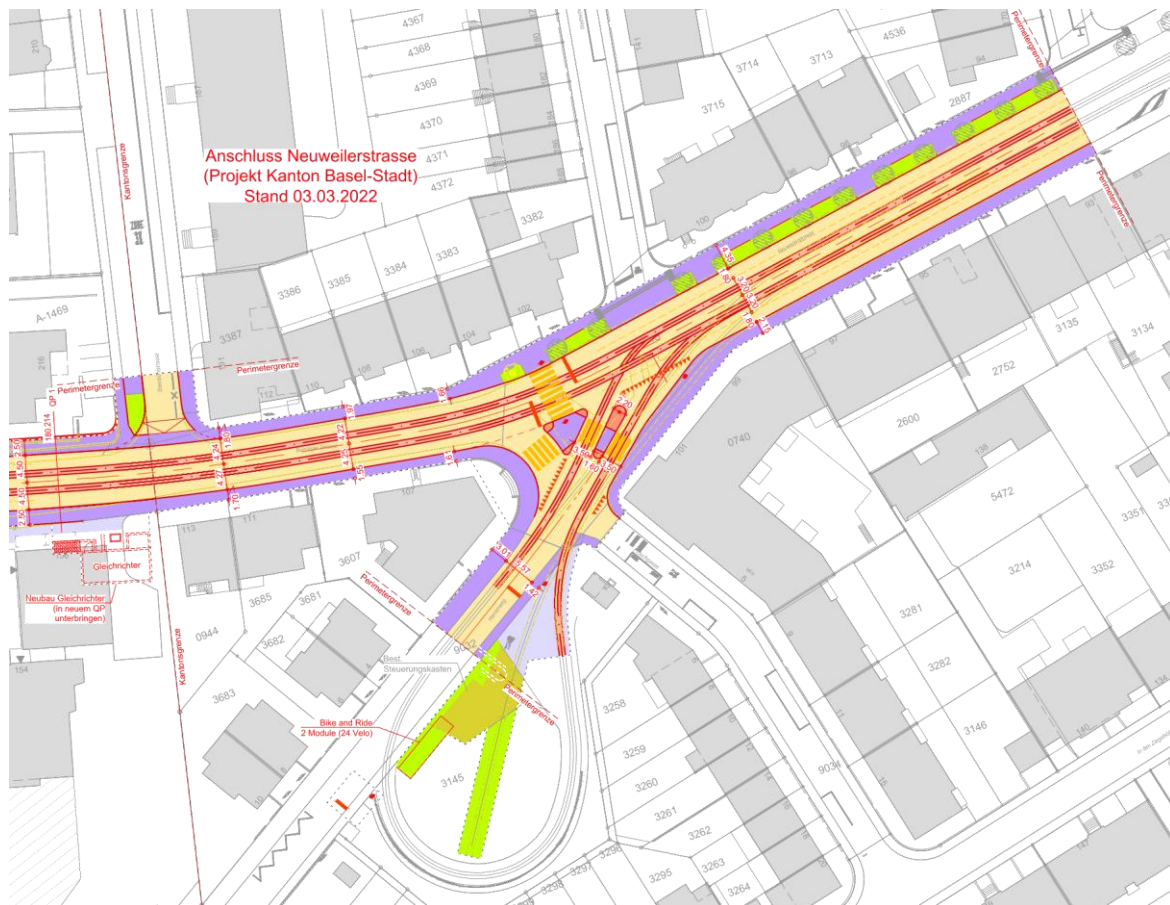


Abbildung 8 Situation Abschnitt Basel-Stadt

2.3.7. Auswirkungen auf den Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die Tramlinie 8 wird bis zur Haltestelle Gartenhof verlängert. Die alte Wendeschleife Neuweilerstrasse bleibt als Betriebsgleis bestehen. Die Haltestelle hingegen wird aufgehoben. Das Tram wird abgesehen von Knoten- und Haltestellenbereichen im Mischverkehr geführt.

