

## EINWOHNERRAT

### Protokoll

der 11. Sitzung des Einwohnerrates Allschwil (Amtsperiode 2020-2024)

---

Sitzungsdatum: 5. Mai 2021  
Sitzungsort: Saal Schule Gartenhof, Lettenweg 32, Allschwil  
Sitzungsdauer: 18.00 – 21.05 Uhr

---

Präsenz  
Einwohnerrat: Vorsitz Christian Kellermann, Präsident Einwohnerrat  
Gemäss Präsenzliste

Gemeinderat: Nicole Nüssli-Kaiser, Präsidentin  
Andreas Bammatter  
Philippe Hofmann  
Christoph Morat  
Silvia Stucki  
Franz Vogt  
Robert Vogt

Gemeindeverwaltung: Patrick Dill, Leiter Gemeindeverwaltung  
Rudolf Spinnler, Jurist  
Luana Bürr (Volontärin)

Anwesend: Philippe Adam, Rolf Adam, Mark Aellen, René Amstutz, Andreas Bärtsch,  
Sandro Felice, Matthias Häuptli, Roman Hintermeister, Nico Jonasch,  
Christian Jucker, Astrid Kaiser, Ueli Keller, Christian Kellermann, Patrick  
Kneubühler, Simone Meier, Niklaus Morat, Martin Münch, Urs Pozivil,  
Alfred Rellstab, Evelyne Roth, Christoph Ruckstuhl, Miriam Schaub,  
Melina Schellenberg, Lucca Schulz, Florian Spiegel, Claudia Sigel,  
Beatrice Stierli, Christian Stocker Arnet, Henry Vogt, Basil Wagner, Jörg  
Waldner, Etienne Winter, Jean-Jacques Winter, Swen Wyss

Entschuldigt: Mehmet Can, Barbara Grange, Cetin Keles, Roman Klauser, Pascale  
Uccella, Rita Urscheler

2/3-Mehrheit: 18.00 Uhr 31 Anwesende = 21  
18.15 Uhr 32 Anwesende = 22  
18.30 Uhr 33 Anwesende = 33  
18.55 Uhr 34 Anwesende = 34

---

## Bereinigte Traktandenliste

### **Fix 18.00 Uhr:**

### **Präsentation Aktualisierung Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben**

1. Bericht des Gemeinderates vom 11.11.2020 und 28.4.2021, sowie Bericht der Kommission für Bauwesen und Umwelt vom 21.3.2021 und Mitbericht der Kommission für Kultur und Soziales, vom 17.3.2021, betreffend **Freizeithaus Allschwil Ersatzbau Pavillon – Sanierung und Optimierung H76 – Hegenheimermattweg**  
Geschäftsvertretung: GR Robert Vogt Geschäft 4528 / A / B
  
2. Bericht des Gemeinderates vom 3.3.2021, zum Postulat von Andreas Bärtsch, FDP-Fraktion, vom 22.1.2018, betreffend **Strategische Ziele 18/28 des Gemeinderates für den Bereich Altersbetreuung in Allschwil**  
Geschäftsvertretung: GR Silvia Stucki Geschäft 4358 / B
  
3. Interpellation von Lucca Schulz und Etienne Winter, SP-Fraktion, vom 10.2.2021, betreffend **Allschwiler Kriegsmaterialexporte**  
Geschäftsvertretung: GP Nicole Nüssli-Kaiser Geschäft 4553 / A
  
4. Postulat von Basil Wagner, SP-Fraktion, vom 25.9.2020, betreffend **Badesee Allschwil**  
Antrag des Gemeinderates: Nichtentgegennahme  
Geschäftsvertretung: GR Christoph Morat Geschäft 4533
  
5. Postulat von Nico Jonasch, FDP-Fraktion, vom 23.3.2021, betreffend **Sicherheit auf Allschwiler Strassen während der Bauzeit**  
Antrag des Gemeinderates: Nichtentgegennahme  
Geschäftsvertretung: GR Philippe Hofmann Geschäft 4558

### **Nach der Pause:**

- INFO-FENSTER DES GEMEINDERATES
  - FRAGESTUNDE
- 

### **Für das Protokoll:**

Christine Rügsegger / Nicole Müller, Sachbearbeiterin Einwohnerratssekretariat

---

### **Einwohnerratsprotokoll Nr. 10 vom 5. Mai 2021**

://: Das Protokoll wird ohne Änderung genehmigt.

### **Der Präsident des Einwohnerrates Allschwil**

Christian Kellermann

---

---

## **Begrüssung / Mitteilungen des Präsidenten**

**Christian Kellermann**, Präsident: Geschätzte Damen und Herren Einwohnerräte und Gemeinderäte, geschätzte Medienvertreter. Ich begrüsse Sie ganz herzlich zur heutigen Plenarsitzung vom 5. Mai 2021. Entschuldigt sind heute Cetin Keles, Mehmet Can, Barbara Grange, Pascale Uccella, Roman Klausner und Rita Urscheler. Ich habe keine Verspätungsmeldungen. Ruedi Spinnler führt über die Präsenz.

### **[Entschuldigungen / Präsenz siehe Protokolleingang]**

Wir kommen zu den Mitteilungen des Einwohnerratsbüros. Wie immer gilt die Maskenpflicht auch am Platz und während der Sitzung. Die Verpflegung soll während der Pause draussen oder am Platz eingenommen werden, da ist es erlaubt, die Maske kurz abzuziehen. Man soll wegen der Maske laut und deutlich sprechen, damit die Protokollanten es auch gut verstehen kann. Weiterhin gelten die Hygienemassnahmen und Abstandsregelungen. Die Sitzung findet nach wie vor unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. An dieser Stelle habe ich eine weitere Information für Kommissionsmitglieder und deren Unterstützungspflicht. Alle Einwohnerräte haben nebst den Einwohnerratssitzungen auch ein Zusatzamt in den Kommissionen. Dieses ist nach bestem Wissen und Gewissen zu unterstützen. Berichte schreiben ist nicht zwingend Aufgabe eines Kommissionspräsidiums, sondern es kann und wird auch durch die Kommissionsmitglieder abgedeckt oder unterstützt. Die Aufwendungen dafür werden vergütet. Was nicht geht, ist, dass die Berichte durch externe Protokollanten geschrieben werden. Falls in einer Kommission mal eine grössere Anzahl von Berichten überhandnehmen sollten, gilt es, das Kommissionspräsidium darin zu unterstützen.

Es wurden keine dringlichen Interpellationen eingereicht, auch keine dringlichen Postulate oder Motionen. Übrige, weitere Vorstösse sind eingegangen:

Einwohnerratsgeschäft 4564, Interpellation betreffend Corona-Hilfe Allschwil, von Lucca Schulz, SP-Fraktion. Dieser Vorstoss wurde bereits an der letzten Sitzung eingereicht und mit dem letzten Einwohnerratsaussand vom 20. April versandt. Ich frage Lucca Schulz an, ob er zu seiner Interpellation das Wort wünscht. Das ist nicht der Fall.

Einwohnerratsgeschäft 4566, betreffend Wertstoffsammelstelle für die Bevölkerung von Allschwil, von Jean-Jacques Winter, SP-Fraktion. Auch hier frage ich ihn an, ob das Wort gewünscht wird. Das ist auch nicht der Fall.

Wir kommen zur Bereinigung der Traktandenliste. Ich gebe bekannt, dass die Traktandenliste rechtzeitig gestellt wurde. Jedoch möchte das Einwohnerratsbüro beantragen, dass Traktandum 1 „Freizeithaus Allschwil Ersatzbau Pavillon - Sanierung und Optimierung H76 - Hegenheimermattweg“ auf die nächste Sitzung im Juni verschoben wird. Begründung ist: Es wurden wichtige Informationen erst gerade vor zwei Stunden eingereicht. Sowohl die KBU als auch die Fraktionen hatten keine Gelegenheit, es untereinander abzustimmen. Deshalb beantragt das Einwohnerratsbüro, es zu verschieben. Dazu braucht es ein einfaches Mehr. Wer das unterstützen möchte, soll das bitte mit Karte bezeugen.

://:

Der Einwohnerrat hat das Traktandum 1 einstimmig auf die nächste Sitzung verschoben.

Alle anderen Traktanden bleiben so, wie bestimmt.

**Christian Kellermann**, Präsident: Wir beginnen die heutige Einwohnerratssitzung mit der Präsentation Aktualisierung Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben. Dazu ist Stefanie Ledergerber der Firma Kontextplan AG extern zugeschaltet. Bevor sie startet, möchte ich aber Christoph Morat für die Einleitung das Wort geben. Bitte.

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. Besser spät als nie, lautet so ein beflügeltes Wort. Der Gemeinderat ist sich durchaus bewusst, dass man Ihnen diese Präsentation respektive, dass man Ihnen das Verkehrskonzept und den Stadtraumplan Bachgraben durchaus auch etwas früher hätte vorstellen können. Jetzt ist es aber bereits so weit, dass wir ein paar Dinge in diesem Konzept bereits weiterbearbeitet haben. Ich glaube, es ist daher immer noch der richtige Zeitpunkt, um Sie heute darüber zu informieren, was bisher alles abgelaufen ist. Alles begann schon im Jahr 2016, als die ersten Arbeiten zum räumlichen Entwicklungskonzept (REK 2035) ausgeführt wurden. Damals hatte man zu Beginn dieser Arbeit eine sog. SWOT-Analyse, also eine Stärke/Schwäche/Chancen/Risiken-Abwägung durchgeführt. Darin wurde unter den Stärken u.a. genannt, dass wir in Allschwil eine klare

---

Netzhierarchie haben, dass wir Projekte über das Betriebs- und Gestaltungskonzept Hegenheimerweg und Baslerstrasse bereits gehabt haben. Bei den Schwächen haben wir gesagt, dass die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete ein grosses Thema ist. Bei den Chancen haben wir gesagt, dass das Tramnetz ausgebaut werden kann. Man hat damals auch über die Umfahrung Allschwil, die wir heute im ZUBA in der ersten Etappe eigentlich schon viel näher kennen, gesprochen. Bei den Risiken wurde gesagt, dass ein Risiko besteht durch die Blockade durch langfristige Abhängigkeiten, z.B. die Zusammenarbeit der Kantone. Auch das, darüber haben wir Ihnen schon berichtet, hat sich stark verbessert. Mit Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben wir zwei wichtige Partner, mit denen wir diese Verkehrserschliessung Bachgraben gemeinsam weiterbearbeiten. Im Jahre 2017 wurde das REK fertig gestellt und dem Einwohnerrat präsentiert. In der Öffentlichkeit fand eine Vernehmlassung statt, aus der im Verlaufe des REK-Prozesses immer klarer wurde, dass das Gebiet Bachgraben wegen der Entwicklung eine besondere Aufmerksamkeit benötigt. Darum haben wir der Kontextplan AG das damalige „Mobilitätskonzept Stadt-raum Bachgraben“ in Auftrag gegeben. In enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Entwicklung, Planen, Bauen entstand dieses Papier im Jahr 2018 und wurde auch den Grundeigentümern des Bachgrabengebiets vorgestellt. Die in diesem Papier aufgestellten Thesen wurden zustimmend von allen zur Kenntnis genommen. Jetzt, drei Jahre später, kann der Gemeinderat, insbesondere Frau Ledergerber des Planungsbüros, Ihnen einen Überblick über das bisher Geschehene und Umgesetzte geben. Frau Ledergerber ist heute per Video zugeschaltet. Es funktionierte heute Vormittag anscheinend sehr gut. Auch meinerseits noch einmal besten Dank allen Beteiligten, dass es so möglich ist. Besten Dank auch Ihnen, Frau Ledergerber, dass Sie, trotzdem Sie sich nicht gesund fühlen, heute Abend diese Präsentation tatsächlich dem Einwohnerrat tatsächlich vornehmen können. In diesem Fall gebe ich das Wort direkt Frau Ledergerber und hoffe, dass die ganze Technik so wie bei der Generalprobe heute Vormittag funktioniert.

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Besten Dank, das hoffe ich auch. Das ist schon mal der Test, ob man mich hört. Super, tiptopp. Ja, Dank auch an die Offenheit von Ihnen als Gemeinderat, als Einwohnerrat, dass wir das virtuell durchführen können. Ich bin wirklich gerade lädiert durch eine Erkältungsgrippe, nicht Corona, aber es gibt halt auch noch andere Viren. Ich bin sehr froh, dass wir es auf diese Art lösen konnten und es technisch gut funktioniert, dass man es heutzutage so hinbekommt. Meines Wissens haben Sie die Folien vor sich und sehen das via Beamer. Ich habe notiert, welche Punkte wir durchgehen wollen. Ich möchte zuerst etwas zum Prozess sagen, zu den Arbeiten, die bisher stattgefunden haben. Danach auf die Nutzungsentwicklung eingehen und dann eigentlich auf das Konzept kommen mit den Handlungsansätzen, den Massnahmen und Etappierung, zum Schluss auf die Umsetzung und eben auf den sog. Status-Bericht, das Status-Update, das wir nun nach drei Jahren Planung oder Zwischenzeit, die für vielen Planungen genutzt wurde, im 2021 gemacht werden konnten.

Gestartet sind wir, wie Herr Morat bereits sagte, im Jahr 2018 oder 2017 mit dem sog. Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben (GMSK). Es ist ein etwas langer Name, daher habe ich ihn auf den Folien meistens abgekürzt, sonst wären die Texte klein geworden. Wir haben das, wie gesagt, in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemacht, haben aber auch, um es wirklich breit abzustützen, in diesem Prozess einen Expertenworkshop durchgeführt, worin wir weitere Experten im Bereich Mobilität und Städtebau dazu genommen haben. Ziel dieses Projekts, dieses Prozesses war, die Erschliessung für das Bachgrabengebiet auf konzeptioneller Ebene für alle Verkehrsmittel zu klären, und damit man auch wertvolle Inputs quasi daraus ziehen konnte, die man dann ins Vorprojekt Zubringer Bachgraben zurück einspeisen kann und auch in die Zonenplanrevision. Dann hatten wir dieses Konzept verabschiedet. [Technisches Problem] So, nun sollten Sie auch die Folien sehen. Dann seither, eben seit 2018, als es vom Gemeinderat verabschiedet und zur Kenntnis genommen wurde, gab es viele Planungen, die umgesetzt oder angegangen wurden. Das ist eigentlich der Schluss des Referats, worauf ich zurückkomme. Wir waren auch immer wieder mal punktuell dabei, als es z.B. darum ging, Quartierpläne zu beurteilen, die teilweise hohe Gebäude vorgeschlagen haben. Wir wurden beigezogen, um das aus Sicht des Gesamtkonzepts zu prüfen. Nun, wie gesagt, machten wir in diesem Frühling eine Art Status Update, schauten wir, wo stehen wir bezüglich all den Massnahmen, die man umsetzen muss, wie ist die Qualität, wie ist der Stand dieser Umsetzungen.

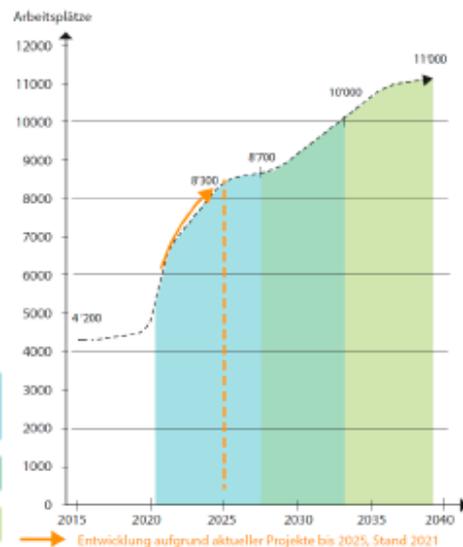
Wichtige Grundlagen, die wir im Jahr 2018 als Basis beigezogen haben, waren natürlich die kantonalen Raumkonzepte und kantonalen Richtpläne. Wir hatten aber auch Agglomerationsprogramme. Die vierte Generation war noch mitten in der Erarbeitung, aber auch hier war die ganze internationale Zusammenarbeit bereits aufgegleist. Dann hatten wir auch das regionale Raumkonzept und das räumliche Entwicklungskonzept, welches zuvor auch schon erwähnt wurde. Dann gab es natürlich verschiedene Planungsverfahren, die auch gerade am Laufen waren, die man zeitlich abgestimmt hat und bei denen man sich ausgetauscht hat.

Auf dieser Grafik sehen Sie, wie man mit Hilfe, oder eigentlich war es die Facharbeit der Gemeinde, versucht hat, anhand der bekannten und quasi prognostizierten Arealentwicklung und vom heutigen im Bachgrabengebiet vorhandenen Stand der Anzahl Arbeitsplätze - etwas mehr als 4'000, ausgehend, abzuschätzen, wie sich die Arbeitsplatzzahlen entwickeln werden. Man sieht, es war schon damals ein grosser Sprung absehbar, in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre, bei dem sich fast eine Verdoppelung der Arbeitsplätze zeigt. Schaut man weiter hinaus, quasi noch bis zum Horizont 2040, ist es, grob gesagt, wie noch mal derselbe Zuwachs. Also insgesamt wäre es am Schluss knapp das Dreifache an Arbeitsplätzen bis ins Jahr 2040. Wobei man natürlich sagen muss, je weiter hinaus diese Entwicklungen gehen, wie unsicherer sind sie. Es sind halt einfach Annahmen, die wir nach bestem Wissen und Gewissen getroffen haben.

Schwerpunkte der Nutzung:

- Dienstleistung & Büronutzung (45%)
- Forschung & Entwicklung (30%)
- Produzierendes Gewerbe (17%)
- Sondernutzungen (8%)

→ Einschätzungen betreffend Entwicklungsdynamik von 2018 sind weiterhin aktuell



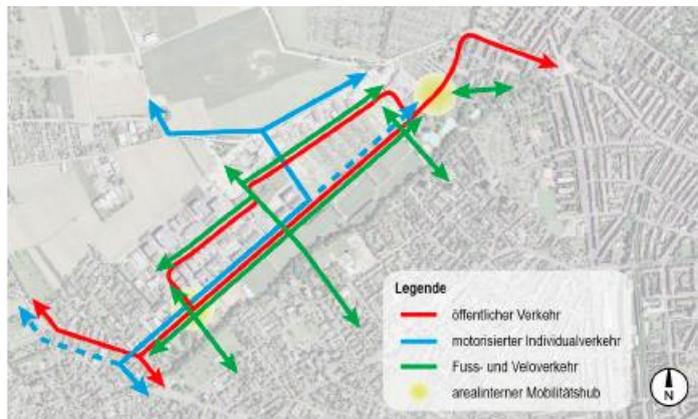
Im Rahmen dieses Status Update hat die Gemeinde dies noch einmal aktualisiert. Sie sehen, der orange Pfeil, das ist quasi der aktuelle Wert. Also man ist immer noch sehr, gemäss heutigem Wissensstand, eigentlich auf denselben Zahlen, was die nähere Zukunft anbelangt. Die Entwicklungsdynamik ist in diesem Sinne immer noch aktuell aber mit der verbleibenden Unsicherheit, wenn man bis ins Jahr 2040 blickt.