Der Busverkehr bleibt mit dem heutigen Angebot vergleichbar, einzig die Linie 61 wird aufgrund der wegfallenden Haltestelle Neuweilerstrasse nicht mehr über den Herrenweg geführt, sondern

fährt direkt durch den Weiherweg. Die Haltestellen für den Busverkehr werden ebenfalls neugestaltet.

Aufgrund der Führung des öV im Mischverkehr mit dem MIV sind grundsätzlich kleinere Behinderungen zu erwarten. Um die Situation zu verbessern, werden die Hauptknoten mit Tram-Bevorzugungen ausgerüstet, damit dieses als Pulkführer ohne wesentliche Verlustzeiten durch die Binningerstrasse fahren kann.

Motorisierter Individualverkehr

Durch die neuen Entwicklungen gemäss Masterplan nimmt die Verkehrsnachfrage des MIV tendenziell zu. Durch das neue Tramangebot und die deutlich verbesserte Situation für den Veloverkehr kann die zusätzliche Verkehrsnachfrage überwiegend mit diesen Verkehrsmodi abgewickelt werden, was den Anteil des MIV am Modalsplit senkt.

Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität für den MIV wird massgeblich durch die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten Fabrikstrasse und Spitzwaldstrasse beeinflusst. Für den Kreisel Fabrikstrasse ergeben sich in der Simulation gute Verkehrsqualitätsstufen, welche gemäss VSS-Norm auf Stufe A-C liegen.

Für den Knoten Spitzwaldstrasse ergeben sich leicht höhere Verlustzeiten, welche im Bereich D liegen, was einer genügenden Verkehrsqualitätsstufe entspricht. Während der MSP zeigt die Hauptbelastung in Richtung Basel-Stadt, deshalb sind die Verlustzeiten in diese Richtung höher. Für die ASP kehrt sich die Situation um. Die LSA im Bereich Gartenhof sowie im Bereich Weiherweg funktionieren einwandfrei.

Rückstau

Analog zu den Untersuchungen zur Verkehrsqualität ergibt sich das Bild bei den durchschnittlichen Rückstaulängen. Gemäss Simulation sind die durchschnittlichen Rückstaulängen am Kreisel Fabrikstrasse kurz und am Knoten Spitzwaldstrasse nur wenig länger. Da während beiden Spitzenstunden an beiden Kreiseln Rückstau auf der Binningerstrasse vorhanden ist, sind die Haltestellen so gestaltet, dass die Trams und die Busse jeweils als Pulkführer durch die Binningerstrasse fahren (vgl. Abschnitt öV).



Abbildung 9 durchschnittliche Rückstaulängen während der MSP



Abbildung 10 durchschnittliche Rückstaulängen während der ASP

Veloverkehr

Der Veloverkehr nimmt für den Prognosezustand 2040 im Vergleich zum Ist-Zustand um rund 70 % zu. Dies ist plausibel, da für den Veloverkehr heute noch kein attraktives Angebot auf der Binningerstrasse vorhanden ist.

Für den Veloverkehr wird eine neue Längsverbindung entlang der Binningerstrasse geschaffen und somit die im Bestand vorhandene Schwäche im Netz behoben. Im Bereich der öV-Haltestellen sind komfortable Umfahrungen projektiert. An neuralgischen Stellen wurden, soweit möglich, Querungshilfen berücksichtigt.

Fussverkehr

Der Fussverkehr nimmt für den Prognosezustand 2040 um rund 30 % zu. Aufgrund des Trams werden die Zunahmen punktuell aber noch deutlich höher ausfallen.

Der Fussverkehr profitiert von der Längsverbindung durch den neugeschaffenen zentralen Grünraum entlang der Binningerstrasse. Zudem wird beidseitig ein Trottoir von (2,2 m bis) 2,5 m Breite angeboten, was für den Fussverkehr eine komfortable Situation darstellt. Ungesicherte Querungen der Hauptrichtung (Binningerstrasse) führen maximal über einen öV/MIV-Fahrstreifen sowie einen Radstreifen. Falls mehr Fahrstreifen gequert werden müssen, sind die Querungen LSA-gesichert. Die Haltestellenbereiche und Querungen erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Landerwerb

Zur Schaffung des zentralen Grünraums sind umfangreiche Landzukäufe erforderlich. Diese werden vorwiegend auf der südlichen Seite der Binningerstrasse und im Bereich des Knotens Spitzwaldstrasse getätigt. Neben der Gemeinde steht auch die Projektleitung im direkten Austausch mit verschiedenen Grundeigentümern. Phasengerecht und in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil übernimmt der Kanton Basel-Landschaft unter Leitung des HBA die Federführung im Landerwerbsverfahren. Erste Abstimmungen zum Vorgehen wurden getätigt.

Da im Zuge der oberirdischen Erweiterung der Strassenanlage zahlreiche Parkplätze aufgehoben werden, ist Ersatz zu leisten. Diese Ersatzparkplätze werden in einer neuen Autoeinstellhalle (AEH) unterhalb des zukünftigen Lettenplatzes und der Strassenparzelle des Kantons vorgesehen. Die Finanzierung ist noch zwischen der Gemeinde, dem Kanton und dem betroffenen Liegenschaftseigentümer zu klären.

Um die jeweiligen Interessen auf Parzellen von Dritten zu sichern sind diverse Dienstbarkeiten (z. B. Nutzungsrechte, Zutrittsrechte, Unterbaurechte etc.) zu errichten.

2.3.8. Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems

Generell können die Rahmenbedingungen gemäss Kapitel 2.2.1 alle eingehalten werden. Somit sind auch für alle Verkehrsteilnehmenden ähnliche oder verbesserte Bedingungen zu heute vorzufinden.

Die Bestvariante wurde nach dem im Kapitel 2.3.1 beschriebenen Zielsystem wie nachfolgend dargestellt reflektiert:

Anspruchsgruppe	Zielkriterien	Bewertung
Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums	++
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen (letztere gemäss Masterplan aus Testplanung) abgestimmte Gestaltung	++
	Städtebauliche Qualität gestützt auf den Masterplan (aus Testplanung) gestärkt	+
	Begrünung/Entsiegelung	++
	<i>Eigenständigkeit der Gestaltungsidee:</i>	++
	– prägende Identitätsbildung für das Quartier – Binnerstrasse dient als Rückgrat für Quartierentwicklung	
Funktionalität / Verkehr	Schaffung einer Traminfrastruktur und derer Zugänge für eine attraktive Nutzung und einen störungsfreien Betrieb	+
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz	=
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze	+
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)	+
	Hohe Verkehrssicherheit	+
	Gute Umsteigebedingungen an den Haltestellen Tram / Bus	+
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten:	+
	– MIV: Verkehrsqualität Stufe D (VQS D: ausreichend) für die Hauptbeziehungen – Bus: mind. VQS D; Priorisierungen werden in der folgenden Projektphase weiter definiert – Trambetrieb: Verlustzeiten minimiert, in der regulären Spitzenstunde soll der Betrieb noch weitgehend störungsfrei	

funktionieren (Verkehrsqualität resp. allfällige Priorisierungen werden in den folgenden Projektphasen definiert)	
– Velo und Fussverkehr: durchgehend und verkehrssicher	
Wirtschaftlichkeit Investitionskosten in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen / Umsetzbarkeit	+
Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen	=
Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen	+
Abhängigkeiten von Drittplanungen/ -projekten minimiert	+

Abstufung Bewertung: [-- / - / = (gleich gut wie Ist-Zustand) / + / ++]