Wenn man es sich überlegt, dass quasi eine Verdoppelung, bzw. längerfristig sogar eine Verdreifung der Arbeitsplätze im ganzen Bachgrabengebiet bevorsteht, führt das natürlich unweigerlich auch zu einer Zunahme des Verkehrs, weil sich natürlich mehr Menschen dort bewegen und alle diese Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse haben und sich letztendlich in diesem Raum bewegen werden. Das ist quasi, ich sage dem Worst Case-Szenario. Das wäre nun, wie wir die Verkehrsentwicklung prognostiziert haben, wenn einfach auch Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten der Menschen gleichbleiben würde, wie es heute ist. Wir gehen von ungefähr 12'000 MIV-Bewegungen aus. Also Leute, die mit dem motorisierten Individualverkehr unterwegs sind. Von etwa 4'500, die heute mit dem öV unterwegs sind, 1'500 mit dem Velo und rund 2'500 ungefähr zu Fuss. Das sind nun nicht Zahlen, die da wissenschaftlich geprüft sind, sie beruhen auf einem Modell, das versucht zu vereinfachen. Aber Grössenordnung stimmt sie sicher. Wir hatten auch viele Grundlagen, um sie zu kalibrieren, z.B. öV-Fahrgastzahlen oder MIV-Zählerstellen, an denen man wirklich die Autos zählt und dann vergleichen kann, ob die geschätzte Berechnung stimmt. Wie gesagt, wenn nun die Leute, die in diesem Gebiet sind, sich genau gleich verhalten würden wie sie sich heute verhalten, führt dies natürlich zu einer massiven Verkehrszunahme. Es ist natürlich allen klar, dass es in diesem Sinn nicht das Ziel ist und eine solche Entwicklung nicht tragbar ist. Dies war auch der Grund für unser Konzept, dass wir versucht haben aufzuzeigen, wie man den Verkehr, die Mobilität so steuern kann, damit die Entwicklung, die aus raumplanerischer Sicht an diesem Ort sehr sinnvoll, sehr zweckmässig ist und jetzt durch den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt gestützt wird, verkehrlich gut gemanagt werden kann.

Zu den Erkenntnissen: Diese markante Zunahme, die aus dem Wachstum der Arbeitsplätze resultiert, führt natürlich in diesem Ausmass zu einer starken Überbelastung der Strasseninfrastruktur, natürlich vor allem zu den Hauptverkehrszeiten, es ist nicht 24 Stunden lang kritisch. Es ist auch klar, dass der Zubringer Bachgraben natürlich übergeordnete, wertvolle Kapazitäten bringt. Aber auch mit dem Zubringer Bachgraben muss man schauen, dass das lokale Netz funktioniert, verträglich ist. Es braucht sowieso, auch wenn man für das lokale Netz übergeordnet etwas aufbauen kann, eine Steuerung des Autoverkehrsaufkommens. Um die Funktionalität sicherzustellen, ist es in diesem Sinne auch eine logische Konsequenz, dass es in Zukunft eine starke Verlagerung des MIV auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr. Dies war eigentlich die Basis, damit starteten wir ins Konzept.

Die Handlungsansätze, die wir verfolgt haben, finden Sie hier zusammengefasst und auf der nächsten Folie auch auf dem Plan dargestellt. Das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen so gering wie möglich zu halten, ist eigentlich das Ziel. Die neuen Nutzungen sind natürlich einfacher zu beeinflussen, als alles, was bereits heute existiert und Bestand hat. Da hat man auch wenig rechtliche Handhabung und insofern weniger Einflussmöglichkeit. Daher wollen wir bei den neuen Nutzungen ein möglichst tiefes MIV-Aufkommen sicherstellen und aus den bestehenden Nutzungen wollen wir mit geeigneten Massnahmen trotzdem auch eine wichtige Verlagerung des MIV auf die anderen Verkehrsmittel erreichen. Folglich muss man den öV intensiv weiterentwickeln. Insbesondere natürlich die Anbindung an die Stadt Basel noch einmal optimieren, noch einmal verbessern, noch einmal verbessern. Aber sicher auch Richtung Frankreich, die ist nämlich sehr schwach. Auch wenn das natürlich sicher eine Herausforderung ist, ist es trotzdem ein wichtiges Ziel, damit man einen guten Schritt tun kann. Es geht natürlich auch darum, gerade dann, wenn das Strassennetz recht voll ist, gute Priorisierungsmassnahmen für den öV zu finden, damit der öV nicht im Rückstau stecken bleibt. Zum Fuss- und Veloverkehr ist natürlich klar, dass man in diesem ganzen Stadtraum Bachgraben wirklich ein durchgängiges und sehr attraktives Netz benötigt und das Gebiet in alle Richtungen gut anbindet.

Sie sehen dies hier als Grafik, schematisch dargestellt mit den drei Farben für die drei Verkehrsmittel, das eigentliche Gesamtmobilitätskonzept. Wir haben noch einmal versucht, in ein paar Stichworten zusammenzufassen, welches die wichtigsten Kennwerte oder die wichtigsten Eckdaten dieses Konzepts sind:

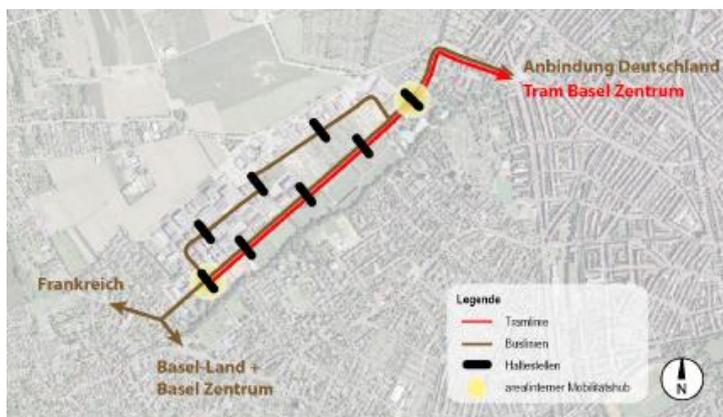


- Der Hegenheimermattweg bleibt sicher die wichtige, zentrale Achse, das Rückgrat, das sich durch das Bachgrabengebiet zieht, aber der Hegenheimermattweg soll, das ist alles auch schon damals in die Wege geleitet und schon konkret umgesetzt, mehr noch als Boulevard funktionieren, und im Vergleich zum vergangenen Zustand auch wirklich viele und gute Querungsmöglichkeiten bieten.
- Die Erschliessung der verschiedenen Baubereiche, an welche die Areale und die Investoren etc. angeschlossen sind, funktioniert weiterhin über sog. Sammelstrassenbögen. Es sind einzelne Sammelstrassen, die in dieses Gebiet hineinführen und dann dort die einzelnen Areale erschliessen.
- Eine wichtige Neuerung ist eigentlich eine zentrale, durchgehende Querachse für den MIV auf der Höhe Kreuzstrasse. Die soll dann künftig auch die Anbindung an den Zubringer sein.
- In der Verlängerung der Parkallee (grüner Pfeil) soll es eine durchgehende, attraktive Fuss- und Veloverkehrsachse geben, aber auch einen Freiraum mit ökologischem Wert, also für die Naherholung der dort vorhandenen Arbeitsplätze. Man soll ihn dann bis zum Parc des Carrières auf der französischen Seite verbinden.
- Eine zweite, wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr in der anderen Richtung, quasi mehr West-Ost, wäre wirklich eine durchgehende, gute Verbindung entlang der Kiesstrasse und Gewerbestrasse.
- Dann, das habe ich zuvor schon angedeutet, geht es darum, dass man das Parkplatzangebot bei den neuen Nutzungen und auch im öffentlichen Raum reduziert. Es hat heute im Strassenraum sehr viele Parkplätze. Oder dass man sie halt einfach beschränkt und bewirtschaftet.
- Zum Punkt der öV-Anbindung ist zu sagen, dass insbesondere das östliche Bachgrabengebiet heute noch schlechter erschlossen ist als sagen wir mal der westliche Teil. Wie gesagt, es geht wirklich um den Ausbau und eine qualitative Aufwertung des Angebots nach Basel und nach Frankreich.
- Dann, noch in einem wichtigen Punkt, bevor ich so langsam gegen das Ende des Konzepts komme, geht es auch noch um die Lage, die Adressierung und die Höhe der Gebäude. Also mehr so um die städtebaulichen Komponenten.
- Im letzten Punkt, auch noch wichtig, das ist mehr nutzungsbezogen, ist, dass man es wirklich ein wenig öffnet. Es soll weiterhin ein Arbeitsplatzgebiet bleiben, aber es soll wirklich ergänzende Nutzungen haben

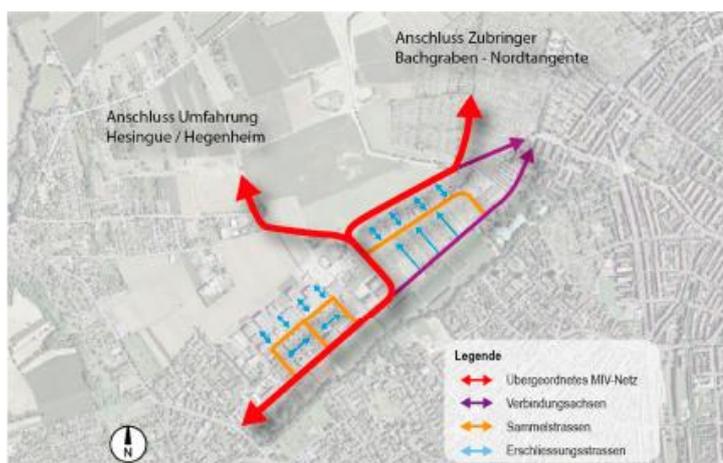
für die Versorgung dieser Arbeitsplätze. Damit man eben dort nicht nur arbeiten kann, sondern vielleicht auch eine Kita vorfindet oder einen Ort, wo man seine Hemden holen kann, wenn sie gebügelt sind.

Nun möchte ich noch einmal so spotlichtmässig auf die einzelnen Teilkonzepte eingehen, damit Sie dazu noch mehr Informationen haben. Es gibt quasi für jedes Verkehrsmittel ein Teilkonzept und eben auch noch ein Stadtraum- und Freiraumkonzept.

Das Teilkonzept öV beinhaltet die nachfolgenden Massnahmen, die Sie hier aufgelistet sehen. Wir hatten damals - vor drei Jahren standen wir noch an einem anderen Planungspunkt - schon über die Möglichkeit der Tramverbindung diskutiert, aber es war noch weniger konkret als es jetzt ist. Klar war, dass es sicher einen grossen Mehrwert darstellt, falls das Tram kommt und es eben auch ein wichtiger Impulsgeber wäre. Deshalb haben wir es auch als erste Massnahme aufgelistet, weil es uns als sehr wichtig erschien. Hinzu kommt auch die Linie 48, die quasi das ganze Gebiet mit dem Basel Bahnhof verbindet und eine sehr wichtige Funktion einnimmt. Es geht dabei darum, den Takt zu verdichten. Wir haben uns aber auch neue Buslinien überlegt Richtung St. Louis, damit wir den ganzen Pendlerverkehr aus diesem Agglomerationsteil besser anbinden können. St. Louis soll ja auch ein sog. Hub werden zum Umsteigen, als Hub auch für das Dreilandgebiet usw. Damit man das auch gleich nutzt und sich daran anschliesst, und den Bahnhof noch besser abholen oder einbinden kann. Dann aber geht es auch um Taktverdichtungen, Ausbauten auf den bestehenden Buslinien Richtung Frankreich, von Takt kann man da noch fast gar nicht sprechen. Es geht aber auch um die Linie ins Birstal, ins Leimental (das ist Linie 64, nicht 67, Äxgüsi), mit der wir die Schweizer Pendler, quasi Zugpendler, gut integrieren können. Wir haben dann auch noch überlegt, dass wir vielleicht künftig schauen, das ist die braune Linie, die hinten durchs Gebiet führt, dass der ganze öV auf dem Heggenheimermattweg geführt wird, weil sich dann doch zum Teil weite Wege zu den Arealen ergeben. Daher die Idee, dass man einzelne Linien wirklich mittig aus der Kies-/Gewerbestrasse führt. Wir haben uns sogar überlegt, ob eine neue Buslinie nach Deutschland noch eine Option wäre, also Richtung Weil oder das Rheintal hinauf, besser gesagt hinab. Die zwei gelben Punkte, die Sie sehen, sind für uns eigentlich so die wichtigsten Schaltstellen, sog. Mobilitätshubs an den heute genannten Haltestellen Bachgraben und Hagmattstrasse. Dort wollen wir wie so einen Knotenpunkt, öV-mässig aber auch mit anderen Nutzungen ergänzt, erreichen.



Das MIV-Konzept, das sehen Sie auf diesem Plan, mit den entsprechenden Massnahmen dazu. Wie schon gesagt, die wichtigste, zentrale Sache ist quasi der Durchstich entlang dieser Kreuzstrasse zwischen Heggenheimermattweg und der Rue de Bâle, der dann Richtung Umfahrung Hésingue/Hegenheim anschliesst und Richtung Zubringer. In diesem Sinn benötigt es wahrscheinlich auch eine Knotenanpassung des Knotens Heggenheimermattweg / Kreuzstrasse, der dann wirklich eigentlich bereits die Hauptrichtung vorgibt, dass man entlang dieses roten Pfeils fährt. Heute ist natürlich die Hauptrichtung die gerade Richtung.



Künftig möchte man den Verkehr wirklich auch auf die übergeordnete Achse lenken und dort umbauen und umgestalten. Des Weiteren ist - da wurde bereits etwas weiterentwickelt - eine neue, optimierte Idee entstanden. Wir hatten damals gesagt, man soll schauen, dass es keinen weiteren Querstich auf der Höhe der Lachenstrasse gibt. Wir hätten damals vorgeschlagen, dass man die Lachenstrasse an den Heggenheimermattweg anbindet, Sie sehen es später. Jetzt ist man eigentlich davon überzeugt, ich auch, dass man es besser direkt an den Zubringer anschliesst und dafür die Verbindung unten zwischen Lachenstrasse und Heggenheimermattweg für den Durchgangsverkehr unterbinden würde. Damit es z.B.

keinen Schleichverkehr gibt. Die orangen Linien, die sie sehen, sind eben die Sammelstrassen, welche die Areale erschliessen. Die soll man auch unbedingt aufwerten, die sind heute noch eher so Rückseiten, sie bräuchten noch einen höheren Stellenwert. Ein wichtiger Punkt ist das ganze Verkehrsmanagement, womit man versucht, den Verkehr möglichst auch mit geschickten Dosierungsmassnahmen zu steuern. Ja, ein eigentlich möglichst effizientes System.

Optionen: Die erste Option habe ich bereits erwähnt, das ist die andere Anbindung der Lachenstrasse, welche sich nun als die bessere Anbindung herausgestellt hat. Was wir auch noch überlegt haben, das muss man im weiteren Verlauf wie noch einmal prüfen, ob sich auch für den westlichen Teil noch wie so einen Stich braucht, der dann direkt zu diesem Zubringer führt. Es birgt immer die Gefahr, dass es dann durch den westlichen Teil durch das Bachgrabengebiet Schleichverkehr gibt. Aber es kann auch eine Entlastung des Systems sein, wenn man dort direkt auf den Zubringer kommt.

Beim Fuss- und Veloverkehr, der ist hier mit den grünen Pfeilen dargestellt, geht es sicher ganz generell mal darum, dass man einfach die heute noch teilweise vielen vorhandenen Netzlücken schliesst. Eine ganz wichtige Funktion übernimmt sicher die Parkallee, die verlängerte Parkallee als neue zentrale Verbindung. Eben auch, wie schon gesagt, die West-Ost-Verbindung über die Kies- und Gewerbestrasse. Dann benötigt es aber auch unbedingt Wege, das zeigen die dünneren Pfeile, z.B. beim Wegmatten oder weiter im Nordosten, damit auch wirklich die Fuss- und Velowege in die anderen Quartiere von Allschwil aber auch in jene von Basel-Stadt gut funktionieren.



Zudem haben wir noch allgemeine Mobilitätsmassnahmen erwähnt, die ebenso zentral sind, um eben gerade auch auf den Bestand Einfluss zu nehmen. Das eine wäre, dass man bei den bestehenden, dort ansässigen Unternehmen motiviert, Mobilitätsmassnahmen einzuführen und umzusetzen. So dass quasi ihre Arbeitnehmerschaft ihr Verkehrsverhalten ändert, beginnt umzusteigen, beginnt andere Verkehrsmittel zu nutzen. Dadurch werden Reserven im Netz frei, damit die neuen Areale, die entwickelt werden, gleichwohl, auch wenn es nur in einem geringen Mass ist, aber gleichwohl ein wenig MIV quasi konsumieren dürfen. Das Thema Mobilitätsinformation: Man soll einfach den Leuten wirklich alle Informationen an die Hand geben, damit sie ihre Mobilität möglichst effizient gestalten können.

Wir haben nachher in unserem Modell, das ich eingangs erwähnte, versucht abzubilden, welche Veränderungen diese Massnahmen denn bewirken würden, in Sachen Modal Split. Das Modal Split ist quasi das Synonym für die Verkehrsmittelwahl. Sie sehen hier in der linken Grafik den heutigen Modal Split, bei dem ca. 64 % der Personen das Auto benutzen, 20 % den öV und 7 resp. 9 % den Fuss- und Veloverkehr. Wir haben versucht, irgendwie nach bester Abschätzung abzubilden, wie es sich mit den Massnahmen verändern könnte. Wir haben natürlich auch all die neuen Nutzungen berücksichtigt, bei denen wir etwas stärkere Vorgaben machten, dann kommen wir doch auf eine erstaunliche Reduktion des motorisierten Anteils auf ca. 43 %, einen starken Anstieg im öV aber auch einen starken Anstieg je beim Fuss- und Veloverkehr. Dies wirkt sich eigentlich auf die Säulen wie folgt aus: Auch das ist wiederum der Endzustand, der dargestellt ist, also Endzustand im Sinn von Blick auf das Jahr 2040. Also wenn all diese Entwicklungen kommen, von denen wir noch nicht wissen, wie sicher das tatsächlich ist, es gibt ja viele Einflussfaktoren, durch die Massnahmen und eben durch die Veränderungen des Modal Split, können wir die nun eigentlich relativ hohen Säulen, die wir zu Beginn überall hatten, vor allem beim MIV hatten, deutlich reduzieren. Anstatt über 30'000 Fahrzeuge hätten wir dann knapp über 20'000 Fahrzeuge. Natürlich würde es beim öV entsprechend eine höhere Säule generieren. Der öV-Zuwachs nimmt noch einmal stark zu, das ist beinahe eine Vervier-, fast Verfünffachung der Anzahl heutiger Fahrgäste. Sie sehen auch den Unterschied bei der Anzahl Velo Fahrenden, der wird massiv höher. Beim Fussverkehr ist es halt nur ein wenig begrenzt möglich, denn es gibt nicht sehr viele Leute, die die Möglichkeit haben, im Bachgrabengebiet zu Fuss unterwegs zu sein, oder zu Fuss dorthin arbeiten zu gehen. Deshalb geschieht die Verlagerung des MIV eigentlich vor allem zum öV und zum Veloverkehr. Das sind nun wirklich Zahlen, die sich am Zustand 2040 orientieren. Wenn man nun mal quasi vom ersten Sprung bei den Arbeitsplätzen ausgeht, wie es ungefähr, ich weiss auch nicht, so ca. im Jahr 2030 sein wird, reduziert es sich vielleicht nicht ganz auf die Hälfte, weil der erste Sprung wahrscheinlich noch etwas grösser als der Zweite ist. Aber er ist doch irgendwie bei 16'000. Bei 2'000 wäre wieder ein Strich, anstatt die ganze

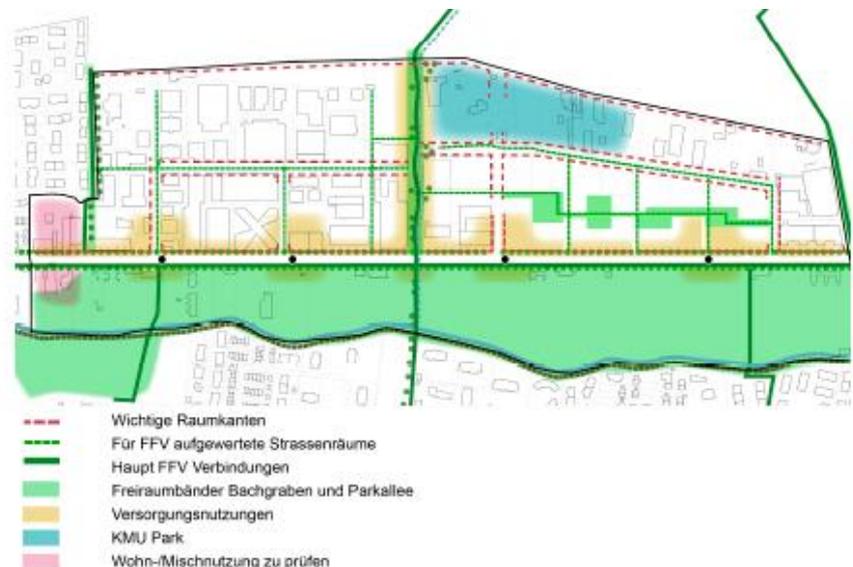
Säule. Es wird auch schon innerhalb des mittelfristigen Zustands trotz all dieser Massnahmen ein deutliches Wachstum geben. Aber eines, das uns zumindest bewältigbar und auch verträglich erscheint.