Referenzzustand: Ist-Zustand

2.3.9. Fazit

Mit der vorliegenden Gesamtlösung erhält Allschwil eine zeitgemässe, zweckmässige und aufgewertete Verkehrsinfrastruktur. Die städtebaulichen Absichten und Potenziale sind im Projekt berücksichtigt resp. werden so zukünftig aktiviert. Dies kommt insbesondere auch dem Gewerbe zugute. Das Projekt ist mit zukünftigen, bekannten Projekten der Gemeinde und der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt und wird diesbzgl. laufend überprüft.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen können eingehalten und die übergeordneten Zielsetzungen erfüllt werden. Hierfür wurden die einzelnen Interessensgruppen ausgewogen berücksichtigt. Das Gespräch mit den Landeigentümern wurde ausgiebig geführt und deren Interessen sind in das Projekt, u. a. durch weitere Parkplätze oder Anschluss an der zukünftigen Strasse, eingeflossen.

Für den MIV, werden, mittels Verkehrssimulation nachgewiesen, zukünftig gute Bedingungen erreicht. Mit den geplanten Knotenformen können alle Verkehrsbeziehungen, auch für den Schwerverkehr, angeboten werden. Mit einem durchgehenden Radstreifen wird die Attraktivität und Sicherheit zusätzlich gefördert. Dem Wunsch der Basler Verkehrs-Betriebe BVB eines Eigentrassees für das Tram konnte aufgrund des dafür sehr viel grösseren Landerwerbs oder des dafür notwendigen Verzichts auf den zentralen Grünraum unter Abwägung der verschiedenen Interessen nicht entsprochen werden. Mit der direkten Tramanbindung an den Bahnhof Basel SBB wird der öffentliche Verkehr deutlich aufgewertet.

Neben der höheren Aufenthaltsqualität durch den zentralen Grünraum, werden verschiedene Umweltthemen wie Entsiegelung, Verschattung, Nistgelegenheiten, etc. umgesetzt.

Die stark belegte unterirdische Infrastruktur wird mit dem Projekt koordiniert und auf den neusten Stand ausgebaut.

Das erarbeitete Projekt wurde gemeinsam mit der Gemeinde Allschwil und dem zukünftigen Trambetreiber entwickelt und soll die Grundlage eines prosperierenden Quartiers der Gemeinde Allschwil werden. So soll der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut und die Aufenthaltsqualität gefördert werden. Das örtliche Gewerbe erhält mit der aufgewerteten Infrastruktur die Basis ihre Parzellen (weiter) zu entwickeln.

2.3.10. Termine

– Erarbeitung Bauprojekt	2023 – 2025
– Plangenehmigungsverfahren	2025
– Beschluss Grosser Rat BS zum Ratschlag Ausgabenbericht	2025
– Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung	2026
– Ausführungsprojekt und Submission Unternehmer	2027
– Ausführung	ab 2028

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben.

Der Raum Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen / Einwohner als auch Beschäftigter weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden ist eine deutlich erhöhte Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich. Zur Verkehrsreduktion bzw. zur Glättung der Spitzenstunden beitragen können eine «Stadt der kurzen Wege» (eine Aufgabe der Raumplanung), Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, die bessere Verteilung auf alle Verkehrsträger, die Erhöhung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen oder auch betriebliches Verkehrsmanagement.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind neben technischen Aspekten auch Umwelt und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, MuttENZ Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen/Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen. Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Radwege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss; vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund. Für den MIV stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Bau Rheintunnel und Ausbau Hagnau-Augst, Unterstützung des Bundes durch den Kanton), sowie gezielte Ausbauten zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Bau Zubringer Bachgraben Allschwil oder Talstrasse Münchenstein-Arlesheim) oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen) und die siedlungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des lokalen Gewerbes («Stadt der kurzen Wege»). Daneben sind die digitalen

Entwicklungen und neue Mobilitätsformen zu beobachten und, wo möglich und sinnvoll, mit Pilotprojekten zu testen und zu fördern.

LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen. Folgende Stossrichtungen stehen dabei im Vordergrund.

Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele sind u. a. in der Stadt Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein und in Frenkendorf-Füllinsdorf Liestal.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.06.2023)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2023)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ([SGS 100](#), Stand 01.08.2022) insbesondere der § 31 Absatz 1 Buchstabe a und b

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Eine Grobkostenschätzung (+/- 20 %) geht von Gesamtkosten der Neugestaltung der Binningerstrasse inklusive Tramverlängerung von rund 81,39 Mio. Franken inkl. MwSt. aus. Hier enthalten sind der Landerwerb, die Grünraumgestaltung und die Gesamtkosten einer erforderlichen Autoeinstellhalle. Es wird mit Kostenbeteiligungen der Gemeinde Allschwil, des Kantons Basel-Stadt und von Privaten in Höhe von ca. 15,80 Mio. Franken sowie einem Beitrag des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel von 40 % der anrechenbaren Kosten, maximal ca. 30 Mio. Franken. Dies ergibt Nettoinvestitionskosten von 35,38 Mio. Franken.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die folgenden Projektierungsleistungen beantragt:

Bereinigung Vorprojekt	CHF	200'000
Bauprojekt und Bewilligung	CHF	3'500'000
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF	3'700'000

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	23140	Kt:	50100030	Kontierungsobj.:	701627
Verbuchung		Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				3'700'000		

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom Oktober 2021, Indexstand: 110,8 Punkte; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 3'700'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 3'330'000 Franken (90 %) und 4'070'000 Franken (110 %) liegen werden.

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 370'000 Franken (10 % von 3'700'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Investitionsrechnung

☒ Ja ☐ Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2023	2024	2025	2026	Total
A	Investitionsausgaben		5	1'100'000	1'800'000	800'000		3'700'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe			1'100'000	1'800'000	800'000		3'700'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

☐ Ja ☒ Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Im Investitionsprogramm 2024-33 und AFP 2024-27 sind die Beträge, wie in dieser Landratsvorlage beschrieben, eingestellt.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): ☒ Ja ☐ Nein

Es wird mit Kostenbeteiligung der Gemeinde Allschwil, des Kantons Basel-Stadt und von Privaten in der Höhe von ca. 15,80 Mio. Franken sowie einem Beitrag des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramm Basel von 40 % der anrechenbaren Kosten maximal ca. 30 Mio. Franken gerechnet.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): ☒ Ja ☐ Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF				PC	Kt	12/2028	2029	2030	2031	2032
A	1	Nettoinvestitionen				35'380'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30			0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31			0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33			884'500	884'500	884'500	884'500
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34			707'600	707'600	707'600	707'600
A		Folgekosten brutto					1'592'100	1'592'100	1'592'100	1'592'100
E	3	Folgebertrag brutto	2301	42/43			0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto					1'592'100	1'592'100	1'592'100	1'592'100
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	ca. [Jahr]							
	5	Zusätzliche Stellen in FTE				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC= Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): ☐ Ja ☒ Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