Kurz zum Stadtraumkonzept, da gibt es zwei Themen. Das Thema Freiraum, also alles was auch wieder grün ist, der Naherholung dient. Ich habe es zuvor schon erwähnt, das ist nebst dem Längselement des Bachgrabenfreiraums, der heute schon eine gute Qualität und grosse Fläche bietet, ein ganz wichtiger Teil. Es gibt sicher einen zweiten, ganz wichtigen Freiraum, der sich entlang der Parkallee zieht, in dem es nicht nur Fuss- und Veloverkehr gibt, sondern auch ein Grünraum sein soll, der einen ökologischen Nutzen hat, aber wirklich auch einen Naherholungsnutzen, und auch einen klimatischen Nutzen für das ganze Gebiet darstellt. Es geht sicher auch darum, dass man mit diesem Parc des Carrières, der eigentlich sehr nah ist, die Synergien gut nutzt und die Anbindung berücksichtigt.

Beim Stadtraum und der Nutzung wurden eigentlich Handlungsansätze genannt oder definiert, dass man schaut, dass man eine gute Adressbildung der dort entstehenden Bauten schafft, indem man diesen z.B. vorschreibt, dass sie sich am Strassenraum orientieren müssen, z.B. am Hegenheimermattweg aber auch an der Parkallee, wenn es Areale sind, die entlang der Parkallee liegen. Damit wirklich auch das lebendige Räume sind und dort die Eingänge dieser Gebäude stehen. Nicht dass alles so quasi Hinterhofcharakter behält oder erhält. Es geht im Weiteren sicher auch darum, dass man versucht, den Strassenraum zu gestalten, und zwar wirklich von Fassade zu Fassade und nicht einfach nur so von Randstein zu Randstein. Dass man wirklich den ganzen Raum betrachtet und schaut, dass man den ganzen, vorhandenen Freiraum als attraktiven, öffentlichen Raum nutzen kann. Wir haben entschieden, dass es im Einzelfall und mit hohen Qualitätsanforderungen, sprich qualitätssichernden Verfahren möglich ist. Oder auch die Vorgabe, dass man zwar bis 40 m, also höher als im Normalfall bauen darf, aber der Verkehr, insbesondere der motorisierte Verkehr deswegen nicht zunehmen darf. Es ist wie so mit einer Plafonierung des motorisierten Aufkommens verbunden.

Wir haben auch besprochen, das ist, was ich zuvor bereits angesprochen habe, dass es auch eine Ergänzung braucht mit Versorgungseinrichtungen, damit dort nicht einfach nur Büros und Labors usw. vorhanden sein können. Sondern man muss auch schauen, dass es eine gewisse Nahversorgung gibt mit alltäglichen Nutzungen, die auch wirklich dazu führen, dass die Leute auf kurzen Wegen innerhalb des Areals auch andere Bedürfnisse vernetzen und erfüllen können, ausser nur arbeiten. Rund um die öV-Haltestellen gibt es so etwas wie Hotspots in diesem Gebiet. Dort darf auch darauf geachtet werden, dass es gute, öffentliche Räume gibt.

Ganz zum Schluss, man sieht es auf dem nächsten Plan, so als Übergang zum Siedlungsgebiet von Allschwil, steht noch zur Diskussion, ob auch eine gewisse Mischnutzung, also mit einem gewissen Wohnanteil, möglich ist. Der blaue Bereich ist als sog. KMU-Park oder KMU-Cluster definiert, damit man wirklich auch Möglichkeiten sichert und Synergien für kleinere und mittlere Unternehmen bieten kann, damit sie sich dort niederlassen können.



Ich komme zur Umsetzung. Wir hatten aufgrund dieses Konzepts eine Etappierung der Massnahmen in vier Etappen vorgenommen. Die ganz kurzfristige, quasi zwischen 2018 und 2020, war die erste Etappe. Dann diese, in der wir nun drin sind, das ist die zweite Etappe bis ungefähr 2025. Anschliessend die dritte und vierte Etappe, als die darauffolgenden Etappen, wobei natürlich dann auch wieder schwierig zu sagen ist, was genau in welche Etappe gehört. Das ist halt immer so ein wenig wie: Je weiter hinaus desto vager werden die Prognosen oder die Einschätzungen. Wir machten auch Inputs, wie eingangs erwähnt, die waren auch das Ziel dieser Planung. Inputs für die Zonenplanrevision, für das Langsamverkehrskonzept, das die Gemeinde Allschwil machen möchte, und für das Vorprojekt Zubringer Bachgraben.

Es gibt verschiedene Koordinationsgefässe, die eigentlich - also das ist nun nicht einfach nur sozusagen eine Allschwiler Angelegenheit, sondern man braucht ganz verschiedene Partner - helfen, die Massnahmen umzusetzen. Es gibt wirklich zahlreiche Koordinationsgefässe, die genutzt werden, die auch bereits aktiviert sind, die bereits im Gange sind. Ein wichtiger Player in der trinationalen Planung ist der sog. trinationale Eurodistrict. Darin sitzen ganz viele Vertreter von allen drei Ländern, u.a. ist auch Allschwil da Mitglied. Da ist z.B. eine Schaltstelle, in der z.B. übergeordnete oder grenzüberschreitende Busangebote, öV-Angebote, Velo-Angebote etc. thematisiert werden oder angestossen werden könnten. Daneben gibt es ein Gremium, welches sich um die Umfahrung Hésingue-Hegenheim kümmert, das vor allem aus schweizerischen und französischen Partnern zusammengesetzt ist. Genauso wie auch die Zusammensetzung bei der Planung der Umsetzung nun mittlerweile des Parc des Carrières. Dann gibt es aber auch, das ist mega wertvoll und in der Zwischenzeit entstanden, ein Gremium, welches sich Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) nennt, in dem die beiden Kantone und Allschwil vertreten sind, und man es direkt innerhalb der Koordinationsgruppe immer wieder behandelt und vorantreibt. Unter anderem die Parkallee, Fuss- und Veloachse, darauf komme ich nachher noch kurz zu sprechen, aber auch Zubringer und Tram. Das alles wird in diesem Gefäss immer wieder behandelt. Es gibt auch ein Gremium, welches sich um die kantonalen Radrouten kümmert, auch um die Anbindung über die Landesgrenzen hinweg. Es gibt eine Verkehrskommission Leimental, es gibt eine regionale Planungsplattform Leimental Plus und natürlich noch Agglo Basel, die eine wichtige Funktion einnimmt. Das Klima Agglo Basel wird eben auch fertiggestellt, damit man es dann im Sommer einreichen kann. Es gibt darin natürlich viele Schnittstellen von Dingen, darüber spreche ich gleich noch, die bereits ins Agglo-Programm 4G einfließen.

Sie sehen hier eine Grafik, wie sie in der KoBa, die Koordination Bachgraben, die Verkehrsanbindung Bachgraben, auch immer wieder zusammengetragen werden. Es geht wirklich darum, die Schnittstellen all dieser Projekte immer wieder zu bewirtschaften. Weil sie halt in den seltensten Fällen unabhängig voneinander sind. Es geht wirklich darum, dass man schaut, Synergien zu nutzen und Konflikte zu vermeiden. Das wäre also so ein wenig das ganze Fundament des Konzepts.



Nun gehe ich noch kurz auf das gemachte **Status Update** ein. Das ist ein separates Papier, so ungefähr drei, vier Seiten, worin wir wirklich all die Massnahmen für die verschiedenen Etappen abgeklappert haben und geschaut haben, wie sind sie auf Kurs, was ist bisher gelaufen, wie ist der Planungsstand, wo gibt es vielleicht Punkte, die zwar schon angegangen wurden, aber sich noch ungelöste Fragen stellen. Wir haben festgestellt, es gibt auch Punkte - also das ist immer so in komplexen Planungen, da kann man auch nicht alles gleich herzaubern - bei denen wir sehen, da gibt es im Vergleich zu anderen Dingen Nachholbedarf, da musste man schlicht den Fokus darauflegen. Das soll nun auch die Hilfe an die Gemeinde sein, die in der Zwischenzeit wirklich sehr viel mit den Kantonen und den weiteren Partnern getan hat. Aber es soll auch ein wenig ein Steuerungsinstrument sein, um zu wissen, worauf wir nun unseren Fokus richten, unsere Energie bündeln sollen, damit das ganze Paket am Schluss zufrieden kommt. Die Massnahmen, die wir hier in diesem Status Update anschauen, haben wir in Themenbereiche gegliedert, z.B. der erste Themenbereich ist für Fuss- und Veloverkehr. Wir gehen nun Thema für Thema kurz durch und ich kann Ihnen schnell erklären, was unsere Bewertung oder unsere Einschätzung der Umsetzung ist.

Eine wichtige Stossrichtung, die wir in diesem Konzept definiert haben, war, dass man eben beim Fuss- und Veloverkehr diverse Netzlücken schliesst. Da wurde wirklich schon sehr viel umgesetzt, das hat uns mega gefreut. Es hat u.a. durchgehende Wegverbindungen bei der Wegmatten gegeben. Man hat aber auch den ganzen Hegenheimermattweg mit Fuss- und Veloinfrastruktur umgestaltet. Es gibt aber auch schon eine durchgehende Verbindung zum Parc des Carrières, bei der man die Eröffnung des ersten

---

Teils des Parc des Carrières wie so ein wenig gepusht hatte, damit man das bereits zur Verfügung stellen kann, auch wenn es noch nicht ganz die finale Ausführung des Weges ist, es noch keine finale Linienführung gibt. Aber es besteht eine Vernetzung über die Grenze zu diesem Park. Es sind weitere Lückenschliessungen vorgesehen, die man quasi Schritt für Schritt umsetzen kann.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist die Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes insgesamt. Auch hier konnten wir seit 2018 eine gute Grundlage erarbeiten, ein sog. Konzept Stadtraum Bachgraben, bei dem wir uns für die verschiedenen Strassen, mal abgesehen vom Hegenheimermattweg, aber für alle anderen Strassen überlegt haben, wie kann man diese fuss- und velofreundlich umgestalten. Man konnte diese Umgestaltungsmaßnahmen eben gerade auch schon in das Aggloprogramm 4G einspeisen. Dasselbe gilt für die Parkallee. Hier hat die Gemeinde ein Gesamtkonzept erstellt, für einen Teilabschnitt sogar schon begonnen, ein Vorprojekt auszuarbeiten, und der Kanton steht vor dem Abschluss einer Machbarkeitsstudie. Der Kanton ist gleich aufgesprungen und hat die Parkallee quasi als Verbindung bis ins Stadtzentrum als Velovorzugsroute definiert oder festgelegt. Das Wort Velovorzugsroute existierte so noch gar nicht. Das ist natürlich super, dass wir da gleich mitreiten konnten. Wenn der Kanton das in diesem Ausmass unterstützt, ist das natürlich perfekt. Auch das ist Bestandteil der Eingabe des Aggloprogramm 4G.

Bei der Querachse Osten-Westen entlang der Kies- und Gewerbestrasse, das ist auch ein Teil des Konzepts Stadtraum Bachgraben. Wir haben bemerkt, es gibt wirklich noch eine Knacknuss, das ist die Verbindung - ich glaube es heisst Guebewägli - die Verbindung von Kiesstrasse und Gewerbestrasse, die ja eben für den Fuss- und Veloverkehr essenziell wäre, damit sie wirklich eine durchgehende Verbindung wird. Dieses Weglein ist heute halt sehr schmal. Wenn man es - das wäre wichtig, dass man es gut ausbauen kann - ausbaut, braucht es eine gewisse Verbreiterung des Wegs. Das ist nicht ganz trivial, darum haben wir das quasi auf Gelb „auf Kurs“ gesetzt. Aber man muss sich dort sicher noch mehr bemühen, damit man es gut lösen kann.

Die übergeordnete Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs, haben wir das Gefühl, ist durch die Gefässe sehr gut sichergestellt, damit sie nun Schritt für Schritt umgesetzt werden kann.

Im Bereich der Kreuz- und Lachenstrasse, dazu habe ich zuvor schon ein paar Dinge erwähnt, wurde inzwischen etwas geplant. Nämlich ein sog. BGK, Betriebs- und Gestaltungskonzept, für die Kreuzstrasse, für die Lachenstrasse. Lachenstrasse habe ich schon erwähnt, die ist eigentlich sehr konkretisiert, auch schon sehr gereift. In der Kreuzstrasse entschied man im Rahmen des BGK entschieden, dass man keine explizite Veloinfrastruktur macht, man macht auf der Kreuzstrasse keine Velowege oder Velostreifen. Dies ist einfach aufgrund der Platzverhältnisse und der Leistungsfähigkeit, welche die Kreuzstrasse haben muss, nachvollziehbar. Es zeigt aber auch, dass es umso wichtiger ist, dass die Parkallee sehr grosszügig ist. Als Velovorzugsroute und einem parallelen, grosszügigen Fussweg in dem ganzen Freiraum ist es auf gutem Weg, weshalb wir es auf Grün gesetzt haben.

Beim zweiten Punkt geht es eigentlich um die Realisierung des Durchstichs der Kreuzstrasse, welche heute eben noch nicht durchgängig ist. Da konnte man schon mal die Raumsicherung mittels einer Planungszone machen. Der Durchstich selbst, hat sich herausgestellt, kann man nicht vorgängig realisieren zum Zubringer. Der kann erst mit dem Zubringer realisiert werden, also so ungefähr gegen 2030. Deshalb ist es sicher wichtig, dass man für diese Zeit, in der die ersten Areale bereits kommen, bis 2030, für diesen Zustand auch ohne diesen Durchstich ein gutes Konzept hat. Wir haben dem mal Zwischenzustand gesagt. Das ist sicher etwas, bei dem man bemerkt hat, das braucht es noch, das war vor drei Jahren noch nicht so klar. Das ist sicher etwas, worauf man den Fokus legen muss.

Die Sammelstrassen sind auch schon mit dem Konzept Stadtraum Bachgraben gut aufgegleist, das habe ich zuvor schon erwähnt. Da geht es eben auch noch einmal um das, was hier gelb ist, um den Durchstich zwischen Kreuzstrasse und Kiesstrasse bzw. nachher den einen Teil der Kiesstrasse, der östlich von der Kreuzstrasse liegt - ich weiss nicht, ob Sie sich das vorstellen können. Wir haben das Gefühl, da benötigt es eine Verbreiterung des Strassenraums. Das ist unweigerlich mit gewissem Landerwerb verbunden. Aber, ich glaube, es ist bei so einem grossen Areal auch legitim, dass es punktuell gewisse Landerwerbsmassnahmen für den öffentlichen Raum braucht.

Kommen wir zu den, man kann ein wenig sagen, Sorgenkindern dieser Massnahmenbereiche. Und zwar zum Ausbau des öV-Angebots. Es zeigt sich einfach, dass es wirklich eine schwierige Sache ist, die mega Extra-Effort benötigt. Wir haben eigentlich schon relativ konkrete Stossrichtungen ausgearbeitet und überlegt. Man hat sie seitens Gemeinde versucht, in die Gefässe, die ich Ihnen zuvor erklärt habe, einzubringen. Bislang besteht hier aber wenig Zustimmung, bzw. keine genügende Zustimmung seitens der Kantone. Es ist halt ein schwieriges Thema, das man erst bereit ist in die öV-Angebote auszubauen, wenn die Leute bereits an den Haltestellen stehen. Unser Anliegen wäre gewesen, dass man das vorzeitig macht, damit man eigentlich mit der Realisierung der Areale bereits ein Superangebot hätte. Damit die

---

Leute nicht zu Beginn erst mit dem Auto arbeiten kommen, weil der öV noch nicht gut ist. Da braucht es wirklich noch einen grossen Effort. Besonders herausfordernd sind sicher die unteren Punkte, die internationalen öV-Verbindungen. Hier braucht es seitens des trinationalen Eurodistrict mehr Druck. Bei den anderen Linien, die eigentlich auf Schweizer Boden laufen, ist es der Kanton, der aktiv Arbeit, quasi Überzeugungsarbeit leistet. Was aber ein erster Lichtblick im Sinn von Geld ist, ist dass die Linie 64 ab Dezember dieses Jahres verlängert werden soll bis St. Johann, so ein wenig als Vorläufer des Trams.

Noch zum Massnahmenbereich Mobilitätskonzepte / Mobilitätsmanagement: Beim Mobilitätskonzept haben wir eigentlich gesagt, man möchte sofort damit beginnen zu versuchen, bei allen neuen Arealen einzufordern. Damit alle neuen Areale wirklich aufzeigen müssen, wie sie ihre Mobilität geschickt planen und umsetzen. Man hat das versucht und auch erfolgreich getan bei jenen, die jetzt schon im Gange waren. Es ist sicher wichtig, dass das als Vorgabe nachher in die ganze Zonenrevision Siedlung einfließt. Damit es dann eigentlich nicht jedes Mal wieder eine Überzeugung des Arealeigentümers, der entwickelt, braucht. In der Zwischenzeit muss man das halt so machen, dass man das wirklich bei jedem Areal einfordert und aktiv auf die Leute zugeht. Dies ist bis jetzt gut gelungen. Man hat wirklich auch, jedenfalls im zweiten Punkt, erreicht, dass die gemachten Vorgaben - man hat gesagt, Ziel ist, dass man pro Arbeitsplatz künftig nur noch 0,3 bis 0,5 Parkplätze anbietet - bei jenen Arealen, die in der Zwischenzeit ein Mobilitätskonzept machen mussten, sie sogar deutlich unterschritten haben. Es geht bestimmt in die richtige Richtung. Es ist jetzt noch mit viel Effort verbunden.

Als sehr wichtiger Punkt erachten wir auch noch, dass man die bestehenden Betriebe einbindet und sie zum Mobilitätsmanagement motiviert. Hier wurde von Seiten der Gemeinde ein Konzept erstellt, wie man die Förderung des Mobilitätsmanagements angehen will. Aber benötigt halt personelle Ressourcen. Das ist nicht einfach so mit einem Telefonanruf getan. Es scheint mir auch, es ist wirklich etwas, das man sehr zeitnah angehen muss. Denn hier kann man Reserven schaffen, vor allem auch für den Zwischenzustand, bis dann weitere Massnahmen wie Tram und Busse realisiert sind.

Zum Abschluss vor der Fazit-Folie noch einen Blick in die weitere Zukunft, nämlich in die Etappen 3 und 4. Das Tram Bachgraben, das 2018 noch nicht so konkret war, wurde stark vorangetrieben, es ist planungsrechtlich verankert. Schon mal ein guter Meilenstein. Aber es ist auch klar, die Umsetzung wird erst nach 2030 möglich sein. Was heisst, bis dahin braucht es ein starkes Busangebot. Man kann nicht quasi eine Verdoppelung der öV-Fahrgäste mit dem bestehenden Angebot bewältigen. Das geht schlicht nicht. Da dünkt es mich auch sonderbar, dass man zuerst den Beweis der Leute braucht, die an den Haltestellen stehen, ich meine, ob das auf Papier so nachvollziehbar ist.

Auch das Projekt neuer Zubringer Bachgraben ist bereits im Gange, lief weiter, ist auf Kurs. Also man kann es nicht beliebig beschleunigen, bis es umgesetzt wird. Auch dieses wird gegen 2030 laufen. Daher ist der Zwischenzustand relevant, dass man dorthin den Fokus setzt und schaut, dass man den Zwischenzustand auch gut bewältigen kann.

Das Thema Mobilitätshubs, das sind, ich weiss nicht, ob Sie sich erinnern können, vor allem die zwei gelben Punkte an der Hagmattstrasse und bei der Haltestelle Bachgraben. Dort insbesondere möchte man im Rahmen der ZRS auch schauen, dass man ergänzende Nutzungen zulassen kann. Und vielleicht schauen, wie man die Unternehmen, die sich in diesem Umfeld befinden, einbeziehen kann, damit sie auch irgendwie mithelfen, ihre Gebäude so zu öffnen oder zu ergänzen mit gewissen Dienstleistungen. Damit wirklich um die Haltestellen herum eine Art Quartierzentren entstehen können.

Somit komme ich zum Fazit und anschliessend zur Diskussion. Das Fazit des gemachten Updates ist wirklich, dass es etwas ist, bei dem man eigentlich gar nicht so viel tun kann als Planer oder Planerin und etwas sehr Bereicherndes ist, um auch wieder zu lernen, was funktioniert gut, was ist schwierig. Aber ich habe wirklich gestaunt, dass 2018 sehr viele Massnahmen angegangen, vorangetrieben wurden. Es ist nun einfach klar, dass es eine Art Zwischenzustand geben wird, ohne die grossen Infrastrukturprojekte. Nun geht es auch darum, dass man nicht nur den langfristigen Fokus mit diesen Infrastrukturprojekten hat, sondern auch den Zwischenzustand nun vermehrt in den Fokus rückt. Für mich gibt es vier Fokusbereiche oder vier Themen, die im Vordergrund stehen:

- Das ist einerseits der Fuss- und Veloverkehr, die wirklich zeitnahe Realisierung der Parkallee und der Querachse mit der Umgestaltung der Sammelstrassen. Beim Fuss- und Veloverkehr ist man wie vom Kanton relativ unabhängig oder der öV-Planung. Da gibt es wirklich Potenzial auch von der Lage, der Topographie usw. Es ist gut, wenn man das zeitnah umsetzen kann, damit die Leute aus den bestehenden Nutzungen und alle, die neu kommen, eine gute Situation vor Ort finden.
- Das zum öV habe ich schon gesagt, da braucht es nun noch mehr Druckaufbau, sowohl, denke ich, nicht nur bei der Verwaltung, sondern wirklich auch auf politischer Ebene. Was man auch im Rahmen dieses Updates diskutiert haben, dass man vielleicht mit den Unternehmen eine Art Rückfallebene vorbereitet, bei dem die Unternehmen ein öV-Angebot vorfinanzieren würden, bis der Kanton davon überzeugt ist, dass es eine gute Sache ist.

- Der dritte Punkt ist das Mobilitätsmanagement vor allem für die bestehenden Nutzungen forcieren. Weil, wenn man es erreicht, aus den bestehenden Nutzungen etwas zu verlagern, ergibt sich eine wertvolle Reserve für den Zwischenzustand.
- Der vierte Punkt ist das Verkehrsmanagement, das man sicher auch im Zusammenspiel mit dem Kanton anschauen muss, wie kann man das Strassennetz, vor allem wie es auch in diesem Zwischenzustand zur Verfügung steht, optimal steuern, damit man es möglichst effizient betreiben oder effizient nutzen kann.

So, nun habe ich lange gesprochen. Ich stelle mich wieder auf stumm und breche die Präsentation ab. Dann können Sie diskutieren. Wenn es Fragen gibt, die ich beantworten kann, mache ich das gerne und würde noch einmal Folien einblenden. Danke vielmals.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank, Frau Ledergerber, für diese Ausführungen. Gerne eröffne ich nun das Wort, resp. Sie dürfen jetzt Fragen stellen.

**Henry Vogt**, SVP-Fraktion: Ich ziehe nun schnell die Maske ab, dann versteht man mich vielleicht ein bisschen besser. Vielen Dank für diese Präsentation. Sehr viel Diskussionspotenzial, von mir aus gesehen. Aber ich will mich kurzhalten. Ich habe nur eine Frage. Vielleicht wenn man wieder auf Seite 16 der Präsentation gehen würde. Das würde es ein wenig veranschaulichen. Was ich hier zu ergänzen hätte ist: Wenn man den Anschluss Umfahrung Häsigen/Hegenheim anschaut, fehlt mir dort ein Pfeil. Ein Pfeil in die andere Richtung, Richtung Schweiz hinein. Das stand in der BZ, seriöses Blatt übrigens, dass die Franzosen die Autobahn Müllhausen-Basel entlasten wollen und dass sie vorhaben, den Verkehr wieder dort hinüber zu schicken, damit sie auch hintenrum in die Schweiz reinkommen über den Anschluss, über den Zubringer Bachgraben. D.h. von dieser Seite ist eigentlich noch mehr Verkehr zu erwarten, der dann in die Schweiz hereinkommt. Auf der anderen Seite, wenn man die violetten Pfeile anschaut, diese Verbindungsachsen, darf man nicht vergessen, dass genau dieser Strom genau gleich auch in die Nordtangente einbiegen will. Oder die meisten. Das ist das, was natürlich jetzt geschieht. Und, man will ja dann den Anschluss Zubringer Bachgraben-Nordtangente, besser gesagt, den Individualverkehr, die Autos, will man ja dann dort auf die Autobahn schicken. Jetzt wissen wir natürlich auch durch diese Präsentation, dass dieser Zubringer in den nächsten zehn Jahren nicht gebaut wird. Dass er dann vielleicht beginnen wird. Wenn man die Bauzeit anschaut, ja sagen wir, in den nächsten 15 Jahren bewegt sich dort nichts. Aber der Verkehr ist vorhanden, er steigt. Was ist jetzt die Lösung, wenn wir dort die Zubringer Bachgraben nicht haben, wo geht der Verkehr überall hin? Das ist meine Frage. Danke schön.

**Christian Kellermann**, Präsident: Frau Ledergerber, Sie können jetzt direkt antworten.

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Gut, merci vielmal. Ich würde vielleicht gleich mit dem zweiten Punkt beginnen, mit dem Zubringer. Das ist natürlich ein gewisses Risiko, wie immer auch bei so Grossprojekten. Ich denke, vom Zeitplan her ist angedacht, dass er ungefähr 2029 realisiert sein wird. Ich glaube, der Kanton ist sich durchaus bewusst, dass er mit der Bezeichnung dieses Gebietes als Entwicklungsschwerpunkt des Kantons in der Pflicht ist, seinen Beitrag dazu zu leisten. Ich glaube, so wie ich es nun sehe, wie es innerhalb der drei Jahre fortgeschritten ist, habe ich das Gefühl, gibt es nun keine mega Zweifel, dass es irgendwie zum Schluss dann noch einmal eine doppelt so lange Zeit braucht, bis es wirklich realisiert ist. Ich denke, das ist eine wichtige Grundlage, dass es diesen Zubringer gibt, damit das Ganze funktioniert. Ich glaube, es gibt nichts anderes, als wirklich als Gemeinde mit dem Kanton einfach diese Paces des Prozesses, auch wirklich aufrecht zu halten, weil man hier gemeinsam in der Verantwortung steht. Natürlich, es besteht ein gewisses Risiko, dass irgendwie Einsparungen oder was auch immer diesen Prozess stark verzögert oder verunmöglicht wird. Diese Dinge kann man bei solchen Planungen nicht ganz ausschliessen. Aber ich glaube, da gibt es keine andere Alternative, ausser eben wirklich sich in der Pflicht zu sehen, die Areale, die neu kommen, möglichst so zu steuern, dass sie nicht zu stark auf den MIV fokussiert sind. Die Vorgaben für Parkplatzanzahl wirklich durchzusetzen und sicherzustellen, auch bei den bestehenden Unternehmen anzusetzen und bei ihnen zu versuchen, die Verlagerung zu bewirken.

Bei der Umfahrung Héisingue/Hegenheim habe ich nun nicht ganz verstanden, wie Sie meinen, einen anderen Pfeil. Also mehr Richtung Siedlung? Dass es nicht einfach nur um die Umfahrung geht. Habe ich das so richtig verstanden? Ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich die Frage korrekt verstanden habe.

**Henry Vogt**, SVP-Fraktion: Wenn ich kurz ergänzen darf. Es heisst, dass von dieser Seite her, Frankreich für die Entlastung ihrer eigenen Autobahn es als Ausweichsachse betrachtet. Damit die Autobahn von Müllhausen nach Basel nicht so überlastet ist, wie sie jetzt ist. D.h. sie wollen dort die Autos durchlenken. Diese sollten ja dann in den Zubringer gehen, den wir nicht haben. Wo gehen die Autos hin?

---

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Also, dass es quasi nicht nur eine Umfahrung ist, sondern auch eine Art Zubringer für Frankreich in die Schweiz, sozusagen. Ja, hier bin ich zu wenig à jour, was die politischen Diskussionen sind. Es birgt sicher ein gewisses Risiko, das aber wahrscheinlich nicht nur im Interesse - ich meine, es gibt wahrscheinlich auch noch kritische Stimmen auf französischer Seite, die nicht möchten, dass der Verkehr dann durch ihre Dörfer durchfährt. Es ist sicher ein Punkt, den wir in dieser ganzen Zubringer-Diskussion haben, dass man auch in koordinierten Projekten in beiden Umfahrungen, bzw. Zubringer das abklärt und Vorgaben macht. Es braucht ja auch eine Dimensionierungs-Vorgabe und irgendwo auch - wie soll ich sagen - eine Art Abnahmegarantie. Man muss ja mit irgendwelchen Abschätzungen des Verkehrsaufkommens rechnen, wenn man z.B. einen Zubringer plant. Aber bei der Zubringerplanung bin ich zu wenig à jour, wie die Diskussionen sind und wie die Diskussionen zwischen den beiden Projekten sind.

**Franz Vogt**, Gemeinderat: Geschätzter Präsident, geschätzte Einwohnerräte. Ich meine, da geht es vor allem um die Umfahrung Häsigen/Hegenheim. Ob da gewisse Leute dann auch diesen Weg benutzen werden statt auf die Autobahn, kann man natürlich nie ausschliessen. Ich meine, das Hauptproblem auf französischer Seite ist schon der Verkehr, der sich durch Hegenheim und Häsigen wälzt - wenn ihr das gesehen habt. Ich meine, das ist weniger der Punkt, dass man dann von der Autobahn dorthin ausweicht. Man muss ja auch wieder weiterkommen. Das ist, meine ich, weniger der Punkt. Was es aber dann klar geben sollte, geben könnte, wäre eigentlich eine Entlastung vom heutigen Hegenheimer-Zoll, wenn der Verkehr sich dann nicht mehr durch die vor allem zwei Dörfer wälzen würde und hinten hinein oder von uns aus gesehen wieder hinaus käme. Man muss auch sehen, es sind relativ viele Leute, die genau in diesem Bachgrabengebiet arbeiten. Die würden dann die weitere Verkehrsinfrastruktur, die Richtung Allschwil oder Richtung Basel geht, nicht belasten.

**Niklaus Morat**, SP-Fraktion: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. Ich glaube, es ist eminent wichtig, dass man den Druck auf die Kantone hochhält, damit der öV verdichtet wird. Zumindest in dieser Übergangszeit bis ein Tram vorhanden ist, bis der Zubringer gebaut ist. Dieser Druck muss hochgehalten werden. Wir haben hier im Raum ein paar Landräte, zwei sitzen sogar im Gemeinderat. Ich glaube der Druck auf den Kanton Basel-Landschaft kann man auch von Allschwil aus aufrechterhalten. Dasselbe gilt natürlich auch für den Basler Kanton, nur haben wir da natürlich eingeschränkte Möglichkeiten. Ich könnte es über die Gewerkschaft versuchen, denn neues Personal für einen verdichteten Fahrplan ist auch für die Gewerkschaften interessant. Ich glaube, dieser Druck auf die Kantone, dass der öV verdichtet wird, muss hochgehalten werden. Danke schön.

**Sandro Felice**, EVP/GLP/Grüne-Fraktion: Geschätzte Anwesende, geschätzter Präsident. Vielen Dank für diese übersichtliche Präsentation. Ich habe noch eine Frage. Und zwar habe ich ein wenig vermisst, dass es keine geografische Analyse gibt, die zeigt, wo die ganzen Verkehrsströme herkommen. Es ist einfach nur die Anzahl MIV. Das haben wir z.B. in den Mobilitätskonzepten zwar schon ein wenig gesehen, dort wurde es teilweise getan, da sieht man, dass ungefähr die Hälfte des Verkehrs von Grenzgängern ist und nicht von der Schweiz her. Nun gleichzeitig, wenn ich es anschau, ganz viele Massnahmen für MIV, für den öV und die Velos, betreffen ja insbesondere die Schweiz. Irgendwie steht das für mich nicht ganz im Verhältnis. Eigentlich müsste man doch auch anschauen, woher kommen die ganzen Verkehrsströme und welche Massnahmen benötigt es dazu. Denn Velos Richtung Schweiz auszubauen, ist sicher eine gute Sache. Nur nützt das nicht viel für die 50 %, die nicht von der Schweiz kommen. In die andere Richtung hat es zwar nun schon Ansätze gegeben, dass man im Kontakt ist. Aber zum Schluss, in den konkreten Projekten, die nun gemacht werden können oder gemacht werden, habe ich nun relativ wenig gesehen.

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Darf ich kurz etwas ergänzen? Ich verweise auf den Gesamtbericht. Dort hat es eine Grafik auf Seite 18. Das haben wir schon angeschaut, mittels, es gibt ja gute Verkehrsmodelle, bei denen man sehen kann, woher kommt oder wie stark sind welche Ströme aus welchen Richtungen. Natürlich hat es nicht unbedeutende Ströme, gerade auch aus dem französischen Gebiet, das ins Bachgrabengebiet hineinbindet. Aber es sind schon deutlich stärkere Verbindungen eigentlich auf die Schweizer Seite ausgerichtet. Ich glaube, es ist dort wichtig, also man müssen auch die französischen Behörden in diesem Sinne, aber auch die Leute, die aus Frankreich pendeln, genauso in die Pflicht nehmen. Ich denke, es ist auch realistisch, dass der dort vorhandene Impact mit einem vergleichsweise sehr hohen Aufwand verbunden ist. Wenn man dort die Leute wirklich auf den öV bringen, bräuchte es zu einem beträchtlichen Teil einen so grossen Effort, dass das schlichtweg wie nicht machbar scheint. Wir haben deshalb auch versucht, ein wenig einfliessen zu lassen, wo nach unserem Gefühl, bewirken diese Massnahmen auch viel. Ich denke, man hat gerade auch in Sachen öV auf Schweizer Seite mehr Einfluss, oder, der Einfluss, den wir nehmen können, ist grösser, und der Nutzen, den man damit erreichen kann, ist grösser als mit dem gleichen Effort auf französischem Staatsterritorium, sozusagen. Es ist nicht so, dass sie einen Freipass haben sollen, wie und wann sie mit

---

welchem Verkehrsmittel unterwegs sein sollen. Es ist sicher deutlich schwieriger, das zu bündeln, es zu beeinflussen, zu steuern. Darum die Ausrichtung auch wirklich auf möglichst machbaren und realisierbaren Mix am Massnahmenplan. Beantwortet das Ihre Frage?

**Christian Kellermann**, Präsident: Herr Felice, ist Ihre Frage beantwortet?

**Sandro Felice**, EVP/GLP/Grüne-Fraktion: Es bestätigt meine Aussage, dass es in diese Richtung wenig Massnahmen gibt, und es weiterhin beim MIV bleibt, habe ich das Gefühl.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Anwesende. Auch ich möchte ganz herzlich für die sehr umfassende Präsentation danken. Ich habe daraus entnommen, dass die Gemeinde ein Konzept zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen. Sie haben darauf hingewiesen, dass das sehr wichtig ist, vor allem jetzt während der Übergangsphase, und dass man damit Puffer schaffen kann. Mich würde nun Wunder nehmen, von Seiten der Gemeinde oder des Gemeinderats, wie der Stand ist und wie man beabsichtigt vorzugehen. Man hat das auch schon im Rahmen von Quartierplänen, die man hier beraten hat, diskutiert. Da würde ich gerne mal wissen, wie der Stand ist.

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Ich habe gerade noch etwas als Antwort für Sandro Felice gefunden: Auf Seite 33 sieht man, dass eine Taktverdichtung der Linie 608, die es heute schon gibt, tatsächlich geplant ist. Bis jetzt gibt es aber nur eine Absichtserklärung seitens TEB. Es soll auch eine neue Busverbindung geschaffen werden nach St. Louis. Auch dazu gibt es noch keine konkrete Planung. Ich gehe aber davon aus, dass im Rahmen des TEB durch die baselstädtische und basellandschaftliche Regierung bereits Kontakte aufgenommen wurden.

Zur Frage von Andreas Bärtsch: Es ist tatsächlich so, dass der Spielraum der Gemeinde in erster Linie natürlich bei einem Quartierplan bei einem sog. Sonderbaurecht vorhanden ist. Dies haben wir ja gemeinsam mit der Firma Idorsia und zusammen mit der Firma IP-Bachgraben, bestens bekannt als Alba-Projekt, erarbeitet. In diesen Quartierplänen können wir tatsächlich reüssieren. Sonst muss man leider sagen, gilt das basellandschaftliche Bau- und Raumplanungsgesetz. Darin sind der Gemeinde nicht wahnsinnig viele Möglichkeiten gegeben - im Moment. Es bewegt sich allerdings was. Der Kanton versucht nun doch auch, gewisse Aufweichungen der bisher harten Haltung bei den Parkplätzen pro Arbeitsplatz voranzutreiben, so dass man mit weiteren Bauwilligen durchaus an den Verhandlungstisch sitzen kann. Da ist es natürlich ungleich schwieriger, als dort, wo es um Geben und Nehmen geht, wie z.B. in einem Quartierplan. Da hast du absolut Recht. Im Moment können wir nur bei den Quartierplänen etwas tun.

**Mark Aellen**, SP-Fraktion: Ich begrüsse dieses Projekt natürlich sehr, weil man sich entschieden hat, den Bachgraben auszubauen. Es ist ein sehr kompliziertes Projekt und erzeugt sehr viele Ängste, wie man hier hört. Ich komme zurück auf ein altes Anliegen von mir. Weshalb fügt ihr in diese Berichte nicht eure Risikobetrachtungen ein? Ihr habt sie garantiert gemacht. Zu sagen, dass etwas strauchelt, ist nett. Welche Folgen wird es haben? Wie wird man mit den Folgen umgehen? Das wäre für die Leute hier viel beruhigender, als einfach nur zu sagen, das ist das, was wir planen und dort haben wir Schwierigkeiten. Wenn man nicht weiss, welches die Konsequenzen sind und wie man mit ihnen umgehen will, macht das es etwas schwieriger zu verdauen, und wir erhalten diese Voten hier, die doch relativ unpointiert sagen, es ist etwas nicht gut. Ich würde es mir wünschen, dass die Berichte mit solchen Informationen erweitert werden. Denn ich bin mir sicher, ihr macht euch diese Überlegungen.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Herzlichen Dank. Ich habe eine Anschlussfrage an Christoph Morat. Also das heisst, wir bringen dieses Konzept nur im Bewilligungsverfahren zur Anwendung. Für mich ist die Präsentation so übergekommen, dass wir auch bei bestehenden Firmen, die kein Bauvorhaben haben, versuchen, das Mobilitätsmanagement schmackhaft zu machen, und auf diese Weise diese Puffer zu schaffen. Dem ist also nicht so?

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Ganz sicher versuchen wir das. Es ist einfach mit sehr wenig Erfolgsaussicht behaftet. Denn die Bewilligungsbehörde ist natürlich nach wie vor der Kanton. Der Kanton geht nach seinem Büchlein. Dort steht genau drin, wie viele Parkplätze man bringen muss. Etwas anderes ist es beim Masterplan BaseLink. Die haben ja so quasi ein eigenes Mobilitätskonzept, indem sie einfach sagen, es werden keine unterirdischen Parkplätze gebaut. Es gibt zwei Parkhäuser und arrangez-vous! Das ist eine etwas harte Linie. Ich kann mir vorstellen, dass ein Umsteigen auf den öV oder auf den Langsamverkehr nur etwas bringt, wenn die entsprechenden Angebote vorhanden sind. Die Rolle der Gemeinde ist natürlich, in erster Linie das Angebot aufrecht zu erhalten. Indem wir uns beim Kanton für die Verdichtungen stark machen, mit mehr oder weniger Erfolg, und dass wir vor allem dort aktiv werden, wo unser Teil in der Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und Basel-Stadt liegt, nämlich

---

beim Veloverkehr, beim Langsamverkehr. Da haben wir natürlich im Hegenheimermattweg schon einige Dinge realisiert und werden auch weitere Querungen noch realisieren. D.h. eine beim Jugendhaus ist schon fertig geworden, sobald die Baustelle aufgehoben ist, kann man diese wieder besser benutzen. Die nächste wird noch ausgebaut, das ist jene bei der Parkallee. Diese wird die weitere Verbindung bis zum Parc des Carrières, also über die Staatsgrenze hinaus, gemacht. Die Situation aber ist schwierig, wenn man bei Privaten verhandeln geht, wo die Grundlagen ganz andere sind.

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Darf ich noch etwas ergänzen? Ich war vielleicht etwas unpräzise in meiner vorigen Formulierung. Ich habe zuvor noch einmal zu den Mobilitätskonzepten eingeblendet. Man muss wie unterscheiden zwischen den Vorgaben, die man zur Parkierung macht. Es ist so, wie gerade erklärt wurde. Man hat wirklich fast nur bei neuen Arealen Möglichkeiten, um Vorschriften zu machen, was die Parkierung oder die Anzahl Parkplätze anbelangt. Die jetzt bereits realisiert sind, die haben eigentlich Bestandsgarantie. Darauf kann man nicht mehr Einfluss darauf nehmen. Was aber jetzt Sie noch als weiteren Punkt einbringen, ich glaube, ich bin da sehr abstrakt geblieben. Ich glaube, ich habe nicht so richtig erklärt, was man effektiv meint. Beim letzten Punkt des Mobilitätsmanagements von bestehenden Betrieben geht es darum, dass man versucht, abgesehen von den Parkplatzzahlen, die man nicht beeinflussen kann, mit anderen Massnahmen die Mobilität der Angestellten oder auch der Kunden zu lenken. Z.B. indem man sagt, diejenigen, die mit dem öV kommen und keinen Parkplatz beanspruchen, erhalten z.B. einen öV-Bonus pro Monat. Oder dass man im Umkehrschluss sagt, alle, die einen Parkplatz beanspruchen, müssen dafür eine Miete oder eine Gebühr oder so bezahlen. Dass man auf diese Art versucht zu lenken. Oder man z.B. sagt, man optimiert die Veloabstellplätze bei den Gebäuden, oder man macht Duschanlagen, damit die Leute, wenn sie mit dem Velo kommen, duschen können, oder Ladestationen für E-Bikes. Es gibt einen Strauss von Massnahmen, die unter das Mobilitätsmanagement fallen, die man für die bestehenden Unternehmen ergreifen kann, die aber nicht direkt an die Anzahl Parkplätze gekoppelt sind. Wie erklärt, kann man darauf fast nur über die Sondernutzungsplanung oder einfach über planungsrechtliche Massnahmen bei neuen Arealen hinwirken. Äxgüsi, da bin ich wirklich etwas schnell durch. Zum letzten Punkt: Es gibt ein Konzept der Gemeinde, die es bereits ausgearbeitet haben, für - ich sage mal - weiche Massnahmen, die aber trotzdem sehr wertvoll sein können, darauf abzielen.

**Christoph Ruckstuhl**, EVP/GLP/Grüne-Fraktion: Werte Damen und Herren. Ich hätte noch eine Frage zu den Zahlen auf Seite 21. Nehmen wir an, die positiven, mit den roten Pfeilen markierten Zahlen, die dank der Massnahmen, können erreicht werden. Gibt es einen Plan, eine Computersimulation zu machen, ob sie durch die bestehenden, geplanten Infrastrukturen wie bewältigbar sind? Oder wie weiss man, welche Auswirkungen es auf die bestehenden Zufahrtsstrassen, Zubringer, z.B. Luzernerring oder in Frankreich, in Allschwil auf die Baslerstrasse hat?

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Ich kann gerne schnell Stellung dazu nehmen. Ja, das ist sicher eine wertvolle Methodik, die - ich weiss nicht, vielleicht mögen Sie sich erinnern, ich habe am Schluss noch vier Punkte aufgezählt, die ich so ein wenig als Fokus sehe. Der letzte Punkt ist der Punkt des Verkehrsmanagements. Das gehört für mich ein bisschen dort hinein, dass man mit dem Kanton zusammen eigentlich diese Simulation macht. Der Kanton hat wirklich super Modelle. Es gibt das Gesamtverkehrsmodell beider Basel. Das ist eigentlich auf einem sehr guten Stand. Anhand dieses Modells kann man es simulieren und sehen, was für Auswirkungen es hat auch für unterschiedliche Zustände. Das macht sicher Sinn, dass man das jetzt für diesen Zwischenzustand anschaut. Es hat sich erst jetzt herauskristallisiert, dass der Zubringer nicht schon mit dem ersten Sprung fixfertig bereit sein wird. Daher liegt der Fokus jetzt auf dem Zwischenzustand. Es lohnt sich sicher, dass man das zusammen mit dem Kanton simuliert. Damit man nachher ein möglichst effizientes System, auch der Steuerung, von Knoten usw. erreichen kann.

**Christoph Ruckstuhl**, EVP/GLP/Grüne-Fraktion: Darf ich noch eine Replik geben? Das ganze Konzept ist sicher sehr lobenswert. Nur so als Vergleich, es scheint mir ein wenig fraglich: Wie will man einer Familie mit sechs Kindern irgendwie ermöglichen, in einer 4,5-Zimmerwohnung einigermaßen leben zu können? Man verwaltet so ein wenig eine Art Verkehrselend. Natürlich muss man es tun, aber es bleibt doch ein Elend.

**Franz Vogt**, Gemeinderat: Vielleicht gleich noch zu Christoph Ruckstuhl: Es ist natürlich nicht so, dass es nur in Allschwil Verkehr gibt. Verkehr ist natürlich ein flächendeckendes Problem. Geht mal nach Zürich! Dort sprechen wir dann noch von ganz anderen Problemen. Es ist natürlich schon so, dass man das nicht kleinreden darf. Dass man es anschauen und angehen muss. Aber nun gleich die Zahlen auf Seite 21. Die betreffen natürlich den Endausbau im 2040, Frau Ledergerber hat es gesagt. Im 2030 wären diese Zahlen natürlich noch tiefer. Ab 2030 rechnet man dann mit dem ZuBa. Ganz klar, wenn man diesen Endausbau wirklich machen will, braucht es dazu der ZuBa. Gesezt den Fall, der ZuBa

---

kommt nicht, kann man nicht bis auf den Endausbau gehen. Aber noch einmal, wir beurteilen den Verkehr als bewältigbar. Wir haben nicht gesagt, dass es eine Wohlfühlweise geben soll. Es braucht natürlich Massnahmen von allen. Nun noch zur Frage von Andreas Bärtsch. Es ist natürlich so, wie es Christoph Morat sagt, konkrete Handhabung hat man bei vorhandenen Firmen wenig. Wir erleben aber doch einiges Wohlwollen von den Firmen, wenn wir mit ihnen Anlässe durchführen, auch ein sehr grosses Interesse. Die Firmen haben Interesse daran, den Modal Split zu verändern. Weil, wie gesagt, den Verkehr gibt es nicht nur in Allschwil. Die Firmen kennen das, egal wo in der Schweiz oder wo auf der Welt sie sind, wenn sie einen Parkplatz bauen, ergibt das Autoverkehr, und nur Autoverkehr ist halt einfach nicht mehr zu bewältigen. Vielleicht geht das noch in Amerika, war noch nie dort. Ich sehe es nur manchmal in den Filmen, in denen sie 8-spurige Autobahnen in eine Richtung haben. Das ist klar nicht die Vision, die wir hier verfolgen können. Es ist natürlich immer so, der Verkehr sucht sich auch seinen Weg. Sobald es einen Widerstand gibt, steigt auch die Bereitschaft, sich verkehrsmässig zu verändern. Jeden Tag eine halbe Stunde im Stau zu stecken, findet niemand lustig. Dann wird vielleicht auch einmal überlegt, wie kann man es intelligenter machen. Für uns ist der Fuss- und Veloverkehr ein sehr wichtiger Punkt. Weil wir nicht einfach in der Pampa draussen sind, sondern wir sind direkt neben Basel. Eine Stadt, die sehr veloaffin ist, wo auch viel Velo gefahren wird. Wenn wir es schaffen, die Infrastruktur attraktiv zu errichten, werden es die Leute auch nutzen. Ganz einfach und vor allem auch aus dem Grund, weil es einfach das praktischste und schnellste ist. Am zum Schluss vermutlich auch noch das günstigste.

**Niklaus Morat**, 1. Vizepräsident: Normalerweise sprechen wir zwei Mal zum Geschäft. Aber es konnte sich niemand hierauf vorbereiten, daher Bitte Herr Bärtsch.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Herzlichen Dank, Herr Vizepräsident. Wenn meine Frage im ersten Anlauf richtig beantwortet worden wäre, so, aber vermutlich habe ich mich zu ungenau ausgedrückt. Deshalb herzlich Dank, Frau Ledergerber, für die Schützenhilfe. Dass man Parkplätze nur beeinflussen kann, wenn man ein Baubewilligungsverfahren macht oder einen Quartierplan, das weiss ich auch. Mir geht es um dieses Soft-Konzept, oder um das Konzept für diese Soft-Begleitmassnahmen, die beschrieben wurden und Frau Ledergerber noch einmal ausgeführt hat, dass es das gibt. Mich würde nun trotzdem noch Wunder nehmen, konkret auf dieses Konzept bezogen, wie der Stand ist und was der Gemeinderat gedenkt zu tun. Wir haben gelesen, dass es halt personelle Ressourcen benötigt. Sind die personellen Ressourcen vorhanden oder werden sie geschaffen? Erachtet man das als nicht so prioritär? Das hätte ich noch gerne gewusst.

**Christian Kellermann**, Präsident: Das Wort hat Frau Euler.

**Lisa Euler**, Gruppenleiterin Stadtentwicklung und Raumplanung: Dankeschön, vielleicht kurz aus unserem Bereich noch eine Info von der Verwaltung. Wir haben im letzten Sommer einen Mobilitätsanlass gemacht, mit bestehenden Unternehmen. Der war gut besucht und es gab reges Interesse. Es gibt z.B. wie die Firma Idorsia schon Firmen, die jetzt sehr vorbildliche Mobilitätskonzepte haben, einfach aus der Not oder dem Zwang heraus oder weil es auch für sie gut ist. Ich denke, es ist wichtig, dass man auch so mit diesem Hintergrund auf andere Unternehmen zugeht. Da arbeiten wir auch mit der Standortförderung Basel-Landschaft zusammen. Mit denen wurde das Konzept gemeinsam erarbeitet und wird demnächst auch im Gemeinderat diskutiert, wie man dort weiter vorgehen möchte. Aber da sind verschiedene Massnahmen geplant, da ist ein ganzer Strauss eigentlich gerade in diesem Soft-Bereich. Es gibt ja auch Car-Pooling, E-Bikes, diese Mobilitätshubs. Dazu gibt es Ansätze, mit denen man wirklich aktiv auf die Unternehmen zugehen möchte.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank, dann sind wir am Schluss dieser Fragerunde angelangt. Noch einmal an dieser Stelle herzlichen Dank. Ich weiss nicht, Herr Morat, möchten Sie noch das Schlusswort zu dieser Präsentation führen? Dann werden wir nämlich nachher eine Viertelstunde Pause machen und im Anschluss als erstes die Fragen beantworten, die wir an der letzten Sitzung nicht beantworten konnten.

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Vielen Dank. Auch ich möchte mich bei euch für das engagierte Mitreden bedanken. Ich glaube, der Einwohnerrat hat in der Verkehrsplanung in Allschwil eine wichtige Rolle. Das war nun heute vielleicht ein wenig noch einmal ein Belebungsmoment, den man Ihnen vorstellen konnte, wo überall ist man an der Arbeit. Es sind ganz viele Projekte. Wenn man die Leitbildmassnahmen anschaut, die auch beim Bereich Bau Raumplanung Umwelt liegen, wird man feststellen, das ist ein massiver Überhang an Projekten, an denen dieser Bereich im Moment zugange ist. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken bei Frau Ledergerber und wünsche ihr auf diesem Weg halt über Video gute Besserung. Wir sehen uns ja dann auch bald wieder einmal. Herzlichen Dank auch an Lisa Euler für die Organisation dieses Video-Chats nach Zürich. Ich glaube, so können wir dieses Projekt, resp. dieses Geschäft im Moment abschliessen.

**Stefanie Ledergerber**, Kontextplan AG: Merci vielmal, schönen Abend, Danke schön.

**Christian Kellermann**, Präsident: Danke. Also machen wir nun Pause bis 19.55 Uhr.

## PAUSE

**Christian Kellermann**, Präsident: Ich bitte alle, wieder Platz zu nehmen, damit wir mit dem zweiten Teil starten können. Bitte Türe schliessen. Wir beginnen wie immer mit dem Info-Fenster des Gemeinderats und anschliessend auf die Fragen aus dem Einwohnerrat eingehen. Wem darf ich zuerst das Wort geben?

## INFO-FENSTER DES GEMEINDERATS

**Nicole Nüssli-Kaiser**, Gemeindepräsidentin: Geschätzter Präsident, liebe Einwohnerrätinnen und Einwohnerräte. Sie warten bestimmt wie der Gemeinderat auch auf die Beantwortung der Motion betreffend der Bevölkerungsbefragung in Sachen Lindenplatz-Abstimmung. Darum sage ich, Sie warten auch wie der Gemeinderat. Ja, wir müssen beide noch etwas warten. Aber ich kann Ihnen sagen, in der Juni-Sitzung soll es traktandiert werden. Dann werden Sie die Ergebnisse erhalten, die das Institut in diesem Sinne ausgefiltert hat. Ich freue mich auf diese Zeit. Bis dann.

**Silvia Stucki**, Gemeinderätin: Geschätzte Damen und Herren, lieber Präsident. Ich möchte schnell ein paar Infos aus meinem Ressort Kind und Familie geben. Ich habe Ihnen zum GPK-Bericht berichtet, dass das Projektteam mit den Mitgliedern Sandra Dettwiler des Bereichs BEK, dem Gesamtschulleiter Martin Münch und dem Musikschulleiter Hanspeter Erzer in einer Vorprojektphase, inzwischen das Projekt geplant haben. Inhaltlich wurde die Vorgehensweise der einzelnen Teilprojekte, der Zeitplan und die Kommunikation definiert. Anschliessend wurde diese Arbeit dem Steuerungsausschuss zur Verabschiedung vorgelegt. Die letzte Woche fand eine Sitzung mit der GPK statt. Die Vorgehensweise wurde dieser Kommission ebenfalls vorgelegt. Ich darf sagen, auch diese Gruppe hat das Projekt sehr positiv aufgenommen. Wie ich bei Ihnen bereits anfangs Jahr gesagt habe, wird auch in der Juni-Sitzung ein schriftlicher Zwischenbericht vorliegen. Vielen Dank.

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Merci vielmal. Vielleicht haben es die einen oder anderen aus den sozialen Medien mitbekommen oder sonst irgendwo her. Der Mühlebach, hinten beim Damm lief die Kanalisation über, das sah unschön aus. Gross publik geworden wurde es am 1. Mai, so an einem Samstag, an dem kaum jemand arbeitet. Es hat sich herausgestellt, dass das bereits am Mittwoch passiert ist. Alle, die es nicht wissen, informiere ich kurz, was passierte. Der Kanalisationsablauf von Neuwiller läuft durch das Mühletal, unter dem Damm durch und geht dann irgendwo bei Basel-Stadt ins Netz. Für die ganze Kanalisationsleitung ist eigentlich der Kanton Basel-Landschaft zuständig. Daher ist es auch auf späterem Weg zu uns gelangt. Nämlich, das AIB, Amt für Industrie und Betriebe, des Kantons Basel-Landschaft hatte zwar schon am Mittwoch, 28. April, als es passiert ist, davon Kenntnis, dass jemand Stecken ins Lüftungsloch eines Schachts in der Nähe des Damms reingesteckt hatte. Weil das ein sehr schmaler, fliessender Kanal ist, brauchte es nicht viel, um es zu verstopfen. Es gab einen Rückstau und jeder dieser Kanäle hat irgendwo einen Notüberlauf. Dadurch überlief das Rückhaltebecken. Am Mittwochabend, in der Nacht, kamen die ersten Leute und konnten es entstopfen. Man führte durch das AUE eine Wasseranalyse des Bachwassers durch. Mit der Firma Erne wurde dann vereinbart, dass man jenes Beet, welches vor dem Damm liegt und voll mit Fäkalien und anderem grauenvollem Zeugs war, erst an den darauffolgenden Tagen säubern muss. Dies wurde auch getan. Es war keine kleine Sache, es ging nicht darum eine Karrette zu füllen, sondern um wirklich das Ganze gründlichst und fachmännisch zu entsorgen. Dann kontrollierte man diesen Überlaufschacht und stellte fest, dass, wenn viel Wasser kommt - was ebenfalls teilweise der Fall war - dieser schmale Schacht halt durch so kleine Gegenstände verstopft, dass es ziemlich rassig zu solchen Verstopfungen kommen kann. Das war unschön. Was die Wasseranalyse ergeben hat, wissen wir noch nicht, dazu habe ich noch keinen Bericht erhalten. Nun ist ja eigentlich alles wieder entstopft und sollte auch wieder normal abfliessen können. Jeder hat sicher schon einmal als Kind ein Stöckli in eine Dole gesteckt, davon bin ich überzeugt. Also ich sicher. Dass es derartige Konsequenzen haben kann, ist mir nun auch hart bewusst geworden. Also, man sollte das sein lassen.

---

Gestern hat Allschwil zusammen mit anderen Orten im Rahmen einer Tournee einer Getränkekarton-Recycling-Aktion einen Film gedreht mit meiner Wenigkeit als Protagonist, der dafür geworben hat, dass man auch Getränkeverpackungen, bei uns diese Tetrapacks, recyceln soll, und nicht einfach in den Mistkübel zu schmeissen. Das ist nämlich eine gute Sache. Schliesslich hat es in diesen Getränkekartons nicht nur Karton, sondern auch Alu oder Plastik. Es gibt nämlich ein Verfahren, das all diese Dinge sauber voneinander trennen kann und so der Wertstoff wieder in den Kreislauf gelangen kann. Das war ein Mobil, das vor dem Paradies stand. Jetzt fährt es nach Solothurn, irgendwann nach Brig und Vevey. Damit ist die Schweizer Tour dieser Aktion, die man in Chur gestartet hatte, zu Ende. Ich finde es eigentlich eine gute Sache, deshalb habe ich auch gesagt, dass ich mitmache. Das Filmlin gibt es aber nicht auf ORF und SRF, sondern irgendwo in den sozialen Medien. Falls wir es mal haben, dürft ihr es sicher auch gerne anschauen. Merci vielmal.

**Christian Kellermann**, Präsident: Gut, somit wären wir bereits bei der Fragestunde. Wir beginnen mit Alfred Rellstab. Wiederholen Sie bitte einfach kurz die gestellten Fragen. Danach kann der entsprechende Gemeinderat Antwort geben.

## FRAGESTUNDE

**Alfred Rellstab**, SVP-Fraktion: Werter Präsident, werte Anwesende. Ich habe nun meine Frage gar nicht mehr hier. Ganz grob ging es eigentlich darum: Ob man beim Kinderspielplatz beim Bettenacker eine Öffnungsschild anbringen kann wegen des Lärms. Die Anwohner dort regen sich fürchterlich über den Lärm auf. Was man gehört hat, ist, man habe das - wie heisst das nochmal? Dirtbahn - anscheinend eine Zeitlang weggenommen, hat es nun wieder hingestellt. Dementsprechend ist das Ärgernis der Anwohner wieder vorhanden. Ich muss vielleicht vorausschicken, Adrian Landmesser hat sich heute vor der Sitzung bereit erklärt, mit mir und den dortigen Anwohnern zusammensitzen. Vermutlich relativiert sich nun diesbezüglich meine Frage, dass sie nicht mehr so wichtig ist. Denn ich werde nun zuerst einmal mit den Leuten im Beisein von Adrian Landmesser zusammensitzen. Merci.

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Besten Dank, geschätzter Fredy. Ich lese der guten Ordnung halber deine Frage vor. Dann wissen wir auch genau, was die Antwort sein kann: *„Da für den Spielplatz Bettenacker einige Lärmreklamationen eingegangen sind, hier meine Frage: Was gedenkt die Gemeinde Allschwil betreffend Lärmbelästigung vor allem Sonntagmorgen früh und abends nach 22 Uhr zu unternehmen?“*

Richtigerweise ging es um die Rampe, ob man es Halfpipe oder Rampe oder was auch immer nennt, es geht darum, dass man mit Velo, mit Trottinetti oder sonstigen Rädern unter den Flossen darüber brettern kann. Das verursacht einen gewissen Lärm. Das haben wir bereits erkannt. Deshalb wurde die Rampe entfernt, die Kinder waren entsprechend traurig. Daher haben wir sie mit Dämpfern ausgestattet. Das sind so Gummiunterlagen, die man montiert hat. Tatsächlich ist das jetzt auch leiser, und die Rampe steht auch wieder dort. Denn wir finden es eine gute Sache, wenn die Kinder auf dieser Rampe herumfahren, spielen und sich austoben können. Dann gab es deinerseits, Fredy, noch einen Vorschlag für ein *Schild mit der Bitte zur Lärmvermeidung, ein freundliches Schild*, hast du geschrieben. Ein Schild ist halt immer so freundlich, wie es interpretiert wird. Wir haben auch dort ein Problem: Wir haben ein Polizeireglement, welches lediglich die Nachtruhe regelt. Für Sport und Spiel im Freien gibt es eigentlich ausser für die Nachtruhe keine Einschränkungen. Das ist schlichtweg nicht vorgesehen. Weil die Rampe auch tagsüber genutzt wird, ist das mit der Nachtruhe gar nicht angreifbar. Auf jeden Fall haben wir geprüft, was man mit einem Schild tun kann. Eben auch weil man mit einer behördlichen Verordnung arbeitet, zur Regelung der anderen Schulhäuser, müsste man wieder die Securitas hinschicken, die gehen dann kleine Kinder wegschicken. Das kann ja wohl auch nicht sein, oder? Dann ist es wieder der Einwohnerrat der nächste, der sagt, da kommen Securitas und schicken meine Kinder nach Hause. Also tun wir das nicht. Deshalb ist eigentlich die Idee, wir haben diese Rampe Lärm minimiert, sie ist wieder dort. Wenn ihr nun noch Gespräche führen könnt, dann ist das gut. Die GePo hat, wenn sie im Aussendienst dort tagsüber unterwegs ist, auch ein Auge darauf, wie es genau aussieht. Das Problem ist nicht einfach weggeschaufelt, sondern in unserem Sinn eigentlich behandelt. Der Gemeinderat ist auch dezidiert der Ansicht, dass für die Kinder irgendwo Platz sein muss, damit sie sich austoben und spielen können. Gewisser Lärm ist nun einfach mal zu ertragen. Das ist halt so.

**Urs Pozivil**, FDP-Fraktion: Geschätzter Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen. Mir wurde von diversen Allschwilern und Allschwilerinnen gesagt, es ist mir selbst auch aufgefallen, dass wir immer wieder ein vermehrtes Littering-Problem haben. Also auch gestern ist mir das erst gerade aufgefallen, Abfälle, die wirklich überquellen. Das sieht unschön aus. Z.B. ist der Weg Richtung Plumpi teilweise mit Abfall gesäumt. Das sollte ja eigentlich nicht sein. Dazu sind meine Fragen: Weiss der Gemeinderat,

---

dass wir eigentlich wieder so ein Littering-Problem haben, welche Lösungsansätze hat man? Ich denke vor allem an die kommenden Sommermonate. Man merkte bereits, durch Corona sind die Leute vermehrt draussen. Was gedenkt man zu tun, wie sind die Leerungszyklen?

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Besten Dank. Ja, selbstverständlich hat der Gemeinderat davon Kenntnis. Wir wohnen ja auch hier und gehen in Allschwil umher. Ich stelle dasselbe persönlich selbst auch fest. Es ist ein riesiges Ärgernis. Das kann ich so sagen. Das ist ein absoluter Skandal. Ja, was machen wir? Die Regiebetriebe sorgen jeden Tag mit ihrem Einsatz für ein möglichst sauberes Allschwil. Mit „möglichst“ ist irgendwann einfach eine Ressourcenfrage. Man kann das tun. Dann kann man wunderbar all diese Plätze, die Mistkübel leeren. Dann findet sich eine Gruppe an diesem Ort und kurz darauf ist dieser Platz schon wieder schmutzig wie zuvor und macht den Eindruck, als wäre nie ein Mensch da gewesen. Der Gemeinderat hat hier Handlungsbedarf erkannt. Im Leitbild ist auch die Erstellung eines Littering-Konzepts in Aussicht gestellt. Oder wir haben uns dazu verpflichtet. Zu diesem Konzept habe ich hier auch schon informiert. Das Konzept sollte sicher noch in diesem Jahr in den Einwohnerrat kommen. Was die Leerungszyklen der Mistkübel betrifft: Die Mistkübel auf Strassen und Plätzen, in unseren Park- und Freizeitanlagen, aber auch bei den Feuerstellen, werden sie von Montag bis Freitag täglich durch die Regiebetriebe geleert. Es gibt ja nicht nur das Leeren an sich. Wie man weiss und sieht, liegt der Abfall auch kreuz und quer rum. Die Regiebetriebe nehmen auch diesen mit, damit es wieder sauber ist. Bereits im Sommer 2020 hat man damit begonnen, an einzelnen, schönen oder sonnigen Wochenenden Abfallsammeltouren durchzuführen, und Mistkübel zu leeren. Das war eigentlich erfolgreich. Seit März 21 gibt es eigentlich in der Regel an den Wochenenden einen Einsatz, um die überfüllten Mistkübel und den Abfall, den man sonst irgendwo auf den Wegen sieht und herumliegt, mitzunehmen. Man versucht, Kapazitäten zu schaffen, damit diese Mistkübel wieder genutzt werden können. Auf der Grundlage dieser Erfahrungen, die wir jetzt machen, wird es im Sommer 21 auch ein besseres oder verfeinertes Einsatzkonzept geben, bei dem man halt dann am Wochenende wird Dienste anbieten müssen, um der Sache Herr zu werden.

**Nico Jonasch**, FDP-Fraktion: Geschätzter Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen. Ich habe auch eine Frage, und zwar geht sie ein wenig in dieselbe Richtung wie das Postulat von Florian Spiegel in Bezug auf das Wild und vor allem Wildwechsel. Ich muss vielleicht ein wenig ausholen, damit man versteht, worum es geht. Wahrscheinlich ist es vielen hier aufgefallen, dass entlang des Mühlmattwegs in Richtung Plumpi, auf der rechten Seite, das Feld mit einem sog. Knotengitterzaun abgetrennt wurde. Grundsätzlich macht das ja noch Sinn, wenn man die Passanten oder jene, die Richtung Plumpi wandern, vom eigenen Feld abhalten will, damit die Frucht und der Bewuchs nicht zertrampelt wird. Doch das Feld ist auch eine stark frequentierte Wildroute. D.h. es hat viele Rehe oder sonstiges Wild, das darüber springt, um auf die andere Seite des Tals zu gelangen. Das Problem ist, dieser Hag hindert das Wild daran, über das Feld zu springen. Nun, ich selbst habe es schon beobachtet, dass die Tiere versuchen, über den Hag zu springen. Manchmal gelingt es. In den meisten Fällen sehen sie ihn zu spät und rennen in vollem Tempo in diesen Hag hinein. Ich nehme an, dies führt schlussendlich auch zu Verletzungen. Jetzt kommt es eigentlich zur Frage: Was kann dagegen unternommen werden, da es offensichtlich ist, dass die Tiere sich darin verheddern und sich verletzen können? Weiter würde mich interessieren, weshalb man gegenüber dem Besitzer des Landes nicht bestimmter vorgehen kann, denn dieses Anliegen oder diese Frage, die ich nun stelle, schon von Privatpersonen an die Verwaltung getragen wurde.

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Wieder ich, was, also. Auch diese Frage - ja, was soll ich dazu sagen? Es ist so: Das ist nun die eine Sicht, die kolportiert wurde. Die andere Sicht heisst, es gibt Flursitzungsprotokolle. Die finden zwei Mal jährlich statt. Wenn man sie bis ins Jahr 2016 zurück anschaut, dann ist dieser Hag weder bei der Jagdaufsicht, noch beim Forst, noch in irgendwelchen Zusammenhängen mit Reh oder Wild oder Wildhütersachen noch nie ein Thema. Auch im Zusammenhang mit den angesprochenen Meldungen war man bei der GePo schauen, ob in den letzten 20 Jahren irgendwelche Meldungen wegen Vorkommnissen mit Rehen, die diesen Hag betreffen könnten, eingegangen sind. Es war nie, es ist nicht eine einzige Meldung irgendwo dokumentiert. Wenn man das natürlich einfach irgendwie an der Baslerstrasse 111 in den Raum brüllt, nützt das natürlich nichts. Sondern man muss es den richtigen Leuten sagen. Die Anlaufstelle ist in aller erster Linie der Wildhüter oder halt der Forst. Oder wenn man es via Wohngemeinde tun möchte, meldet man es der Polizei. Wir haben wirklich niemanden, der dokumentiert hat, wo diese Privatpersonen bei der Verwaltung scheinbar gemeldet haben. Also, das ist jedenfalls die Auskunft der Gemeindepolizei. Dort ist es jedenfalls nicht geschehen. Wie gesagt, der Jagdaufseher, auch Beat Brunner, mit ihm stehen eigentlich unsere Gemeindepolizisten in regelmässigem, d.h. wöchentlichem Kontakt. Auch er hat nie erwähnt, dass es Vorkommnisse mit Rehen gibt. Wir wissen es nicht. Der Grund dieses Hags, habe ich mir erklären lassen, wusste ich auch nicht, liegt bei einem schneereichen Winter, ich weiss nicht, wann das war. Auf diesem Feld, das so wunderbar geneigt ist, ging man dann natürlich schlitteln. Was ja für die Kinder eigentlich ausgezeichnet ist. Nur wenn darunter Winterweizen ist, dann findet er das nicht so lustig, vor allem, wenn er schon etwas heraus-

---

schauf. Scheinbar wurde damals diese Frucht dermassen beschädigt, dass halt ein Hag gebaut wurde. Das ist - scheinbar - der Grund für den Hag. Also, solltest du solche Dinge mit dem Wild sehen, Nico oder andere, meldet es. Es ist nicht ganz trivial. Meldet es bitte auch dem Jagdaufseher Beat Brunner oder der GePo, damit man es dokumentieren und den Dingen nachgehen kann. An dieser Stelle, wie du es sagst, haben wir bis jetzt wirklich nichts, das es bestätigen würde. Danke.

**Niklaus Morat**, SP-Fraktion: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. Ich habe ein paar Fragen gestellt, erstens zum Winzerpark und zweitens zum Sturzenegger Areal und den dazugehörigen Quartierplänen. Die ersten drei Fragen betreffen den Winzerpark.

1. Wie viele der 60 Wohneinheiten, die mittlerweile alles besetzt sind, sind im EL Bereich? EL-Bereich ist der Richtmietwert gemäss Art.10 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Ergänzungsleistungen zur Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung.
2. Ist der Gemeinderat im Besitz von den beiden Listen nach Punkt 5 des Quartierplanvertrags Winzerpark?
3. Wurde beim Winzerpark aktiv Werbung für die Nutzung von Wohnungen im EL Bereich gemacht? Ich würde sagen, ich stelle die anderen zwei zum Sturzenegger Areal nachher. Erst einmal: Danke schön.

**Silvia Stucki**, Gemeinderätin: Liebe Einwohnerrätinnen und Einwohnerräte. Gerne gebe ich dazu eine Antwort. Vielen Dank für die Anfrage. Da der Gemeinderat in diesen Fragen bereits proaktiv war, allerdings bis Ende März 21 die Antwort abwarten musste, kreuzen sich diese Fragen nun mit der vorgesehenen Tätigkeit des Gemeinderats. Positiv dafür ist, dass ich Ihnen genau Auskunft erteilen kann. Gemäss dem Vertrag nennt die Thomas Hopf-Stiftung zwölf Wohnungen in diesem Preissegment. Effektiv sind es aber nur vier. Die anderen acht Wohnungen liegen knapp über dem Grenzwert des EL-Bereichs. Zur 2. Frage: Ja, der Gemeinderat ist im Besitz dieser zwei Listen. Sprich von der Auflistung der Mietzinsen und dem Mieterspiegel. Zudem wurde der Gemeinderat durch den Einwohnerdienst über die Namen und Jahrgänge der Mieter informiert. Aktuell wohnen 96 Bewohner am Winzerweg. Lediglich 13 davon 65-jährig oder älter. In diesen 12 Wohnungen leben vier von diesen 13 über 65-jährige Personen. Aufgrund dieser Zahlen ist der Gemeinderat der Meinung, dass damit die Abmachung „Wohnen im Alter“ nicht ausreichend eingehalten ist. Selbstverständlich hat sich der Gemeinderat in der Zwischenzeit diesen Fragen und der Sache angenommen. Nein, es ist die Aufgabe der Gemeinde, Wohnungen zur Verfügung zu stellen und zu beschaffen und zur Bevölkerung in diesem Sinn zu schauen. Es ist allerdings nicht Aufgabe der Gemeinde, dafür Werbung zu betreiben, weil die Mietobjekte ja nicht der Gemeinde selbst gehören. Somit hat die Gemeinde auch keinen Spielraum.

**Niklaus Morat**, SP-Fraktion: Danke schön. Dann zum Sturzenegger Areal. Wird es in der Überbauung Sturzenegger wie vorgesehen 2/3 Alterswohnungen geben? Und die zweite Frage dazu: Hat der GR Kenntnis darüber, ob die Bürgergemeinde mit Anbietern für „Betreutes Wohnen“ in Kontakt steht? Danke schön.

**Silvia Stucki**, Gemeinderätin: Es ist weiterhin in Planung. Der Gemeinderat weiss, dass ein Interesse besteht. Deshalb geht der Gemeinderat davon aus, dass auch gemäss der öffentlichen Urkunde gebaut wird. Wie bereits erwähnt, soll die Bürgergemeinde laut dem Vertrag eine Betreuung organisieren. Allerdings hat die Bürgergemeinde selbst die Vermietung abgegeben. Somit auch die Räume für die Betreuung, also ausgelagert. Selbstverständlich wird sich der Gemeinderat mit der Bürgergemeinde austauschen. Vielen Dank.

**Lucca Schulz**, SP-Fraktion: Geschätzte Anwesende, geschätzter Gemeinderat. Der Plumpi Turm brannte vor 3 Monaten nieder. Meine Frage dazu: Ist die Brandursache mittlerweile geklärt? Und weiterhin: Was sind die Pläne des Gemeinderates? Wird es wieder aufgebaut, gibt es einen anderen Turm, andere Attraktion? Und drittens: Kann sich der Gemeinderat vorstellen, bei der Ideensammlung oder Ausführung Kinder und Jugendliche teilhaben zu lassen?

**Robert Vogt**, Gemeinderat: Geschätzter Präsident, werte Damen und Herren Einwohnerräte. Beim Plumpi-Turm, der abgebrannt ist, ist der Stand bei mir, dass es noch nicht ausreichend geklärt ist. Aber man geht Stand heute davon aus, dass es fahrlässige Brandstiftung mit unbekannter Täterschaft war. Selbstverständlich plant der Gemeinderat, dass er dieses Bauwerk wieder erstellen möchten. Aber dazu warten wir zuerst den definitiven Schlussbericht ab. Wir haben inzwischen bereits eine Kostenschätzung. Der Schaden beläuft sich auf 76'000 Franken. Was die Teilnahme von Kindern und Jugendlichen betrifft, bin ich sehr offen. Ich halte das für einen sehr guten Vorschlag. Diesen würde ich gerne in die neue Idee, was anstelle des Turms gebaut werden soll, berücksichtigen.

---

**Henry Vogt**, SVP-Fraktion: Geschätzte Anwesende, Herr Präsident. Meine Frage lautet: Wie war der Besuch in Liestal betreffend Überquerungsinsel Fabrikstrasse / Lettenweg? Danke schön.

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Der Besuch in Liestal war wunderbar zuvorkommend, es gab Kaffee und Kuchen. Nein, natürlich nicht. Im Ernst, wir waren nicht in Liestal, wir gehen nicht persönlich vorbei. Wir haben aber eine Offerte vorliegen, wenn du, Henry, das wissen möchtest. Es geht um die Mittelinsel, die gebaut werden soll in der Fabrikstrasse. Der Kanton ist tatsächlich bereit, 50 % der Kosten zu tragen. Also würden sich die Kosten von rund 170'000 Franken halbieren. Was nun aber getan werden muss, ist, die Gemeinde Allschwil muss für die Verbreiterung einen Landerwerb für die Schutzinsel machen und das Land dann dem Kanton abgeben. Die Planung und Umsetzung erfolgten in Zusammenarbeit mit dem Kanton. D.h. wir werden versuchen, vorhändig diesen Landerwerb für die Mittelinsel vorzunehmen. Wir haben aber nichts zu bieten. Wir haben weder ein Enteignungsrecht, noch sonst irgendetwas, das uns privilegiert, sondern es ist reine Verhandlungssache. Wenn es mit den Grundeigentümern auch keine Lösung gibt, dann gibt es aber auch keine Mittelinsel. Wir starten nun mal mit der Planung der ganzen Sache, damit wir sie angehen können, als würden wir einen Erfolg ins Auge fassen.

**Christian Kellermann**, Präsident: Wir sind mit den schriftlichen Fragen durch. Es kommen nun noch die mündlichen. Beginnen wir gleich mit Niklaus Morat.

**Niklaus Morat**, SP-Fraktion: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. Ihr habt, glaube ich, alle ein Mail erhalten, dass Mehmet Can noch Fragen eingereicht hat. Ich stelle nun die erste Frage, und die zweite ziehe ich zurück. Die erste ist: Wie sieht es mit dem Trottoir an der Baslerstrasse / Lindenplatz oder Lindenstrasse aus? Sind die Abschlusskanten des Trottoirs schon fertig oder werden diese noch aufgeschüttet bzw. aufgefüllt (Deckbelag eingebaut)? Denn die scharfen Kanten verursachen regelmässig Schäden an Fahrrädern, insbesondere an Cargo-Bikes. Danke.

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. In Absprache mit Franz Vogt versuche ich als Anwohner, dem die Situation jeden Tag begegnet, diese Frage zu beantworten. Es ist tatsächlich so, dass der Kanton an der Baslerstrasse noch einige Flächen hat, auf denen er den Feinbelag einbauen muss. Es ist uns allerdings versprochen worden, dass die ganzen Arbeiten bis Ende Mai abgeschlossen sind. Ich denke, das ist auch eine Wetterfrage. Feinbelag kann man nur bei absolut trockenem Wetter einbauen. Es darf kein Regen fallen, sonst baut man den Schaden gleich mit ein. Es ist aber auch so, dass bei gewissen Kanten dieser Übergänge - also die Trottoirs gehen mittlerweile aus Sicherheitsgründen über alle Seitenstrasseneinmündungen - müssen für Blinde, für Sehbehinderte, die mit einem Stecken unterwegs sind, tatsächlich spürbar sein. D.h. es gibt aus dem Behinderten-Hilfsgesetz eine Norm, die sagt, dass eine mindestens 4 cm Kante sein muss. Nun beisst sich diese Kante natürlich tatsächlich mit den Velofahrern und auch Rollstuhlfahrern. Ich kenne Leute, die auch Probleme haben, einen Rollstuhl über eine solche Kante zu schieben. Aber das ist komischerweise eines der unlösbaren Probleme, die tatsächlich im selben Gesetz geregelt werden. Nämlich im sog. BehiG. Die scharfen Kanten werden sich natürlich mit der Zeit noch etwas abreiben. Ich selbst fahre immer wieder über Trottoirränder, aber es muss schon etwas ganz schief laufen, damit es regelmässige Plattfüsse an den Velos gibt.

**Lucca Schulz**, SP-Fraktion: Geschätzter Gemeinderat, geschätzte Anwesende. Ich habe noch eine zweite, schriftliche Frage eingegeben. Ich stelle sie nun einfach noch einmal und hoffe, sie wird beantwortet. Meine Frage ist zur Corona-Pandemie und den Auswirkungen. Gibt es in Allschwil Anzeichen für eine Zunahme von besorgniserregendem Verhalten junger Menschen? Können z.B. der schulärztliche Dienst, das Jugendfreizeithaus, die Ortspolizei, Firmen oder Anwohner darüber berichten, ob in letzter Zeit mehr Vorfälle passieren? Sieht der Gemeinderat Möglichkeiten, präventiv aktiv zu werden?

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Der erste Satz, resp. der erste Satz deiner Frage, Lucca, hat mich noch schnell recherchieren lassen. Es gibt einen Satz, da habe ich mal an einer Weiterbildung einen Kaffee gewonnen, der lautet: „Was nun zunächst die jungen Leute angeht, so sind sie heftig in ihrem Begehren und geneigt, das ins Werk zu setzen, wonach ihr Begehren steht.“ Der letzte Satz dieses Zitats ist: „Wenn ich die junge Generation anschau, verzweifle ich an der Zukunft der Zivilisation.“ Ich musste raten, wie alt dieser Satz ist. Also, er ist von Aristoteles, 384 bis 322 v. Chr. Also seit ca. 5'000 Jahren beschäftigt sich die Menschheit mit der Jugend und wie es der Jugend geht. Nun werden wir aber etwas ernster. Es geht tatsächlich darum, was ist in der Corona-Pandemie mit den Jugendlichen geschehen. Du fragst zu Recht natürlich, ob es irgendetwas Auffälliges gibt. Dem Gemeinderat wurden keine auffälligen Dinge bekannt, dass irgendetwas gröber aus dem Ruder läuft, wie das bisher schon war. Im Gegenteil, viele Jugendliche wurden eigentlich eingesperrt, so wie wir alle auch. Man durfte sich nicht treffen. Man durfte sich auch in den Parks nicht treffen. Zeitweise durften sich nur fünf Personen treffen. Offenbar haben die Jugendlichen nicht nur in Allschwil, auch sonst wo, grosse Disziplin an den Tag gelegt und es tatsächlich

---

auch eingehalten. Was machte der Gemeinderat, um präventiv zu werden? Als diese Pandemie vor etwas mehr als einem Jahr begonnen hat, haben wir uns überlegt, was tun wir jetzt. Es waren verschiedene Handlungsfelder offen. Wir haben uns dazu entschlossen, dass wir alle öffentlichen Plätze offen halten, damit man sich innerhalb der vorgegebenen Empfehlungen und Vorschriften natürlich bewegen kann. Wir wollten sie nicht schliessen, das stand tatsächlich auch zur Diskussion. Wir unterstützen auch Vereine. Wobei das Vereinsleben ist sehr eingeschlafen. Es gab keine Wettkämpfe, es gab keine Trainings. Ich glaube, dass das Leiden der jungen Menschen in dieser Pandemie nicht gross sichtbar wurde. Das scheint mir bei der ganzen Angelegenheit etwas vom Gefährlichsten, dass es nicht sichtbar ist, sondern eher still und zu Hause stattfindet. Die Gemeinde Allschwil hat darauf keinen Zugriff. Was wir auch getan haben: Sobald es die Massnahmen wieder ermöglichten, öffneten wir das Jugendhaus. Unter Berücksichtigung der Schutzkonzepte dürfen Kinder und Jugendliche sich nun auch wieder im Jugendhaus oder im Familien-, Freizeithaus oder im Kinderteil des Jugend-, Familien-, Freizeithauses treffen. Das sind die minimalsten Dinge, die der Gemeinderat tun konnte. Die hat er auch getan. Ansonsten lief alles mehr oder weniger nach dem Modus des Bundes und des kantonalen Krisenstabs.

**Lucca Schulz**, SP-Fraktion: Merci vielmals für die Beantwortung dieser Frage. Weil es gerade so gut zum Thema passt, stelle ich gerne auch noch meine mündliche Frage, denn bei ihr geht es auch um die Jugendlichen und Corona. Es wurde zuvor schön gesagt, man wolle die Vereine unterstützen. Es wurde mir gesagt, dass Jugendvereine eine Anfrage an den Gemeinderat gestellt haben, ob es der Gemeinde möglich wäre, Corona-Selbsttests für die Allschwiler Jugendvereine zu organisieren. Der Hintergrund ist, dass man denkt, die Selbsttests könnten eine gute Hilfe sein, Lager wie Pfingst-, Sommerlager und sonstige Vereinsaktivitäten durchzuführen. Als Antwort erhielt man, dass man es zwar als eine sinnvolle Sache findet, man sich aber in der Gemeinde nicht zuständig fühlt, sondern zwei Landräte, die auch im Gemeinderat sind, dieses Anliegen in den Landrat bringen. Nun meine Frage dazu: Wenn der Gemeinderat die Vereine unterstützt und es eine gute Idee findet, wieso hilft er nicht selbst schnell und unkompliziert? Der Hintergrund muss man auch noch kennen: Man kann diese Selbsttests als Privatperson nicht in den Apotheken kaufen, sondern man kann nur fünf pro Person und Monat beziehen. Merci.

**Andreas Bammatter**, Gemeinderat: Werter Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Es ist richtig, der Gemeinderat hat es angeschaut. Es ist auch immer eine Frage des Beschaffungswesens. Wir haben schon einige Male diskutiert, ob das eine einzelne Gemeinde tun soll, oder ob man es auf Stufe Kanton tun soll. Grundsätzlich ist es so, dass der Kanton für die Pandemie verantwortlich ist. Robert Vogt und ich haben das bereits beim Kanton zur Prüfung eingegeben. Es wird leider nicht reichen bis zum Pfingstlager. Wir hoffen aber, dass die Sache fürs Sommerlager möglich sein wird. Ob es so kommt oder nicht, wird der Krisenstab beim Kanton Basel-Landschaft sagen. Wir denken, es ist sinnvoll, diesen kleinen Umweg zu tun, auch wenn er nicht ganz dem entspricht, was die Jugendvereine wollen. Es soll kantonal gemacht werden, und dann soll man es gleich richtig machen. Deshalb unterstützen wir beide den Entscheid des Gemeinderats und haben es bereits veranlasst.

**Florian Spiegel**, SVP-Fraktion: Besten Dank. Es ist eine ganz spontane Frage an den Gemeinderat: Ist er auch der Meinung, dass für 80 % der Anfragen ein Telefon auf die Gemeindeverwaltung ausreichen würde oder das Instrument der kleinen Anfrage ausreichend sein würde?

**Nicole Nüssli-Kaiser**, Gemeindepräsidentin: Ich denke, wir kennen die Möglichkeiten, die der Einwohnerrat hat. Wir müssen dem Einwohnerrat überlassen, wenn er die Lösung mit einer Frage in der Fragestunde löst oder ob er ein anderes Mittel wählt.

**Jean-Jacques Winter**, SP-Fraktion: Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen. Nur ganz kurz zurück zu den Trottoirübergängen. Ist es an der Baslerstrasse, eine Kantonsstrasse, in die Strassen der Gemeinde wirklich mittlerweile überall abgeschrägt? Es ist sicher schwierig, mit dem Rollator rüber zu kommen. Hin-gegen, ein wirkliches Niveau zwischen Allschwil und dem Kanton haben wir an der Binningerstrasse. Bei der Einfahrt Binningerstrasse - Lilienstrasse haben wir ein Niveau ohne Abschrägung. Wenn du dort drüberfährst, hast du wirklich das Gefühl eines „Fudi-Lüpferlis“. Meine Frage an den Gemeinderat: Meines Erachtens kann man auf die letzte Einfahrt oder Überfahrt eines Trottoirs als Kante den Kanton darauf aufmerksam machen, damit man auch dort vielleicht abschrägen könnte. Einfahrt Binningerstrasse - Lilienstrasse, eine scharfe Kante, eindeutig ein Niveauunterschied zwischen Kanton und Allschwil.

**Franz Vogt**, Gemeinderat: Wir werden es weitermelden!

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Sehr geehrter Präsident, sehr geehrte Ratskolleginnen und Ratskollegen. Ich habe zwei Fragen, beide betreffend dieses Gebäude. Sie sind mir gerade heute eingefallen, als ich mit dem Velo im Gegenwind hierher fuhr. Erste Frage Storen-Thematik Schulhaus Gartenhof: Wo stehen wir? Es war nun sehr lange ruhig. Ich denke, sie hatten Zeit, um in Ruhe arbeiten zu können. Ist

---

schon eine Lösung in Aussicht? Die zweite Frage: Ich glaube vor einem Jahr kochte es mit der Schlussrechnung des Schulhauses Gartenhof ziemlich hoch. Man machte damals eine Spezialkommission gebildet, die sehr gut und konstruktiv zusammengearbeitet hat. Es gibt auch einen Abschlussbericht. Aber die Schlussrechnung des Schulhauses Gartenhof lässt nach wie vor auf sich warten. Ich hätte gerne gewusst, wann wir mit dieser rechnen können.

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Mit einer Rechnung kannst du immer rechnen. Das ist nun ein merkwürdiger Zufall: Wir haben eben heute Nachmittag den letzten Punkt in dieser Frage geklärt, und die Verwaltung ist im Augenblick daran, die Einwohnerratsvorlage zu überarbeiten. Ziel wäre eigentlich, dass die Abrechnung bis im Juni im Einwohnerrat ist. Bei den Storen ist es ein wenig komplizierter, hat aber allerdings nach wie vor noch keine Kosten oder Kostenfolge für die Gemeinde. Im Augenblick bringt man auf der Südseite des Schulgebäudes mit dem Lieferanten und unter Einbezug des Fassadenplaners, der auch mitgewirkt hatte, eine Versuchsanlage an. Es wurde in einem langen Prozess festgestellt, woran es tatsächlich hapert. Man will nun vorwärts gehen, so dass man weiss, ob die nun seit neuestem in Planung befindliche Anlage auch tatsächlich tauglich ist. Bei den Storen sind wir an der Arbeit. Wir haben aber für die exponierten Klassenzimmer eine Folie auf die Scheiben angebracht, die das Licht und somit die Energie in den Zimmern etwas brechen, damit es im Sommer nicht ganz so heiss wird. Wir sind zuversichtlich, dass wir auf diesem Weg mit dem Unternehmer und dem Fassadenplaner baldmöglichst mit einer Lösung rechnen können. Es reicht aber nicht bis zu den Sommerferien, bis alles fertig ausgerichtet ist, sondern man muss es auch wieder begleiten. Wir sind daran, diesen Versuch mit der Hochschule Luzern zu begleiten. Denn es gibt tatsächlich spezielle Windverhältnisse mit den Balkonen rings um das Schulhaus.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Merci. Eine Anschlussfrage. Ich weiss nicht, ob du sie bereits beantwortet hast, Christoph. Ist die Schulfrage schon geklärt oder kommen noch zusätzliche Kosten auf die Gemeinde zu?

**Christoph Morat**, Gemeinderat: Die Schulfrage ist insofern geklärt, dass die Gemeinde Allschwil momentan nicht mit Kosten rechnen muss. Aber wie immer in einem solchen Fall, kann man natürlich mit wenig Geld z.B. auch ein Verfahren beschleunigen oder ähnliches. Der Entscheid ist noch nicht gefallen, es liegt dem Gemeinderat auch noch keinen Vorschlag vor. Aber wir werden das zu gegebener Zeit mit dem Gemeinderat diskutieren. Jetzt müssen wir zuerst einmal schauen, dass wir herausfinden, ob der nun neu geplante Storen funktioniert. Wir bauen sicher keinen zweiten Storen ein, der auch nicht funktioniert.

**Henry Vogt**, SVP-Fraktion: Geschätzte Anwesende, Herr Präsident. Wir bleiben noch schnell bei diesem Schulhaus. Ich habe von einem Schüler dieses Schulhauses tatsächlich den Auftrag erhalten, ich solle mich um ein kleines Problem kümmern. Folgendes: Scheinbar, wenn Schüler im Gartenhof ihre Scooter, d.h. sein Trottinetti, falsch parkiert und abschliesst, wird es auseinandergeschraubt, die Hälfte mitgenommen, sei es mal die obere, mal die untere Hälfte, und versorgt. Am Nachmittag kann der Schüler dann - wenn ich mich nicht täusche beim Abwart - die andere Hälfte holen gehen. Es wird dann wieder zusammengeschaubt und sie werden nach Hause geschickt. Ich weiss nicht, ob das Auseinanderschrauben an Sachbeschädigung grenzt. Wenn jemand natürlich mit so einem Trottinett schlussendlich einen Unfall baut, ist das sehr wahrscheinlich ein riesiges Haftungsproblem, das man eingeht. Ist das dem Gemeinderat soweit bekannt und was hält der Gemeinderat davon? Danke schön.

**Robert Vogt**, Gemeinderat: Geschätzter Präsident, werte Damen und Herren. Mir ist kein solcher Fall bekannt. Ich würde das aber gerne abklären und später darüber berichten.

**Christian Kellermann**, Präsident: Gut, wir sind mit der Fragerunde durch. Wir kommen noch zur letzten Beantwortung von Philippe Hofmann.

**Philippe Hofmann**, Gemeinderat: Entschuldigung, ich habe vorhin geschlafen. Ich habe noch ein paar Info-Sachen, die seit dem letzten Mal weit abgerutscht sind. Es geht noch um die Bauschuttentfernung des Lützelbachs. Das wurde im Entfernten wie traktandiert, man soll es bald einmal tun. Das würden wir auch bald tun. Bis jetzt hat die Witterung nicht mitgespielt, denn diese Gegenstände sind nicht so, dass man sie einfach in den Hosensack packen könnte, die sind etwas schwerer. Dafür braucht es Maschinen. So lange das Gelände, das teilweise auch sehr steil abfallend ist, nicht trocken genug ist, um es zu entfernen, konnten wir es auch noch nicht machen. Es ist aber vorgesehen. Zum Abfallreglement, das ist auch so ein Thema. Ich habe mal gesagt, es käme im April eine Vorlage in den Einwohnerrat. Wie ihr gesehen habt, kam sie nicht. Ich möchte mich dafür auch entschuldigen, dass es nicht getan wurde. Das Reglement steht. Was wir nun noch tun müssen, ist den Entwurf mit der Verordnung abgleichen. Wir werden sicher noch etwas Zeit benötigen. Wir sind daran.

---

Zu guter Letzt - Krähenbekämpfung. Wir gingen mit einem Falkner und Drohnen entlang des Bachgrabens die Krähen bekämpfen. Wir mussten bald feststellen, in den ersten Krähenestern hatte es bereits Eier. Dann muss man natürlich die ganze Aktion abblasen, das ist eine Weisung des Kantons. Nun warten wir noch auf den Bericht des Falkners, was genau dieses Tier getan hat. Wir können Bilanz ziehen: Grosso Modo kann man sagen, der Bestand konnte ein Stückweit reduziert werden. Es hat natürlich aber noch ganz viele Nester, die dort verbleiben. Was wir nun tun müssen - wir wollen allen Reklamationen und Informationen von Leuten, die auf der anderen Seite des Bachgrabens, im Siedlungsgebiet wohnen, die nun festgestellt haben, dass sie nun auf ihren Bäumen diese Krähen haben - oh Wunder -, nachgehen. Es wirkt einerseits in der Politik, dass sie einfach von A nach B verschoben werden. Das ist ein wenig unglücklich. Aber wir werden uns auch mit dieser Thematik weiterhin beschäftigen dürfen. Danke schön noch einmal, dass ich das Wort erhalten habe.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank. Somit kommen wir zum Traktandum 2.

01.030      Einwohnerrat

**Traktandum 2**

Bericht des Gemeinderates vom 3.3.2021, zum Postulat von Andreas Bärtsch, FDP-Fraktion, vom 22.1.2018, betreffend Strategische Ziele 18/28 des Gemeinderates für den Bereich Altersbetreuung in Allschwil  
Geschäftsvertretung: GR Silvia Stucki, Geschäft 4358 / B

---

**Christian Kellermann**, Präsident: Das Wort hat zuerst die antragstellende Person, Andreas Bärtsch.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Sehr geehrter Präsident, sehr geehrte Ratskolleginnen und Ratskollegen. Schaut man den Bericht detaillierter an, kann man feststellen, dass er in diversen Punkten überarbeitet wurde. Die aufgezeigten Anpassungen aus dem ersten Bericht flossen hauptsächlich ein. Der Betrachtungszeitraum wurde auf zehn Jahre ausgedehnt. Im Bereich der Massnahmen wurden vier Handlungsfelder geschaffen. Diese wurden mit einzelnen Massnahmen verfeinert und geordnet. Für die zügige Überarbeitung danke ich ganz herzlich. Um es vorweg zu nehmen: Auch wenn ich mit dem Endergebnis immer noch nicht ganz einverstanden bin, so werde ich heute den Anträgen des Gemeinderats folgen. Ich werde mir jedoch erlauben, einige Punkte aus der Strategie mit gezielten Vorstössen in Zukunft wieder aufzugreifen. Gerne möchte ich nun aber, bevor der Gemeinderat Stellung nimmt, eine erste Frage stellen. Gemäss dem alten Bericht war eine Sitzung mit der Versorgungsregion vorgesehen, um das Alterskonzept von Allschwil zu präsentieren, resp. zu besprechen. Im zweiten Bericht des Gemeinderats ist das nicht mehr drin. Da ist meine Frage: Wurde diese Sitzung durchgeführt? Wenn ja, was ist das Ergebnis aus dieser Sitzung? Was meint die Versorgungsregion zu unserem Alterskonzept? Wenn nein, weshalb hat diese Sitzung nicht stattgefunden?

**Silvia Stucki**, Gemeinderätin: Geschätzter Präsident, liebe Damen und Herren, lieber Postulant. Vielen Dank für die wohlwollenden Worte, auch zu unserer Arbeit. Mir war nicht bekannt, dass wir die strategischen Ziele mit der Versorgungsregion hätten besprechen sollen. Mir war bekannt, dass man das selbstverständlich mit der Alterskommission macht. Wenn ich das verpasst habe, und es eine Bitte ist, dann nehme ich das gerne entgegen. Es tut mir leid, wenn ich das versäumt habe. Weil, wie gesagt, es war mir nicht bekannt. Besten Dank.

**Christian Kellermann**, Präsident: Herr Bärtsch, sind Ihre Voten somit abgeschlossen oder möchten Sie noch was anhängen?

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Ist die Beratung eröffnet, oder wie?

**Christian Kellermann**, Präsident: Nein, sonst würde ich nachher das Wort der Gemeinderätin geben.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Aha. Ich suche nur gerade diese Stelle. Wenn man diese zwei Berichte vergleicht, sieht man, es gibt einen Gemeinderatsbeschluss, der sagt, dass man das mit der Versorgungsregion präsentiert. Ich kann das sonst Gemeinderätin Silvia Stucki nachher auch schnell zeigen.

---

**Christian Kellermann**, Präsident: Gut, dann geben ich gerne das Wort noch einmal an Gemeinderätin Silvia Stucki.

**Silvia Stucki**, Gemeinderätin: Besten Dank. Also, ich nehme das auf jeden Fall mit zum Abklären. Wenn wir das versäumt haben, werde ich darauf achten, dass wir das selbstverständlich nachholen. Ansonsten freut es mich, dass wir das Geschäft endlich gemeinsam besprechen können. Denn der Bericht liegt ja doch schon seit 3. März auf. Wie gesagt, Sie haben diesen Bericht schon einmal erhalten. Wir haben die vorliegenden Wünsche bearbeitet. Die Strategie auf zehn Jahre zu erweitern sowie die stationäre Versorgung in die SWOT-Analyse aufzunehmen. Am 4. März stimmte die Alterskommission der Überarbeitung zu und hat sie verabschiedet. In diesem Sinne beantragt der Gemeinderat, dieses Geschäft heute abzuschreiben.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank. Somit ist die Rednerliste für die allgemeine Beratung eröffnet.

**Henry Vogt**, SVP-Fraktion: Geschätzte Anwesende, Herr Präsident. Vielen Dank an unsere Gemeinderätin Silvia Stucki und vor allem auch dem entsprechenden Bereich, der es geschrieben hat. In dieser Zeit konnte doch eine sinnvolle, theoretische, fundierte Auslegungsordnung erarbeitet werden. Ich persönlich habe einfach ein wenig Mühe, dies als Strategie zu bezeichnen. Ich sehe das eher als eine Art Konzept mit einem Massnahmenplan. Für eine Strategie fehlen mir die Definition von konkreten Zielen in den geforderten zehn Jahren und schliesslich auch, wie man den Weg zu diesem Ziel oder zu diesen Zielen erreichen könnte. Von mir aus gesehen eben die Strategie. Silvia, du warst ja auch immer bereit, Inputs aufzunehmen. Ich glaube, das jetzt ist der richtige Zeitpunkt dafür. Ich will ein Beispiel nennen: Im Jahr 2030 benötigen wir je nach Betten Referenzschlüssel, ca. 30 bis 40 stationäre Pflegebetten mehr, als im 2020. Ich glaube, das ist auch einer der Hauptherausforderungen im Bereich der Altersbetreuung. Interessant wäre es, wenn alle diese Betten für Allschwilerinnen und Allschwiler auch hier in Allschwil wären, wenn wir sie hier zur Verfügung stellen könnten, und nicht im Kanton oder ausserhalb des Kantons verteilen. Das ist übrigens eines der Hauptängste der Bevölkerung, wenn es ums Thema Versorgungsregion geht. Zu diesem Thema wurde nun z.B. - oder ich habe keins gefunden - kein richtiges Ziel genannt, noch den konkreten Weg dorthin. Vielleicht ist es auch ein wenig zu früh, um genaue Ziele und Strategien zu formulieren, solange die Versorgungsregion nicht Fahrt aufgenommen hat. Von mir aus gesehen, gehört das natürlich schon eng zusammen. Wie sich die Detektion schlussendlich entwickeln wird, wissen wir auch noch nicht. Trotzdem will ich die Qualität dieses Papiers nicht schmälern, denn wir finden in unserer Fraktion, dass es doch ein grosser Schritt in die richtige Richtung ist. Selbstverständlich folgen wir von der SVP den Anträgen des Gemeinderats. Dankeschön.

**Matthias Häuptli**, EVP/GLP/Grüne-Fraktion: Herr Präsident, geschätzte Anwesende. Die Fraktion EVP/GLP/Grüne begrüsst dieses Strategiepapier. Es ist gut, dass die Strategie nun noch überarbeitet wurde. Das Papier hat gewonnen. Es werden Handlungsfelder benannt und konkrete Massnahmen geplant. Gewissen Optimismus gerade hinsichtlich der finanziellen Entwicklungen ist nicht zu übersehen. Man wird sehen, wie es sich entwickelt. Also insgesamt ist es ein gutes Papier. Wir sind in diesem Sinn für die Kenntnisnahme und Abschreibung. Danke schön.

**Christian Stocker Arnet**, SP-Fraktion: Liebe Kolleginnen und Kollegen. Auch die SP-Fraktion hat sich das Papier noch einmal zu Gemüte geführt, und kam auch mit dem Zuzug von Experten zum Schluss, dass es so wie jetzt vorliegend eigentlich sehr gut ist. Die Anpassungen haben sicher dazu beigetragen, dass es den heutigen Stand hat. Wir schliessen uns den Anträgen des Gemeinderates auch an.

**Andreas Bärtsch**, FDP-Fraktion: Sehr geehrter Präsident, sehr geehrte Ratskolleginnen und Ratskollegen. Das Strategiepapier ist ja eine grosse Arbeit, die hier geleistet wurde. Ich habe mir nun doch noch die Mühe genommen, mich sehr einzulesen. Ich möchte doch noch zwei, drei Punkte präziser ausführen. Wie ich bereits das letzte Mal erwähnt habe, baut dieses Strategiepapier auf einer sehr guten Basis auf. Vor allem ist die Ist-Analyse umfassend und sehr informativ. Herzlichen Dank. Ich entnehme daraus, dass die Bevölkerung 65+ um 13 % zunimmt und die Bevölkerung 80+ um 15 % zunimmt. Dies notabene in den nächsten zehn Jahren. Die Kosten werden weiter steigen. Aktuell geben wir 13 % unseres Budgets für das Thema Alter aus. Für den Bedarf Betten, Stand heute, sollen 214 Betten auf 313 Betten ansteigen. Das notabene auch wohlverstanden auch in den nächsten zehn Jahren. Die intermediäre Pflege ist in Allschwil mit drei Übergangsbetten, einem Konzept für vier Passerellen-Betten, die sind also noch nicht operativ, sowie zwanzig Plätzen in der Tagesstätte der Spitex recht überschaubar. Wenn man bedenkt, dass wir rund 1'700 Personen haben, die über 80 sind, und rund 7'000 Personen, die über 65 sind. Soviel zur Ist-Situation. Ich frage mich an dieser Stelle schon, weshalb erscheint in der Gefahrenanalyse und Schwächenanalyse nicht der Umstand, dass rund ein Drittel der stationären Bewohner\*innen, aktuell nicht in Allschwil untergebracht sind. Was passiert, wenn die umliegenden Gemeinden

---

nicht mehr bereit sind, für Allschwil die leeren Betten vorzuhalten, so wie es heute ist? Verstehen Sie mich richtig, ich möchte nicht, dass wir auf Teufel komm raus in Allschwil Betten bauen. Überhaupt nicht. Aber in der aktuellen Strategie steht dazu rein gar nichts. Was gedenkt der Gemeinderat zu tun, wenn die umliegenden Gemeinden plötzlich sagen, sie nehmen keine Allschwiler mehr auf und reduzieren die Betten? Nun sind wir natürlich schon voll bei den Massnahmen.

Die vier Handlungsfelder, die definiert wurden, finde ich sehr sinnvoll und begrüsse ich. Den Inhalt der Aussagen kann ich jedoch so nicht begrüssen. Allgemein erkennt man aus der Strategie, dass die Meinung vorherrscht, dass die Strategie in Zukunft in der Versorgungsregion gemacht werden soll. Das ist aber aus meiner Warte falsch, hier widerspreche ich Henry Vogt klar. Denn, unsere Delegierten des Gemeinderats müssen klare Leitplanken haben. Also eine Strategie, damit sie nachher die Interessen von Allschwil im Gremium der Versorgungsregion kompetent und zielführend vertreten können. Ansonsten ist Allschwil bald das fünfte Rad am Wagen. Beim Durchlesen der Massnahmen fällt auf, dass ein Grossteil der Massnahmen aus meiner Sicht rein operative Tätigkeiten ist. Welche sind teilweise schon im Gange - Beispiel gefällig? Konsequentes Umsetzen des APG angehen, oder konsequente Umsetzung des APG angehen - Entschuldigung. Das ist eine Vorgabe des Kantons. Erarbeitung von Normkosten - das Projekt läuft bereits, ist eine Vorgabe des Kantons. Fachstelle Alter entwickeln - da geht es um die Versorgungsregion. Diese Aufzählung ist natürlich nicht abschliessend. Beim Handlungsfeld 4, Finanzen, tritt dieser Umstand am deutlichsten hervor. Obwohl Allschwil Jahr für Jahr rund 12,8 Mio. Franken ausgibt, sind in diesem Handlungsfeld gerade mal zwei Massnahmen definiert. Beide sind aus meiner Sicht operative Massnahmen, welche bereits auf kantonaler Ebene beschlossen wurden. Es geht um die Kostentransparenz. Es wird im ganzen Kanton eine Vollkostenrechnung gemacht und daraus die Normkosten definiert. Nun stellt sich die Frage: Was macht das strategische Gremium der Gemeinde Allschwil, um die Finanzen in der Alterspolitik tief zu halten? Wir fallen dazu die folgenden Ziele ein: Tiefhalten von stationären Betten für eine hohe Auslastungseffizienz, Aufbau von unterstützenden Massnahmen für die ambulante Pflege, Stichwort intermediäre Pflege, konkret Aufbau von dezentralen Anlaufstellen für Altersangelegenheiten, Hinterfragen von aktuellen Qualitätsstandards in Bezug auf die steigenden Kosten. Es ist mir bewusst, gerade der letzte Punkt ist ein sehr heisses Eisen. Aus der Massnahmenplanung erkennt man, wo der Gemeinderat die Priorität setzt. Auch hier hat das Operative nichts darin zu suchen. Wenn man die operativen Punkte löscht, dann bearbeitet der Gemeinderat in der aktuellen Legislatur von 20 Massnahmen 6 Stück. Alle anderen werden in die nächste Legislatur geschoben. Zur Erinnerung: Wir haben einen Betrachtungszeitraum von zehn Jahren, eine Legislatur geht vier Jahre. Viel zu spät befasst sich der Gemeinderat aus meiner Sicht mit der stationären Versorgung. Wenn im Jahr 2025 mit der Strategie für die Planung der stationären Versorgung begonnen wird, so werden, sofern dann entschieden wird, ungefähr im 2035 die neuen Betten bereitstehen. Wie eingangs erwähnt, ich bin dafür, das Postulat abzuschreiben. Aber, es gibt in diesem Bereich noch einiges zu tun. Ich danke euch für eure Aufmerksamkeit.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank. Die Rednerliste ist erschöpft. Ich frage den Rat an, ob er zusätzliche und abschnittsweise Beratung des Berichts wünscht. Das ist nicht der Fall. Ich stelle fest, dass die Beratung über das Geschäft 4385 B abgeschlossen ist. Wir kommen zur Abstimmung über die Anträge des Gemeinderats, Seite 6.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat zu beschliessen:

1. Der Einwohnerrat nimmt von der Nachbesserung im Strategiepapier Alter in Allschwil des Gemeinderates zur Kenntnis und
2. Das Postulat betreffend strategische Ziele 18/28 des Gemeinderates für den Bereich Altersbetreuung in Allschwil vom 17. Oktober 2017, angepasst am 22. Juni 2018 von Andreas Bärtsch, FDP-Fraktion, wird als erledigt abgeschrieben.

Wer dem zustimmen möchte, soll das bitte mit Karte bezeugen.

://:

Sie haben diesen Anträgen einstimmig zugestimmt.

Wir kommen zur Schlussabstimmung über dieses Geschäft. Wer diesen Bericht als Ganzes abschliessen möchte, soll das jetzt mit Karte bezeugen.

://:

Somit haben Sie dieses Geschäft als Ganzes einstimmig abgeschlossen.

**Christian Kellermann**, Präsident: Ich frage den Rat an, ob wir das nächste Traktandum, welches eigentlich ein kurzes Traktandum sein sollte, auch noch behandeln dürfen, damit wir dieses vom Tisch hätten. Gibt es Gegenvoten? Ich meine, das sind vielleicht 10 Minuten, dann hätten wir es auch durch. Demnach würde ich es noch schnell in Angriff nehmen.

01.030

Einwohnerrat

**Traktandum 3**

Interpellation von Lucca Schulz und Etienne Winter, SP-Fraktion, vom 10.2.2021, betreffend Allschwiler Kriegsmaterialexporte  
Geschäftsvertretung: GP Nicole Nüssli-Kaiser, Geschäft 4553 / A

---

**Christian Kellermann**, Präsident: Das Wort geht zuerst an den Interpellanten, Lucca Schulz oder Etienne Winter. Lucca Schulz, bitte.

**Lucca Schulz**, SP-Fraktion: Geschätzte Anwesende. Wir bedanken uns für die Antwort des Gemeinderats. Der eine oder andere fragte sich vielleicht, was eine solche Interpellation überhaupt soll, da es ja eh nur um ein einzelnes Unternehmen geht. Wenn man aber in der letzten Zeit öfters einmal Zeitung gelesen hat oder das Radio eingestellt hat, weiss man, dass es durchaus von öffentlichem Interesse ist, wer denn genau in unserem Land alles Kriegsmaterial exportiert. Aktuelles Beispiel heute in der BaZ, am 19. April in der BZ oder natürlich im Rüstungsreport der WoZ, welche die ganze Liste von Exporteuren von Kriegsmaterial verdankenswerterweise erstmals publik machte. Die Exporte geschehen nämlich nicht irgendwo in der Schweiz, sondern sie geschehen auch bei uns hier in Allschwil. Die westliche Welt sollte vielleicht auch langsam merken, dass man nicht ewig Kriegsmaterial exportieren kann, ohne dass es irgendwelche Konsequenzen gibt, oder dass nicht irgendwann etwas zurückkommt. Diese Firmen sind leider auch nicht sehr offen und transparent in ihrer Kommunikation. Was eher für Misstrauen statt Vertrauen sorgt. Bei der Eram AG handelt es sich immerhin um jenes Unternehmen, welches auf Platz 25 der bewilligten Exporte im Jahr 2017 steht. Es ist zwar durchaus beruhigend, dass die Eram AG nicht auch noch Corona-Hilfe von unserer Gemeinde erhalten hat, und dass nicht ein verstärkter Kontakt zwischen Allschwil und Eram AG besteht. Wir sind aber der Meinung, dass die Öffentlichkeit durchaus das Recht hat zu wissen, was von Allschwil aus in die Welt exportiert wird. Auf diese Frage konnte man uns leider keine genaue Antwort geben. Im Bericht steht aber immerhin, dass die Gemeinde bei der Eram AG die Chance genutzt und nachgefragt hat. Wir würden nun gerne wissen, ob die Eram AG Auskunft über ihre Geschäftstätigkeiten bezüglich Kriegsmaterialexport gegeben hat, und ob dann auch noch eine schriftliche Antwort der Eram AG vorliegt. Merci vielmal.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank. Gerne gebe ich das Wort sehr gerne an Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli.

**Nicole Nüssli-Kaiser**, Gemeindepräsidentin: Herr Präsident, sehr verehrte Einwohnerrätinnen und Einwohnerräte. Ich glaube, ich kann mich zu diesem Thema kurzfassen. Die Fragen wurden beantwortet. Sie konnten lesen: Kriegsmaterialexporte unterliegen strengen Vorschriften. Und zwar unter Vorschriften in Bundesbern, also Bundesvorschriften. Es gibt ein Bundesgesetz, und es gibt eine Verordnung dazu. Die Gemeinde hat hier keinerlei Kompetenzen. Es ist eine reine Bundesaufgabe. Daher ist der Gemeinderat auch der Meinung, wir sind der falsche Adressat dieser Interpellation. Wenn man an dieser Situation etwas ändern möchte, müsste man sich in Bern engagieren. Sie alle sind in Parteien eingebunden, haben die Möglichkeiten, dort vorstellig zu werden. Aber nun zur konkreten Frage. Wir haben ein Schreiben verfasst. Selbstverständlich haben wir das getan. Keine Reaktion eingegangen, also weder schriftlich noch mündlich. Danke vielmal.

**Christian Kellermann**, Präsident: Besten Dank. Ich frage den Interpellanten an, ob er mit der Antwort zufrieden ist.

**Lucca Schulz**, SP-Fraktion: Ja, ich bin zufrieden. Danke schön, dass man hier Auskunft gegeben hat. Ich möchte einfach noch einmal festhalten, dass diese Firmen leider eine weitere Chance verpasst haben, ein wenig Transparenz zu schaffen und die Öffentlichkeit aufzuklären. Aber Danke schön, dass die Gemeinde es immerhin versucht hat.

---

---

**Christian Kellermann**, Präsident: Es findet eine Diskussion statt, wenn kein Gegenantrag vorliegt. Das ist nicht der Fall. Somit ist die Rednerliste eröffnet. Das ist auch nicht der Fall. Somit zählt auch diese Interpellation als beantwortet und erledigt. Besten Dank.

**Christian Kellermann**, Präsident: Hiermit schliesse ich die Sitzung. Ich mache Sie gerne noch auf zwei Punkte aufmerksam: Bitte schalten Sie Ihr Mikrofon wie immer durch Drücken während drei Sekunden der Sprechaste aus und verlassen Sie den Saal zügig, so dass auch Herr Schreck frühzeitig Feierabend machen kann. Sie können sich wie gewohnt im Foyer noch länger aufhalten, dort spielt es keine Rolle. Einfach diesen Saal hier zügig verlassen. Ich wünsche euch einen ganz schönen Abend und schöne Pfingsten und Auffahrt. Adieu miteinander.

ENDE DER SITZUNG 21.05 UHR

**Aufgrund der aktuellen Situation des Coronavirus wurde  
die Einwohnerratssitzung unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchgeführt!**