30 % Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): ☒ Ja ☐ Nein

Siehe Kapitel 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. I Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Aufwertung des städtischen Aussenraums Binningerstrasse mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern/ Schaffung eines attraktiven, verdichteten Siedlungsraums	Unterschiedliche Ansichten über die verkehrliche Ausgestaltung und Leistungsfähigkeit zwischen BS und BL können das Projekt verhindern.
Stärkung des örtlichen Gewerbes, durch die Anbindung an das Tram.	Verdrängung bestehender Nutzungen (insbesondere Gewerbe) durch den mit dem Tram angestossenen Wandel des Umfelds. Allfälliger Widerstand der Betroffenen beeinflusst die Wahrnehmung und Einschätzung der Öffentlichkeit.
Durch die abgestimmten Investitionen von Kanton, Gemeinde und Privaten entstehen Synergien, die für alle Beteiligten zu Einsparungen bzw. einem höheren Return-on-Investment führen.	Es wird keine Einigung mit Gemeinde über Finanzierung und Unterhalt des zentralen Grünraums erzielt.
Erhalt eines optimalen Entwicklungsgebiets von kantonaler Bedeutung durch die zeitgleiche Umsetzung von mit dem zukünftigen Projekt abgestimmten Quartierplänen.	Kommunale Planungen verzögern / eine Partei unterstützt das Projekt nicht mehr, womit dem Projekt vorläufig ein Teil der Begründung fehlt. (Gde. Allschwil/ Kanton Basel-Stadt / BVB)
Höhere Flächeneffizienz des Trams und Modal Split durch Abwicklung von höherem Verkehrsaufkommen bei geringerem Flächeneinsatz. Dies bei gutem Verkehrsfluss und höherer Erreichbarkeit bei zunehmender Nutzungsdichte.	Technische NoGoes bei den noch nicht abschliessend projektierten Themen (z.B. Werkleitungen, Statik Einstellhallen etc.)
Verstärkte Nutzung des öffentlichen, des Velo- sowie des Fussverkehrs	Es kann keine Einigung mit den Grundeigentümern erzielt werden
Schaffung von ökologischen Ausgleich und Aufwertung Umwelt (Energieautarke Zukunft des Gebiet Binningerstrasse, Fernwärme, etc.)	Negativer Finanzierungsbeschluss für den baselstädtischen Abschnitt durch den Grossen Rat Basel-Stadt.
	Das Projekt wird von der Bevölkerung verworfen.
	Die erwartete Verkehrsqualität kann nicht gewährleistet werden.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Mit dem Fahrplanwechsel 2029/2030 wird der Trambetrieb aufgenommen, die Strassenanlage wird auch während des Baus nutzbar sein, der zentrale Grünraum wird nachgängig realisiert.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Aus den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zum Tramprojekt Letten lassen sich – basierend auf den getroffenen Annahmen – folgende zusammenfassende Erkenntnisse feststellen:

- Das Tram sorgt für eine bessere Streckenauslastung der Tramlinie 8, der Mehrverkehr liegt bei ca. 6'500 Personenfahrten pro Tag (inkl. Modalsplit-Effekte). Rund die Hälfte dieses Mehrverkehrs sind Nachfrageverlagerungen aus dem übrigen öV-Netz, primär von den aus Allschwil ebenfalls Richtung Stadtzentrum verkehrenden Linien 6 Tram) und 33 (Bus).
- Die Tramverlängerung weist einen positiven Effekt auf die Linienkostenrechnung der Linie 8 (ohne Berücksichtigung der Infrastrukturinvestition) auf.
(Den zusätzlichen Betriebs- und Infrastrukturunterhaltskosten von ca. 2,2 Mio. Franken pro Jahr stehen Mehrerlöse von 2,0-2,4 Mio. Franken pro Jahr gegenüber.)
- Weitere positive Nutzen, nebst den Mehrerlösen sind:
 - Reisezeitersparnisse für die Nachfrage aus dem Abschnitt Gartenhof–Paradies
 - geringere verkehrsbedingte Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten durch die Nachfrageverlagerung von MIV zum öV. Das Ausmass dieser Effekte ist mit total rund 0,6 Mio. Franken pro Jahr vergleichsweise gering.
- Der monetarisierbare Nutzen des Trams ergibt sich zu grossen Teilen einerseits aus den Reisezeitersparnissen im Verhältnis zum bestehenden Bussystem mit den notwendigen Umstiegen, andererseits aus der erhöhten Zuverlässigkeit. Die angestrebte bzw. erwartete Entwicklung Binnerstrasse wird mit einer sehr attraktiven und umweltverträglichen ÖV-Erschliessung sehr viel erfolgsversprechender. Indem die Tramverlängerung zu Beginn der Neugestaltung Binnerstrasse zur Verfügung steht, wird die verkehrliche Entwicklung des gesamten Gebiets von Anfang an auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet, so dass Einwohner und Arbeitnehmende ihr Verkehrsverhalten entsprechend darauf ausrichten. Als Leuchtturmprojekt unterstreicht das städtische Verkehrsmittel Tram den urbanen Charakter dieses Gebiets. Es erhöht damit auch die Attraktivität für Investoren in diesem Raum. Schlussendlich ist auch davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr von einer Tramverlängerung indirekt profitieren wird – die Reisezeiten stabilisieren sich, und auch für Autofahrer erhöht sich die Zuverlässigkeit.
- Aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive gilt es festzuhalten, dass es sich beim vorliegenden Projekt um ein Erschliessungsprojekt einer der wichtigsten Nachbargemeinden von Basel-Stadt handelt und der Nutzen des Trams auf eine längere Sicht hin zu beurteilen ist. Zusätzlich zum monetarisierten Nutzen resultieren folgende weitere positive Effekte durch die Tramverlängerung bis Letten.
 - Verbesserung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität infolge der Neugestaltung der Binnerstrasse mit ihrem Grünraum;
 - Durchgängiges Eigentrassee für das Velo, was heute im Projektperimeter nicht der Fall ist;
 - Verbesserungen für den Fussverkehr, flächendeckende Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
 - Verbesserung zahlreicher Umweltfaktoren (Lärmreduktion, Entsiegelung, Versickerung, Verschattung, etc.)
 - Wirtschaftliche Aufwertung des Entwicklungsschwerpunkts Letten.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Es bestehen keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Die fachlichen Rückmeldungen der **Gemeinde Allschwil** wurden in die Vorlage aufgenommen. Zudem kam von der Gemeinde Allschwil noch folgende Stellungnahme:

- Die Aufwärtskompatibilität zur Weiterführung der Tramlinie in Richtung Bachgraben wird gemäss Bericht als gegeben erachtet. Wir erachten es als wichtig, dass auch eine allfällige Zusammenführung mit der Tramlinie 6 ins Auge gefasst wird bzw. die Aufwärtskompatibilität dafür sichergestellt ist. Dem Gemeinderat ist die Aufwärtskompatibilität ein wichtiges Anliegen.
- Wir begrüssen, dass der Knoten Spitzwaldstrasse bei der Erarbeitung des Bauprojekts noch optimiert wird und regen an, dass neben verkehrlichen Aspekten insbesondere auch stadt- und freiräumliche Qualitäten bei der Bewertung der Varianten angemessen berücksichtigt werden.
- Wir weisen darauf hin, dass für die Kostenbeteiligung der Gemeinde Allschwil in Abhängigkeit der Höhe eine Genehmigung durch den Einwohnerrat bzw. eine Volksabstimmung notwendig sein wird.

Die Rückmeldungen des **Bau- und Verkehrsdepartementes BS** wurden in die Vorlage bzw. werden in die Projektierung aufgenommen.

Die Rückmeldungen der **BLT Baselland Transport AG** wurden in die Vorlage bzw. werden in die Projektierung aufgenommen.

Die Rückmeldungen der **Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)** wurden in die Vorlage bzw. werden in die Projektierung aufgenommen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Generelle Projekt der Tramverlängerung Linie 8 in den Gemeinden Allschwil wird beschlossen.
2. Für die Projektierung der Neugestaltung der Binnerstrasse und Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von 3'700'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a. der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes bzw. gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

Liestal, 29. August 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Anhang 1: Situationsplan Abschnitt West
- Anhang 2: Situationsplan Abschnitt West - Mitte
- Anhang 3: Situationsplan Abschnitt Mitte - Ost
- Anhang 4: Situationsplan Abschnitt Ost

Landratsbeschluss

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

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt der Tramverlängerung Linie 8 in den Gemeinden Allschwil wird beschlossen.
2. Für die Projektierung der Neugestaltung der Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von 3'700'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a. der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes bzw. gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: