

Geschäft No. 3637

Bericht an den Einwohnerrat

vom 19. Oktober 2005

Verschiedene politische Vorstösse zu Verkehrsfragen

1. Ausgangslage	2
1.1 Spezialkommission «Verkehr»	2
1.2 Gründe für eine Sammelvorlage	2
2. Individualverkehr	3
2.1 Postulat Nr. 1597 «Umfahrungsstrasse "Zubringer Allschwil"»	3
2.2 Motionen Nr. 3536, 3537, 3538 und 3539 «Südumfahrung Basel»	4
2.3 Südumfahrung im Entwurf des kantonalen Richtplanes	4
2.4 Postulat Nr. 1701 «Massnahmen zur Einschränkung des Berufs-, Pendel- und Durchgangsverkehrs in Allschwil» sowie Postulat Nr. 1705 «Parkraumbewirtschaftung»	5
2.4.1 Park and Ride-Anlagen	7
2.4.2 Anwohnerparkkarte	8
2.5 Postulat Nr. 3387 «Einrichtung von Tempo 30-Zonen»	9
2.5.1 Etappenweise Einführung von Tempo 30-Zonen	11
2.5.2 Kosten für Tempo 30-Zonen	11
2.5.3 Begegnungszone am Lindenplatz	12
2.5.4 Beruhigungsmassnahmen an der Neuweilerstrasse	12
2.6 Postulat Nr. 3328 «Überprüfung des gesamten Gemeindestrassennetzes im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit»	13
2.6.1 Fahrverbot auf der Ochsenegasse	13
3. Öffentlicher Verkehr	14
3.1 Fernbahn Basel – Laufen	14
3.2 Postulat Nr. 1356 «Ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB»	14
3.3 Postulat Nr. 3454 «Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)»	15
3.4 Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil	16
3.5 Verlängerung der Einsatzlinie E 11 nach Allschwil	16
3.6 Verlängerung der Buslinie 33 nach Allschwil – Schönenbuch	17
4. Anträge	18

1. Ausgangslage

Der Einwohnerrat hat anlässlich seiner Sitzung vom 22. Januar 2003 die im Postulat Nr. 3327 beantragte Aufhebung des beschränkten Fahrverbotes auf der Ochsen-gasse abgelehnt und das Postulat mit grossem Mehr als erfüllt abgeschrieben.

In der gleichen Sitzung wurde das Postulat Nr. 3328 betreffend die „Überprüfung des gesamten Gemeindestrassennetzes im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit“ mit grossem Mehr stehen gelassen. Der Einwohnerrat verband seinen Beschluss mit dem Auftrag, ein Verkehrsleitsystem Allschwil (beinhaltend Verkehrsströme, Verkehrsaufkommen und Entlastungsmöglichkeiten) zu erarbeiten und lud den Gemeinderat ein, hierzu eine Spezialkommission einzusetzen.

1.1 Spezialkommission «Verkehr»

Der Gemeinderat hat die Einladung des Einwohnerrates angenommen und am 5. Februar 2003 die Einsetzung einer Spezialkommission «Verkehr» beschlossen. Bei der personellen Zusammensetzung wurde aus jeder im Einwohnerrat vertretenen Fraktion eine Persönlichkeit gewählt, die sich im Parlamentsbetrieb bereits eingehend mit Verkehrsfragen befasst und sich dazu politisch geäussert hat. Dieses Vorgehen sollte dazu dienen, eine umfassende Meinungsbildung wie auch eine möglichst breite Abstützung im Parlament erreichen zu können.

Der Spezialkommission «Verkehr» gehörten 5 Mitglieder der Legislative, 2 Mitglieder der Exekutive und 2 Mitarbeiter der Verwaltung an. Sie erhielt vom Gemeinderat den Auftrag, lösungsorientierte Entscheidungshilfen für die Bewältigung von Verkehrsproblemen in Allschwil zu erarbeiten, die gute Chancen haben, vom Parlament getragen zu werden. Die Spezialkommission behandelte folgende Themen:

Individualverkehr

- Strassennetzplan
- Südumfahrung Basel
- Einführung von Anwohnerparkkarten
- Einführung von Tempo 30-Zonen
- Einführung von Begegnungszonen
- Aufhebung des Fahrverbotes auf der Ochsen-gasse
- Neuweilerstrasse (innerorts)

Öffentlicher Verkehr

- Neue SBB-Linie «Fernbahn»
- Tram- und Buslinien

In der Kommissionsarbeit wurde stets auf eine klare Abgrenzung zu den Aufgaben der ständigen Kommission für Verkehrs- und Planungsfragen des Einwohnerrates (VPK) geachtet.

1.2 Gründe für eine Sammelvorlage

Im Rahmen der Aktivitäten der Spezialkommission «Verkehr» sind mehrere – zum Teil schon seit Jahren hängige – politische Vorstösse zu Verkehrsfragen in unserer Gemeinde thematisiert und aufgearbeitet worden. Sie enthalten zum Teil Forderungen, die zum stehenden Auftrag der Exekutivbehörde und deren strategischen Zielen zu zählen sind.

Der Gemeinderat hat den Schlussbericht der vorberatenden Spezialkommission «Verkehr» zustimmend zur Kenntnis genommen und – abgesehen von einer kleinen Ausnahme (Lichtsignalanlage Neuweilerstrasse) – die darin enthaltenen Empfehlungen übernommen. Der Gemeinderat erachtet es deshalb als sinnvoll, die hängigen Geschäfte in einer Sammelvorlage zusammenzufassen und dadurch dem Parlament eine aktualisierte Gesamtschau zu ermöglichen.

2. Individualverkehr

2.1 Postulat Nr. 1597 «Umfahrungsstrasse "Zubringer Allschwil"»

Der Einwohnerrat hat in seiner Sitzung vom 14. November 1990 mit 20:13 Stimmen dem Gemeinderat das von Hanspeter Frey-Rieder, FDP-Fraktion, eingereichte Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen:

«Über einen längeren Zeitraum ist unsere Gemeinde auf einen heute beachtlichen Stand gewachsen. Nicht nur die Wohngebiete sind attraktiv, sondern auch die Industrie- und Gewerbebezonen, bieten sie doch eine Vielzahl an Arbeitsplätzen.

Leider hat die Verkehrserschliessung und die Optimierung der Verkehrsbeziehungen mit der Entwicklung der Gebiete nicht Schritt gehalten.

Gemäss dem übergeordneten Strassennetzplan für die Region Basel ist für Allschwil eine Umfahrungsstrasse mit einem Zubringer zur Nationalstrasse (Nordtangente Kt. Basel-Stadt) vorgesehen.

Die Planung der Nordtangente ist im vollen Gange, die Option für einen Anschluss "Zubringer Allschwil" wird dabei berücksichtigt. Es wäre nun sinnvoll, die Projektierungsarbeiten für den "Zubringer Allschwil" in Angriff zu nehmen, um optimale Voraussetzungen bei der Projektierung und einen koordinierten Planungsablauf zu schaffen.

Die Industrie- und Gewerbezone im linksufrigen Bachgrabengebiet ist fast voll ausgebaut. Im Weiteren sind in den elsässischen Nachbargemeinden Absichten vorhanden, die Industrie- und Gewerbegebiete auszubauen.

Infolge der vorstehenden Gründe und Überlegungen wäre es zweckmässig, mit der Inbetriebnahme der Nordtangente auch den "Zubringer Allschwil" im Abschnitt "Neues Zollamt Allschwil" bis "Anschluss Schlachthof" betriebsbereit zu haben.

Die Industrie- und Gewerbezone wird somit direkt an die Nationalstrasse angeknüpft und damit auch eine Entlastung der Wohngebiete in Allschwil und Basel (Hegenheimer- und St. Johannquartier) erreicht.

Aufgrund der vorstehenden Bemerkungen ersuche ich den Gemeinderat, bei der Regierung des Kantons Basel-Landschaft bezüglich der Planung und Realisierung des «Zubringers Allschwil» Abschnitt "Neues Zollamt" bis "Schlachthof" vorstellig zu werden und bei der Regierung des Kantons Basel-Stadt denselben Wunsch für einen "Zubringer Allschwil" kundzutun.»

Der Gemeinderat hat sich stets für einen direkten Anschluss Allschwils an das Hochleistungsstrassennetz eingesetzt. 1997 hat die Exekutive im Bericht Nr. 2290B dem Einwohnerrat das Konzept über die «Verkehrerschliessung linksufriges Bachgrabengebiet» unterbreitet. Der Gemeinderat hat sich auch in der «Verkehrskommission Leimental» für eine Umfahrung der vorderen Leimentaler Gemeinden inklusive Allschwil stark gemacht. Diese regionale Kommission empfiehlt in ihrer im Sommer 2000 vorgestellten Verkehrsstudie die Realisierung einer Umfahrungsstrasse, deren Linienführung der seinerzeit gestrichenen T 18a ähnelt. Diese Empfehlung kommt den Wünschen Allschwils sehr entgegen.

Weiter hat der Gemeinderat die von den Regierungen der beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam in Auftrag gegebene generelle Projektierung der «Südumfahrung Basel» befürwortet. Dieser Strassenzug basiert auf der Linienführung «Verkehrskommission Leimental», welche auch den „Zubringer Allschwil“ beinhaltet.

2.2 Motionen Nr. 3536, 3537, 3538 und 3539 «Südumfahrung Basel»

Der Einwohnerrat hat in seiner Sitzung vom 22. September 2004 mit jeweils 17:13 Stimmen die von Stevie Brügger, CVP-Fraktion / Alice Märky, FDP-Fraktion / Claudia Piatti, SVP-Fraktion und Bruno Steiger, SD-Fraktion, eingereichten Motionen Nr. 3536, 3537, 3538 und 3539 dem Gemeinderat überwiesen. Die Vorstösse unterscheiden sich nur im Antrag und haben folgenden Wortlaut:

Motion Nr. 3536 der CVP-Fraktion «Südumfahrung»

Aufgrund der heutigen prekären Verkehrssituation in Allschwil, den Nachbargemeinden sowie in den angrenzenden baselstädtischen Quartieren drängt sich eine Umfahrungsstrasse auf. Wir unterstützen darum die Planung der Kantone Baselland und Baselstadt für die "Südumfahrung".

Antrag: Wir fordern den Gemeinderat auf, alles daran zu setzen, dass die Südumfahrung geplant und realisiert wird.»

Motion Nr. 3537 der FDP-Fraktion «Südumfahrung»

Aufgrund der heutigen prekären Verkehrssituation in Allschwil, den Nachbargemeinden sowie in den angrenzenden baselstädtischen Quartieren drängt sich eine Umfahrungsstrasse auf. Wir unterstützen darum die Planung der Kantone Baselland und Baselstadt für die "Südumfahrung".

Antrag: Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich für die Planung und Realisierung der Südumfahrung einzusetzen und dafür eine offizielle, klare Stellungnahme abzugeben.»

Motion Nr. 3538 der SVP-Fraktion «Südumfahrung»

Aufgrund der heutigen prekären Verkehrssituation in Allschwil, den Nachbargemeinden sowie in den angrenzenden baselstädtischen Quartieren drängt sich eine Umfahrungsstrasse auf. Wir unterstützen darum die Planung der Kantone Baselland und Baselstadt für die "Südumfahrung".

Antrag: Für die Umsetzung, Realisierung der Südumfahrung wird der Gemeinderat aufgefordert, sich dazu zustimmend zu äussern.»

Motion Nr. 3539 der SD-Fraktion «Südumfahrung»

Aufgrund der heutigen prekären Verkehrssituation in Allschwil, den Nachbargemeinden sowie in den angrenzenden baselstädtischen Quartieren drängt sich eine Umfahrungsstrasse auf. Wir unterstützen darum die Planung der Kantone Baselland und Baselstadt für die "Südumfahrung".

Antrag: Wir fordern den Gemeinderat auf, die Planung und Realisierung der Südumfahrung zu unterstützen.»

Bei der Verkehrsproblematik Allschwils steht ganz klar die Entlastung des Dorfkerns und weiterer Wohngebiete vom stetig wachsenden Durchgangsverkehr im Vordergrund. Sie lässt sich nur mit einer «echten» Umfahrung bewerkstelligen, bei der keine anderen Wohngebiete tangiert werden. Die «Südumfahrung Basel» nimmt zweifelsohne eine Schlüsselposition bei der Lösung der Verkehrsfragen unserer Gemeinde ein. Sie würde nicht zuletzt auch mehreren Gemeinden im Leimental Verkehrserleichterungen bringen. Zudem könnte mit der Südumfahrung die Industrie- und Gewerbezone im linksufrigen Bachgrabengebiet endlich direkt an das Hochleistungsstrassennetz angeschlossen werden. Dadurch würde sich die Standortqualität unserer Gemeinde im Dreiländereck erhöhen.

2.3 Südumfahrung im Entwurf des kantonalen Richtplanes

Im Sommer dieses Jahres wurde der Entwurf des kantonalen Richtplanes in die Vernehmlassung gegeben. Nur wenn der Landrat die «Südumfahrung Basel» in den Richtplan

aufnimmt, ist deren Übernahme in das schweizerische Hauptstrassennetz möglich. Diese wiederum ist Voraussetzung, damit dereinst Bundesmittel fliessen können, welche eine Realisierung der Südumfahrung überhaupt finanziell ermöglichen. Der politische Weg ist also noch lang. Mit einer durchgehenden Inbetriebnahme der «Südumfahrung Basel» ist erst mittel- bis langfristig zu rechnen; denn auch im besten Fall ist von einem Zeithorizont von weiteren 15 bis 20 Jahren auszugehen. Die Erstellung dieses Strassenzuges könnte durchaus in mehreren Etappen erfolgen.

Denkbar wäre z.B. eine Etappe vom Schlachthofkreisel in Basel entlang der Gewerbezone im linksufrigen Bachgrabengebiet unserer Gemeinde und weiter inklusive Tunnel im Spitzwaldgebiet. In Analogie dazu wäre auch eine Etappierung im Raume Aesch / Reinach (Anschluss der Südumfahrung an die H 18 im Birstal) denkbar.

In der Spezialkommission «Verkehr» wurde die «Südumfahrung Basel» grossmehrheitlich begrüsst, da sie eine echte Umfahrung Allschwils und damit die seit langem geforderte Entlastung unseres Dorfkerns auf nachhaltige Weise ermöglicht.

Im Schlussbericht äussert sich die Spezialkommission nicht explizit zu den vier Motionen. Sie stellt sich hinter deren Anträge und empfiehlt, alle Aktivitäten für die rasche Realisierung der «Südumfahrung Basel» zu unterstützen und dabei die Realisierung des Zubringers Allschwil prioritär zu behandeln. Diese Empfehlungen der Spezialkommission haben die Exekutive in ihrer bisherigen, befürwortenden Haltung bestärkt.

Der Gemeinderat hat in seinem Vernehmlassungsschreiben vom 11. August 2005 zum Entwurf des kantonalen Richtplanes wörtlich festgehalten: «*Allschwil befürwortet die Südumfahrung*».

Es ist zu befürchten, dass sich nach der auf das Jahr 2008 vorgesehenen Inbetriebnahme des Anschlusses St. Johann (ab Luzernerring, Nähe Felix Platter Spital) an die Nordtangente die Verkehrsprobleme in unserer Gemeinde kurzfristig noch vergrössern werden. Der Gemeinderat ist deshalb gewillt, alles daran zu setzen, dass als erste Etappe der «Südumfahrung» der Anschluss Allschwils inklusive Umfahrungstunnel erstellt wird. Gemäss heutigem Kenntnisstand könnte mit dem Bau des Anschlusses von Allschwil an die Nordtangente frühestens im Jahr 2009 begonnen werden, weil zuerst die Nordtangente durchgehend fertig gestellt und mit allen Anschlüssen in Betrieb genommen wird.

2.4 Postulat Nr. 1701 «Massnahmen zur Einschränkung des Berufs-, Pendel- und Durchgangsverkehrs in Allschwil» sowie Postulat Nr. 1705 «Parkraumbewirtschaftung»

Beiden Vorstössen ist gemeinsam, dass sie die Schaffung und Bewirtschaftung von Parkplätzen zum Inhalt haben. Aus diesem Grunde hat der Einwohnerrat in seiner Sitzung vom 22. Januar 1992 beide Postulate in einem zusammengefassten Abstimmungsgang mit grossem Mehr dem Gemeinderat überwiesen.

Das von Arnold Julier, CVP/SVP-Fraktion, eingereichte Postulat Nr. 1701 hat folgenden Wortlaut:

«In den vergangenen Jahren hat der Pendel- und Durchgangsverkehr in Allschwil stark zugenommen. Werktags entsteht in den Morgen- und Feierabendstunden, insbesondere an Grabenring, Baslerstrasse, Dorfplatz und Binningerstrasse ein regelrechtes Verkehrschaos. Hauptsächlich werden diese Strassen von den französischen Grenzgängern bzw. Grenzfahrern belastet.

Auf Grund der morgen- und abendlichen Verkehrsstaus wird der Trambetrieb von und nach Basel erheblich behindert. Das öffentliche Verkehrsmittel sollte aber ungehindert verkehren können. Ist dies nicht der Fall, geht der Anreiz, es zu benützen, verloren.

Die Verkehrsspitzen fallen genau auf die Zeit des Schulbeginns und es kam vermehrt zu Unfällen mit Kindern. Trotz den 89/90 erstellten Fussgängerschutzinseln am Grabenring und der Lichtsignalanlage wurde zum Beispiel am 18.03.91 ein Kind angefahren und verletzt.

Die Bewohner in den Quartieren von Durchgangsstrassen leiden unter übermässigem Verkehr. Ihr Lebensraum, zu dem auch die Strasse gehört, wird durch die starken Verkehrsströme eingeschränkt und die Wohnqualität vermindert.

Um den Arbeitsplatz schneller zu erreichen, werden des öftern Quartierstrassen als Schleichwege befahren, obwohl diese nur von Anwohnern benützt werden dürften (signalisiert).

Die in Allschwil vorhandenen Parklücken sind tagsüber grösstenteils von Pendlern besetzt. Auch Quartierstrassen werden als Parkplätze benützt.

Aus den genannten Gründen müssen möglichst bald Massnahmen getroffen werden, um die Verkehrsüberlastung einzudämmen. Eine Reduzierung des Verkehrs würde den Gemeinderat in seinen Bemühungen um eine bessere Luft (Sommersmog-Verfügung) in Allschwil unterstützen.

Der Gemeinderat wird ersucht, Massnahmen zur Entschärfung der beschriebenen Situation zu prüfen und dem Einwohnerrat entsprechende Anträge zu stellen.

Zum Beispiel:

- Erstellen eines Parkplatzes auf französischem Hoheitsgebiet in Zusammenarbeit mit den französischen Behörden.*
- Schaffung eines Park & Ride-Betriebes zwischen Parkplatz (F) und Baslerstrasse (Tramhaltestelle) in den Stosszeiten.*
- Die Firmen von Allschwil und Umgebung ermuntern, für ihre Angestellten aus dem Elsass und Leimental Kleinbusse zwecks Personaltransport in Betrieb nehmen, wie dies bereits eine Allschwiler Firma praktiziert.*

Dies wären Massnahmen, mit denen die Verkehrsflut in den Stosszeiten reduziert werden könnte. Die Wohngebiete würden eine Aufwertung erfahren und die Lebensqualität in Allschwil verbessert.»

Das von Hanspeter Frey-Rieder, FDP-Fraktion, eingereichte Postulat 1705 hat folgenden Wortlaut:

«Auf den 1. August 1984 setzte der Bundesrat einen geänderten Artikel 3, Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes in Kraft. Dieser sieht vor, dass der Verkehr in Wohnquartieren beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden kann, "soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung die Sicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnisse liegende Gründe dies erfordern."

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat in Anwendung dieses Artikels und nach Überweisung diverser Vorstösse im Grossen Rat per 8. April 1986 eine "Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone (Parkkartenverordnung)" erlassen und in

der Folge in einem Pilotversuch während einem Jahr im Gundeldingerquartier getestet. Mit dem Parkkartenmodell werden die folgenden Hauptziele angestrebt:

- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Anwohner und Reduktion der Fremdparkierung durch Pendler
- Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Besucher und Kunden, um den Suchverkehr zu reduzieren
- Förderung des Umsteigens von Pendlern auf den öffentlichen Verkehr
- Unterstützung der Einhaltung der Luftreinhalte- und der Lärmschutzverordnung

Im Jahre 1989 begann die definitive Einführung der Beschränkungen in den verschiedenen Wohnquartieren. Für das Jahr 1991 ist die Planung und für 1992 die Realisation im Hegenheimer- und für 1992 Planung und Realisation im Neubad-Quartier vorgesehen. Spätestens 1992 wird also Allschwil zumindest einen Teil der Pendlerfahrzeuge aus diesen direkt an die Gemeinde grenzenden Quartieren aufzunehmen haben, weshalb es angezeigt scheint, sich ebenfalls Gedanken über die zukünftige Parkraumbewirtschaftung in Allschwil zu machen. Nebst Studien über die eigentliche Parkraumbewirtschaftung müssten Verhandlungen mit den elsässischen Nachbargemeinden über die Errichtung von Parkplätzen in Grenznähe und deren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr an die Hand genommen werden.

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, eine Studie über die Parkraumbewirtschaftung durchführen zu lassen und die Realisation eines Park and Ride-Systems ab Landesgrenze zu prüfen.»

2.4.1 Park and Ride-Anlagen

Im Rahmen eines 2001 gestarteten gemeinderätlichen, internen Projektauftrages wurde die Möglichkeit der Errichtung eines Pendlerparkplatzes auf einer Parzelle geprüft, die sich in Hégenheim unweit der Landesgrenze befindet. Dort wäre die Erstellung eines Parkplatzes oder eines Parkhauses möglich. Das Land liegt in der Bauzone, gehört einer Basler Institution und könnte käuflich erworben werden.

Eine bei den motorisierten elsässischen Grenzgängern und Grenzgängerinnen durchgeführte Umfrage hat indessen ein ernüchterndes Resultat ergeben. Eine grosse Mehrheit wäre nur dann bereit, eine Park and Ride-Anlage zu benützen, wenn dies gratis wäre. Im Umkehrschluss heisst dies, dass eine gebührenpflichtige P&R-Anlage wohl nur schlecht frequentiert würde. Dies bedeutet, dass ein Gratis-Pendlerparkplatz möglichst kostengünstig erstellt werden müsste, etwa mit oberirdischen Parkplätzen. Dafür fehlt jedoch der Platz. Ein mehrgeschossiges Parking wiederum hätte hohe Kosten zur Folge. Ausserdem verkehrt in der Nähe der Landesgrenze nur die Buslinie 38 in Richtung Basel; es fehlt an attraktiven Linien der öffentlichen Verkehrsmittel für die Pendler/innen ins Leimental und ins Birstal nach Aesch / Reinach. Ein Shuttle-Betrieb zwischen der P&R-Anlage und der Haltestelle «Gartenstrasse» der Tramlinie 6 wäre unattraktiv (2x Umsteigen) und zudem teuer. Ausserdem würde damit nur die Zielrichtung Basel abgedeckt, die heute vom Elsass via A 35 – Nordtangente sehr schnell erreicht werden kann. Für den Pendlerverkehr ins Leimen- und Birstal, der unseren Dorfkern stark belastet, wäre es keine Lösung.

Die Frage der Schaffung von geeigneten Parkierungsmöglichkeiten für den Pendlerverkehr aus dem Elsass wurde auch in der gemeinderätlichen Spezialkommission «Verkehr» diskutiert. Es herrschte die Meinung vor, dass eine P&R-Anlage wegen der vorgenannten Gründe wohl kaum den erhofften Entlastungseffekt beim Durchgangsverkehr bringen würde.

Der grosse Parkplatz beim Gartenbad «Bachgraben» hat für Elsässer Pendler/innen zunehmend dem P&R in Richtung Basel gedient. Allerdings hat Basel-Stadt kürzlich den Parkplatz mit einer Zeitbeschränkung versehen, die das P&R verhindern soll.

Andererseits kann der Parkplatz bei den Basel-Stadt gehörenden Fussballplätzen im linksufrigen Bachgrabengebiet von den Berufspendlern und -pendlerinnen genutzt werden. Weil der Parkplatz praktisch nur ausserhalb der normalen Arbeitszeiten für Freizeit Zwecke beansprucht wird, ergibt sich mit der Doppelnutzung eine willkommene Synergie. Auch der Parkplatz beim Schiessstand «Allschwiler Weiher» wird seit längerer Zeit zu P&R-Zwecken benutzt.

Es hat sich mittlerweile schweizweit gezeigt, dass einzelne, grosse und gebührenpflichtige P&R-Anlagen nicht mehr genügend attraktiv sind, um damit ein Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel in grossem Umfang bewirken zu können. Heutzutage sind P&R-Anlagen gefragt, die eher klein und entlang von Linien der öffentlichen Verkehrsmittel verteilt sind und deren Benutzung kostengünstig oder noch besser kostenlos ist.

Diese Erkenntnis bestätigt sich denn auch in unserer Gemeinde, denn auf vielen Strassen parkieren Pendler/innen aus dem Elsass und steigen auf das Tram oder den Bus um. Offensichtlich vermögen die in unserer Gemeinde bestehenden kleinen und flächig verteilten "Gratis-P&R-Parkplätze" auf vielen Strassen für umsteigewillige Berufspendler/innen in genügender Zahl und Qualität abzudecken. Aktuell sind in unserer Gemeinde keine Parkplatz- oder Parkierungsprobleme offenkundig, die gravierend sind.

Auch im linksufrigen Industrie- und Gewerbegebiet, das sich einer starken Entwicklung erfreut, lässt der Parkplatzdruck nach, denn es werden laufend neue Parkplätze auf Privatreal geschaffen.

2.4.2 Anwohnerparkkarte

Neben dem Park and Ride hat sich die Spezialkommission «Verkehr» auch mit der Parkraum-Bewirtschaftung und im Besonderen mit der Einführung der Anwohnerparkkarte in Allschwil befasst. Das Parkkarten-Modell dient zur Dauerbewilligung des Parkierens in definierten "Zonen mit beschränkter Parkzeit". Parkkarten werden in der Regel gegen eine Jahresgebühr abgegeben (z.B. Quartier-Parkkarten in Basel-Stadt). Mit einer Parkkarte werden bestimmte Personengruppen innerhalb einer Zone mit beschränkter Parkzeit begünstigt (z.B. Anwohnerschaft), während andere Dauerparkierwillige (z.B. Pendler/innen) davon ferngehalten werden sollen. Es handelt sich also um eine Lenkungsmassnahme, mit der die ausgeschlossenen Autolenker/innen zum Parkieren in Parkhäusern, auf speziellen Dauerparkflächen (P&R-Anlagen) oder auf Privatparkplätzen etc. gezwungen werden sollen.

Ziele des Parkkartensystems sind einerseits die Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für die Anwohnerschaft und für die Kundschaft des Detailhandels, andererseits die Reduktion des Suchverkehrs in den Quartieren, indem die Pendler/innen auf die vorgesehenen Parkflächen gewiesen werden.

Um eine Aussage zur Realisierbarkeit in Allschwil machen zu können, wurde das in Liestal bereits umgesetzte Bewirtschaftungskonzept herangezogen und die Voraussetzungen in beiden Gemeinden miteinander verglichen. Liestal hat ein grosses Zentrum und kann dem Pendlerstrom Parkraum anbieten. In Allschwil liegen die Probleme anders, es weist mehrere Subzentren auf und kann keine Parkräume anbieten. Der Druck in den viel befahrenen Quartieren, wie dies etwa im Stadtzentrum Liestal der Fall ist, besteht in Allschwil nur in abgeschwächter Form und in den Subzentren. Doch in diesen gibt es kaum Möglichkeiten, zusätzlichen Parkraum oder neue Parkzonen zu schaffen.

Würden der Anwohnerschaft in den Subzentren Allschwils Parkkarten abgegeben, könnte dies das Problem nicht lösen, sondern nur verlagern. Von einer Parkkartenlösung müssten auch die bereits bestehenden «Blauen Zonen» ausgenommen werden, denn die zeitliche Beschränkung in den «Blauen Zonen» dient gewollt der Parkplatzfluktuation in der Nähe von Verkaufsläden,

Geschäften etc. Das dauernde Belegen mit Fahrzeugen der Anwohnerschaft würde im Widerspruch zum Sinn der Parkzone stehen.

Eine Mehrheit der Spezialkommission «Verkehr» kommt zum Schluss, dass mit der Einführung eines Anwohnerparkkartensystems das Problem der Parkraumbewirtschaftung in Allschwil nicht gelöst, sondern verlagert würde. Es mangle in Allschwil weniger an der optimalen Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraums. Vielmehr fehle es an geeigneten Möglichkeiten, neuen Parkraum zu schaffen.

Eine Minderheit der Spezialkommission «Verkehr» vertritt die Meinung, dass gerade das Problem mit dem regen Berufsverkehr aus dem angrenzenden Elsass – der letztendlich einen Teil der zeitlich unbeschränkten Parkplätze beansprucht – nur mit der Einführung einer Anwohnerparkkarte bewerkstelligt werden könnte.

Die Befürchtungen, nach der Einführung des Parkkarten-Modells in den angrenzenden Baselstädtischen Quartieren werde in unserer Gemeinde ein grosser Parkplatzdruck entstehen, haben sich nicht bewahrheitet.

Letztlich empfiehlt die Spezialkommission «Verkehr», von der Einführung einer Anwohnerparkkarte Abstand zu nehmen. Der Gemeinderat hat sich dieser Empfehlung angeschlossen.

2.5 Postulat Nr. 3387 «Einrichtung von Tempo 30-Zonen»

Die Einführung von Tempo 30-Zonen in Allschwil hat eine längere Geschichte:

- Aufgrund einer Verkehrsstudie beantragte der Gemeinderat dem Einwohnerrat im Jahre 1994, einen Kredit von 990'000 Franken für die flächendeckende Einführung von Tempo 30 mit baulichen Massnahmen zu bewilligen.
- Der Einwohnerrat befürwortete im Oktober 1994 die Einführung von Tempo 30-Zonen, allerdings ohne bauliche Massnahmen, und bewilligte hierfür einen Kredit von 260'000 Franken.
- Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion Basel-Landschaft lehnte 1995 die Genehmigung des Einwohnerratsbeschlusses ab, weil bauliche Massnahmen zu ergreifen seien.
- Der Gemeinderat unterbreitete dem Einwohnerrat einen Rückkommensantrag auf den Beschluss vom Oktober 1994. Das Parlament sistierte die Beratung hierüber, weil in der Zwischenzeit von der SP Allschwil-Schönenbuch im April 1996 eine Volksinitiative «für wirksame Tempo 30-Zonen mit baulichen Massnahmen» (für 990'000 Franken) lanciert worden war.
- Die Initiative wurde von der Allschwiler Stimmbevölkerung am 1. Dezember 1996 mit einem Stimmenverhältnis von 2'125 Ja zu 4'306 Nein wuchtig abgelehnt.
- Daraufhin nahm der Einwohnerrat die Behandlung des Geschäftes Nr. 1974 wieder auf und bewilligte am 12. November 1997 mit 21:11 Stimmen erneut einen Verpflichtungskredit von 260'000 Franken für die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Im Unterschied zum Einwohnerratsbeschluss von 1994 wurde dabei bewusst offen gelassen, ob die Tempo 30-Zonen mit oder ohne bauliche Massnahmen eingeführt würden. Zudem unterstellte das Parlament mit 30:0 Stimmen seinen Beschluss dem fakultativen Referendum.
- In der Volksabstimmung vom 15. März 1998 ist auch diesem Einwohnerratsbeschluss mit 2'090 Ja- zu 2'589 Nein-Stimmen die Zustimmung verweigert worden.

In einem Zeitraum von weniger als anderthalb Jahren hat das Allschwiler Stimmvolk also zweimal die Einführung von Tempo 30 abgelehnt.

In der Folge ruhte das Thema «Tempo 30 für Allschwil» während ziemlich genau fünf Jahren. In seiner Sitzung vom 26. März 2003 hat der Einwohnerrat mit 34:3 Stimmen dem Gemeinderat das von Hanspeter Frey-Rieder, FDP-Fraktion, eingereichte Postulat Nr. 3387 mit folgendem Wortlaut überwiesen:

«Einrichtung von Tempo 30-Zonen

Am 12. November 1997 hat der ER einen Verpflichtungskredit von CHF 260'000 für die Einführung von Tempo 30 Zonen bewilligt. Der Beschluss wurde der Volksabstimmung unterstellt. Am 15. März 1998 hat das Allschwiler Stimmvolk dem Einwohnerratsbeschluss vom 12. November 1997 die Zustimmung verweigert. Vermutlich ist der negative Volksentscheid auf die Kosten von CHF 260'000 für bauliche Massnahmen zurückzuführen. Es ist mir bewusst, Volksentscheide sind zu respektieren. Trotzdem bin ich der Meinung, dass das Thema "Tempo 30 Zonen" wieder aufzunehmen ist. In den letzten vier Jahren sind wesentliche Änderungen an den rechtlichen Grundlagen vorgenommen worden, die eine einfachere und vor allem kostengünstigere Einführung von Tempo 30 Zonen ermöglicht. So ist seit dem 01. Januar 2002 die neu revidierte, vereinfachte Verordnung über Tempo 30 Zonen und die entsprechende Signalisationsverordnung SSV in Kraft.

Es ist unbestritten, dass in Quartieren mit Tempo 30 Zonen, durch Senkung der Geschwindigkeit, Verminderung von Durchgangsverkehr usw., die Sicherheit und die Wohnqualität verbessert werden kann.

Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen und um Berichterstattung

- In welcher Form, basierend auf den neuen Vorschriften, Richtlinien, Empfehlungen die Einführung von Tempo 30 Zonen, flächendeckend oder quartierweise eingeführt werden kann.*
- Wie der Zeitbedarf für die Umsetzung aussieht.*
- Mit was für Kosten für die Einführung und für die Nachbearbeitung (Nachkontrolle nach rund 1 Jahr) zu rechnen ist.*
- Die Auswirkung auf den Finanzhaushalt aufzuzeigen.»*

Der Gemeinderat hat diesen politischen Vorstoss der Spezialkommission «Verkehr» zur Vorberatung überwiesen. Diese hat im Rahmen einer möglichen Umsetzung von Tempo-30 in Allschwil unter anderem geprüft, welche Voraussetzungen vorhanden sein müssen, damit Tempo-30-Zonen geschaffen werden können. Insbesondere hat sich die Spezialkommission dafür interessiert, ob und wenn ja welche baulichen Massnahmen aktuell für die Umsetzung von Tempo-30 erforderlich wären. Zu diesem Zweck wurden beim Kanton Erkundigungen über die aktuellen Voraussetzungen eingeholt. Die wichtigsten Ergebnisse in Kürze:

- Die Verkehrsabteilung der Polizei Basel-Landschaft hat als kantonale Stelle die Oberaufsicht über die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Gemeinden.
- Der Kanton nimmt eine befürwortende Grundhaltung zur Einführung von Tempo-30-Zonen ein.
- Gemäss der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) auf den 1. Januar 2002 in Kraft gesetzten Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen, das einen Massnahmenplan enthalten muss, der u.a. die zur Zielerreichung nötigen Massnahmen aufzählt und umschreibt. Diese werden vom Kanton nicht mehr schematisch vorgeschrieben, sondern richten sich nach dem Ist-Zustand von Verkehrsaufkommen und Verkehrsverhalten in der geplanten Zone. Folglich sind in gewissen Strassenzügen mehr und in anderen weniger bauliche Massnahmen nötig.

- In jedem Fall verlangt der Kanton, dass die «Eingangstore» in die Zonen mit einer Kennzeichnung von Tempo-30 erstellt werden.
- Im Gegensatz zu früher werden für die geplanten Tempo 30-Zonen keine Mindest- oder Maximalflächen mehr vorgeschrieben.
- Es steht den Gemeinden frei, etappenweise eine oder mehrere Zonen mit Tempo-30 auszuscheiden.
- Eine Durchmischung von Strassenzügen mit Tempolimiten von 30 und 40 km/h ist nicht Ziel des Kantons; er wünscht keine abweichenden Signalisierungen.
- Subventionen des Bundes und des Kantons sind nicht mehr erhältlich.

Vor diesem Hintergrund ist die Spezialkommission zu folgenden Schlussfolgerungen gelangt:

- Die Umsetzung von Tempo-30-Zonen in Allschwil wäre wünschenswert und dem Vorhaben steht grundsätzlich nichts mehr im Wege.
- Die Einhaltung von Tempo-30 muss mit intensiven Kontrollen durchgesetzt werden. Mit der Beschaffung eines gemeindeeigenen Radargerätes könnte jederzeit auf Anliegen der Bevölkerung von Tempo 30-Zonen reagiert werden.
- Die Belegung des Dorfkerns mit Tempo-30 wird begrüsst. Dadurch würde die Schulwegsicherheit entlang der Zufahrtsstrassen erheblich verbessert und der Dorfkern eine Aufwertung erfahren. Zusätzlich könnten mit dieser Massnahme die Lärm- und Schmutz-Immissionen reduziert werden. Da es sich dabei vorwiegend um Kantonsstrassen handelt, dürfte die Umsetzung vor allem wegen der bisher negativen Haltung des Kantons allerdings auf sich warten lassen.

2.5.1 Etappenweise Einführung von Tempo 30-Zonen

In ihrem Schlussbericht empfiehlt die Spezialkommission «Verkehr», Tempo 30 in Allschwil flächendeckend einzuführen. Gleichzeitig hat sie für die räumliche wie auch zeitliche Anordnung von Tempo 30-Zonen einen Etappierungsplan ausgearbeitet. Bei der darin vorgeschlagenen Zoneneinteilung und Prioritätensetzung steht die Schulwegsicherheit im Vordergrund, gefolgt von der Bevölkerungsdichte sowie der Berücksichtigung des heutigen Verkehrsaufkommens und Gefährdungspotenzials.

Der Gemeinderat hat die Empfehlung der Spezialkommission übernommen und sieht die Einführung von Tempo 30-Zonen in Allschwil vor. Dabei soll die Zonensignalisation nicht auf einen Schlag flächendeckend erfolgen, sondern in mehreren Etappen verwirklicht werden.

2.5.2 Kosten für Tempo 30-Zonen

Die seit dem 1. Januar 2002 geltenden Vorschriften lassen mehr Spielraum bei der Festlegung der Zonenzahl, ihrer Grösse wie auch bei der Etappierung zu. Zudem sind die zu treffenden flankierenden Massnahmen in Bezug auf die Ausgestaltung gelockert worden, allerdings ist der Aufwand für die Nachbegleitung (Nachkontrolle der Wirkung) gestiegen. Gleichwohl sind die Kosten für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen (Projektierung, Ausführung und Nachbegleitung) seit der Einführung der neuen Vorschriften deutlich gesunken.

Es ist davon auszugehen, dass die zeitliche Abfolge der Zonen-Etappierungen ohne Zweifel vom Kosten-/Nutzenverhältnis bei den bereits eingeführten Zonen abhängig gemacht wird. Somit ist es durchaus denkbar, dass einzelne Tempo 30-Zonen schon sehr bald, weitere im Verlauf der nächsten Jahre eingeführt werden. Dadurch wird erkennbar, dass die Etappierung von Zonen nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch finanzpolitisch beeinflusst werden kann. So sieht als jüngstes Beispiel die Gemeinde Muttenz 3 Jahrestanchen à je 200'000 Franken für die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen vor.

Unter Bezugnahme auf Erfahrungswerte in anderen Baselbieter Gemeinden dürften sich die Gesamtinvestitionen für die Einführung von Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten unserer Gemeinde in einer Grössenordnung von etwa 500'000 bis 700'000 Franken bewegen.

Die Kosten für die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen liegen somit erwartungsgemäss zwischen dem in der 1996 verworfenen Volksinitiative genannten Betrag von 990'000 Franken für Tempo 30 mit baulichen Massnahmen und dem vom Einwohnerrat 1997 beschlossenen Kredit von 260'000 Franken, dem das Stimmvolk 1998 wiederum die Zustimmung verweigert hatte.

Der Gemeinderat hat in das Budget 2006 einen Betrag für Vorabklärungen und erste Projektierungsarbeiten aufgenommen. Sie dienen als Grundlage für einen detaillierten Bericht zur Beantwortung des Postulates Nr. 3387 betreffend die Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass der Bericht noch im nächsten Jahr dem Einwohnerrat unterbreitet werden kann.

2.5.3 Begegnungszone am Lindenplatz

Begegnungszonen (früher Wohnzonen genannt) bewirken eine viel stärkere Temporestriktion als Tempo 30-Zonen und ermöglichen dadurch auf intensiv genutzten Bereichen ein Mit- und Nebeneinander von Fussgängern, Velo-, Motorrad- und Autofahrern.

Die Spezialkommission «Verkehr» hat zur Kenntnis genommen, dass in einer Gesamtstudie über den Lindenplatz die Schaffung einer Begegnungszone auf den angrenzenden Gemeindestrassen vorgesehen ist. Das Tiefbauamt Basel-Landschaft steht dem Ansinnen wohlwollend gegenüber.

Die Umgestaltung der Baslerstrasse am Lindenplatz könnte im Zusammenhang mit der Gleiserneuerung der Tramlinie 6 erfolgen. Die Basler Verkehrsbetriebe und das Tiefbauamt Basel-Landschaft haben nämlich angekündigt, dass eine umfassende Gleis- und Strassenerneuerung bevorsteht, die fast die gesamte Baslerstrasse betrifft. Aus diesem Grunde hat der Gemeinderat die Spezialkommission mit zwei Vertretern des Departements Hochbau/Raumplanung erweitert und mit der Vorberatung dieses Vorhabens beauftragt.

Der Gemeinderat hat die detaillierten Erwägungen und Anträge der erweiterten Spezialkommission «Verkehr» in seiner Stellungnahme vom 7. Juli 2005 an den Kanton einfliessen lassen.

2.5.4 Beruhigungsmassnahmen an der Neuweilerstrasse

Weil die Neuweilerstrasse gerade erst einem Ausbau unterzogen wurde und ihr neu das Vortrittsrecht durchgehend bis zum Dorfplatz gewährleistet ist, ist die Einrichtung von Tempo-30 auf dieser Kantonsstrasse in zeitlicher wie auch in verkehrstechnischer Hinsicht fraglich. Aus diesem Grunde zieht die Spezialkommission «Verkehr» eine andere Lösung in Betracht und empfiehlt die Einrichtung einer Fussgänger-Lichtsignalanlage über die Neuweilerstrasse auf Höhe «Mühligässli».

Der Gemeinderat hat diese Empfehlung nicht übernommen, weil er die Meinung vertritt, dass eine mildere Massnahme genügen würde. Er möchte vorerst die Erfahrungen über das Geschwindigkeitsverhalten auf der kürzlich sanierten Innerorts-Strecke der Neuweilerstrasse und über die Wirkung der versetzt angeordneten Parkplätze abwarten.

2.6 Postulat Nr. 3328 «Überprüfung des gesamten Gemeindestrassennetzes im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit»

Der Einwohnerrat hat in seiner Sitzung vom 22. Januar 2003 über den Bericht Nr. 3327A / 3328A des Gemeinderates beraten und mit grossem Mehr das von Dr. Ivo Corvini, CVP-Fraktion, eingereichte Postulat Nr. 3328 mit folgendem Wortlaut stehen gelassen:

«Antrag:

Der Gemeinderat wird ersucht, das gesamte Allschwiler Gemeindestrassennetz im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit zu überprüfen.

Begründung:

Allschwil hat grosse Strassenverkehrsprobleme. Unter Strassenlärm müssen die Anwohner, unter Stau die Verkehrsteilnehmer leiden. Auch die Verkehrssicherheit ist oft nicht mehr in einem genügenden Ausmass gewährleistet.

Eine gute und sinnvolle Strassenverkehrspolitik achtet nicht nur auf eine zügige Abwicklung des Verkehrs, sondern will auch bestmögliche Bedingungen für die Sicherheit aller Strassenverkehrsteilnehmer erreichen sowie den Strassenlärm möglichst gering halten bzw. gerecht verteilen.

In den letzten Jahren hat man in Allschwil oft versucht, die Verkehrsproblematik zu entschärfen, indem Gemeindestrassen mit dem Strassenverkehrsschild "Zubringerdienst gestattet" versehen und damit für den Nichtanwohnerverkehr gesperrt wurden. Angeordnet wurde dies in Einzelfällen. Ein Gesamtkonzept für die Behandlung der Gemeindestrassen im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit fehlt. Entscheidend war also jeweils die Lobby der jeweiligen Anwohner, ob der Gemeinderat reagierte und so Gemeindestrassen mit Zubringerdienstschildern sperrte und damit den Verkehr einfach auf andere Strassen verlagerte.

Es drängt sich eine Überprüfung des gesamten Gemeindestrassennetzes im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit auf. Dabei ist auf die Sicherheit, auf eine möglichst gerechte Verteilung des Strassenverkehrs und auf den bestmöglichen Verkehrsfluss zu achten.»

Die vom Gemeinderat eingesetzte «Spezialkommission Verkehr» hat sich mit den verschiedenen Facetten des Individualverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs befasst. Es zeigte sich einmal mehr, dass zwar kein Patentrezept für die rasche Lösung der Verkehrsprobleme unserer Gemeinde gefunden werden konnte, jedoch Ansätze für schrittweise Verbesserungen der Situation vorhanden sind.

2.6.1 Fahrverbot auf der Ochsen-gasse

Der Einwohnerrat hat am 22. Januar 2003 das Postulat Nr. 3327 beschrieben, in welchem die Wiederfreigabe der Ochsen-gasse für den Fahrverkehr gefordert wurde. Gleichwohl hat die Spezialkommission «Verkehr» verschiedene Verkehrsregime für die Ochsen-gasse erörtert. Schlussendlich überwogen die Voten für die Beibehaltung des beschränkten Fahrverbotes auf der Ochsen-gasse. Auch Dr. Ivo Corvini, Verfasser des Postulates Nr. 3327, sprach sich nicht explizit für eine Rückgängigmachung des Fahrverbotes auf der Ochsen-gasse aus.

Die Spezialkommission «Verkehr» empfiehlt in ihrem Schlussbericht die Beibehaltung des beschränkten Fahrverbotes auf der Ochsen-gasse und dessen Notwendigkeit bei der Einführung einer Tempo 30-Zone im Gebiet der Ochsen-gasse erneut zu überprüfen. Der Gemeinderat hat sich dieser Empfehlung angeschlossen.

Zum Verkehrsregime auf anderen Gemeindestrassen hat die Spezialkommission «Verkehr» keine Empfehlungen abgegeben. Es ist deshalb davon auszugehen, dass auf den übrigen Strassen derzeit keine Probleme in Bezug auf deren Benutzungsmöglichkeit anstehen.

3. Öffentlicher Verkehr

3.1 Fernbahn Basel – Laufen

Parallel zur erwähnten Planung der «Südumfahrung Basel» als grossräumige Lösung für den motorisierten Individualverkehr liess der Kanton Basel-Landschaft auch eine Studie über analoge Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr erstellen. Diese Studie sieht im Ergebnis den Bau einer Fernbahn vor, die in Form einer neuen Bahnlinie der SBB von Basel St. Johann nach Aesch und auf der heutigen Linie weiter bis nach Laufen führen würde. Die Kosten wurden auf ca. 1.7 Mrd. CHF eingeschätzt, d.h. rund 50 % mehr als die «Südumfahrung Basel».

Im Entwurf des kantonalen Richtplanes, welcher sich dieses Jahr bei den Gemeinden und Verbänden in der Vernehmlassung befand, ist die «Fernbahn» wegen des schlechten Kosten-Nutzenverhältnisses nicht enthalten. Die Spezialkommission «Verkehr» und der Gemeinderat sind deshalb nicht näher auf diesen Lösungsansatz eingegangen.

3.2 Postulat Nr. 1356 «Ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB»

Am 20. Januar 1988 hat der Einwohnerrat das von Dr. Max Ribi, FDP-Fraktion, eingereichte Postulat Nr. 1356 einstimmig dem Gemeinderat überwiesen. Der Vorstoss hat folgenden Wortlaut:

«Allschwil hat eine gute Tramverbindung in die Stadt Basel. Die Basler Verkehrsbetriebe haben das Platzangebot in den letzten Jahren verbessert.

Wir sind der Meinung, dass Allschwil mit seinen rund 18'000 Einwohnern auch eine direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB benötigt. Die Zeit ist reif dazu. Ein erster Anfang wurde mit dem direkten Frühkurs (Allschwil Dorfplatz ab 06.34 Uhr, Bahnhof SBB an 06.50 Uhr) gemacht.

Dieses Angebot muss unbedingt weiter ausgebaut und dem Taktfahrplan der Bahnen angepasst werden. Hand in Hand mit den Verbesserungen und den erhöhten Angeboten der Bahnen müssen die Tram- und Busverbindungen zu den Bahnhöfen verbessert werden.

Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel und damit ein Beitrag zum Umweltschutz wird hauptsächlich durch Attraktivitätssteigerungen wie Fahrzeitverkürzungen und direkten Linien erreicht.

Antrag:

Wir bitten den Gemeinderat, bei den zuständigen Instanzen des Kantons und der Verkehrsbetriebe vorstellig zu werden und sich mit Nachdruck für eine direkte Tramverbindung von und nach dem Bahnhof SBB einzusetzen.»

3.3 Postulat Nr. 3454 «Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)»

Der Einwohnerrat hat in seiner Sitzung vom 19. November 2003 mit 34 Stimmen bei einer Enthaltung dem Gemeinderat das von Dr. Ivo Corvini und Felix Keller, CVP-Fraktion, eingereichte Postulat Nr. 3454 mit folgendem Wortlaut überwiesen:

«Postulat I betr. Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)

Mit Freude konnten die Einwohner von Allschwil und Schönenbuch am 18. August 2003 zur Kenntnis nehmen, dass sich die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion intensiv mit der Frage einer direkten Verbindung von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr auseinandergesetzt hat. Regierungsrätin Elisabeth Schneider selber stellte zusammen mit Fachleuten das Ergebnis einer Studie vor. Vorgeschlagen wird dabei die Verlängerung der Tramlinie 8 via Binnergerstrasse und Fabrikstrasse zum Allschwiler Dorfplatz. Kosten: ca. CHF 25 Mio. Zur Dauer der Realisation konnten keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Es muss jedoch mit mindestens 10 Jahren gerechnet werden. Nicht gerade von Vorteil ist zudem der Umstand, dass ein Grossteil von "Neuallschwil", wo die meisten Allschwiler wohnen, von einer solchen neuen Tramführung nicht betroffen wären. Trotzdem bleibt das Positive, dass ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zum Bahnhof Basel SBB ein ernstes Thema in der zuständigen Direktion ist und dabei die Interessen vieler Bewohner von Allschwil und Schönenbuch wahrgenommen werden.

Die Studie zeigt unserer Meinung nach auf, dass nach einfacheren, kostengünstigeren und rascher realisierbaren Lösungen (ohne aufwändige bauliche Massnahmen) gesucht werden muss. Vor allem die Variante mit der Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage muss wieder ein Thema werden. Diese Linie soll von jedem zweiten Tram (als Ergänzung zur Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) gefahren werden. Mit diesem neuen Angebot würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Allschwiler (auch im stadtnahen Bereich) erheblich grösser. Mit dem Umbau des Bahnhofes wird zudem der Zugang der Passagiere von der Haltestelle Markthalle zu den Geleisen ermöglicht.

Allschwil darf nicht länger die grösste Schweizer Gemeinde ohne umsteigefreien Anschluss an den nächsten grösseren SBB-Bahnhof bleiben!

Der Gemeinderat wird aus diesen Gründen gebeten, die Variante Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage (als Ergänzung zur bestehenden Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) in Absprache mit den zuständigen baselstädtischen und basellandschaftlichen Behörden zu prüfen und dem Einwohnerrat darüber zu berichten. Dabei ist vorläufig auch eine versuchsweise Einführung in Betracht zu ziehen.»

Im Postulat Nr. 1356 wird die Prüfung einer beliebigen Tramlinie zum Bahnhof Basel SBB gefordert. Im Unterschied dazu beschränkt sich das jüngere Postulat Nr. 3455 ausdrücklich auf die Tramlinie 6.

Sofern jeder zweite Kurs der Tramlinie 6 beim Brausebad in Richtung Bahnhof SBB umgeleitet würde, hätte dies im Betriebsabschnitt Brausebad bis Heuwaage eine Ausdünnung der öffentlichen Verkehrsmittel um 50 Prozent zur Folge. Weil dieses Gebiet eine hohe Dichte an Wohnbevölkerung wie auch an Arbeitsplätzen aufweist, wäre eine solche Lösung für Basel-

Stadt nur dann akzeptabel, wenn die Ausdünnung durch einen zusätzlichen Tramkurs kompensiert würde. Ein solcher kostet pro Jahr rund 1 Mio. CHF und wäre gemäss Staatsvertrag voll von Basel-Stadt zu tragen, was in der heutigen Zeit (Spardruck) politisch kaum umsetzbar scheint.

Der kürzlich erfolgte Umbau der Haltestelle Markthalle (im Zusammenhang mit der Neuüberbauung «Elsässer Tor» beim Bahnhof Basel SBB) bringt für die Tramlinien 1 und 8 Vorteile, nicht aber für die umgeleitete Tramlinie 6. Diese würde nämlich bereits vor dem neu gestalteten Haltestellenbereich abbiegen und über die innere Margarethenstrasse zur Heuwaage geführt. In Fahrtrichtung Allschwil hätte dies die Einrichtung einer neuen Tramhaltestelle vor dem Richard-Meier-Gebäude zur Folge, was mit hohen Investitionskosten verbunden wäre. Basel-Stadt sieht hier keinen Eigenbedarf und wäre demnach auch nicht bereit, sich an den Erstellungskosten zu beteiligen. Wie die Erfahrungen der BVB mit der früheren Tramlinie 18 zeigten, wäre ausserdem die Anbindung dieser Haltestelle an den Bahnhof Basel SBB wegen der relativ grossen Gehdistanz eine unbefriedigende Lösung.

Aus diesen Gründen lässt sich derzeit – auch im Sinne eines Versuchs – keine Lösung finden, die kurzfristig machbar und für Allschwil in qualitativer wie auch in finanzieller Hinsicht zufrieden stellend ist.

Aufgrund dieser Situationsbeurteilung vertritt der Gemeinderat die Auffassung, die Umleitung von Tramkursen der Linie 6 zum Bahnhof Basel SBB sei nicht weiter zu verfolgen. Dafür soll als weitere Möglichkeit die nachstehend beschriebene Verlängerung der Einsatzlinie E11 zu einer Lösung mit echten Realisierungschancen entwickelt werden. Die BVB sind um die Anliegen der Gemeinde Allschwil sehr ernst bemüht und offen dafür, auch unkonventionelle Ideen zu prüfen. Wenn eine Lösung betrieblich machbar und finanzierbar sei, würden die BVB sie gerne umsetzen.

3.4 Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil

Der Kanton Basel-Landschaft hat eine Studie über die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raum Allschwil-Schönenbuch in Auftrag gegeben. Diese gelangte zum Hauptergebnis, dass eine Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil-Dorf die seit langem geforderte direkte Tramverbindung zum Bahnhof Basel SBB erfüllen würde.

Die Verlängerung der Tramlinie 8 kommt – wenn überhaupt – nur als langfristig realisierbare Lösung in Betracht (grosse Investitionen / Finanzknappheit). Die Spezialkommission «Verkehr» empfiehlt in ihrem Schlussbericht, die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil als nicht vordringlich einzustufen. Der Gemeinderat ging einen Schritt weiter und hat in seiner Stellungnahme vom 11. August 2005 zum Entwurf des kantonalen Richtplanes die Streichung der Verlängerung der Tramlinie 8 aus diesem Plan beantragt.

3.5 Verlängerung der Einsatzlinie E 11 nach Allschwil

In der Folge wurden verschiedene andere Möglichkeiten für eine baldige direkte Tramverbindung unserer Gemeinde mit dem Bahnhof Basel SBB geprüft. Als Beispiele seien erwähnt:

- Der Einsatz von zusätzlichen Tramkursen zum Bahnhof Basel SBB («Tramlinie 9»)
- Ein Linienast-Tausch zwischen 6er und 10er Tram
- Ein Linienast-Tausch zwischen 6er und 8er Tram
- Die Verlängerung der Tram-Einsatzlinie E11 ab Heuwaage nach Allschwil

Die letztgenannte Lösung besteht darin, die Kurse der heutigen Einsatzlinie E 11 von Reinach zum Bahnhof Basel SBB zumindest am Morgen nicht mehr bei der Heuwaage zu wenden, sondern auf dem 6er-Gleis bis nach Allschwil-Dorf zu verlängern. Auf dem Retourweg würde die Tramlinie E 11 von Allschwil via Brausebad auf dem 1er-Gleis zum Bahnhof Basel SBB und von dort wieder nach Reinach geführt.

Damit erhielte Allschwil eine direkte Tramverbindung zum Bahnhof Basel SBB.

Dieser interessante Lösungsansatz wird weiter bearbeitet, denn er wäre rasch umsetzbar und zudem relativ kostengünstig, weil keine neue Schieneninfrastruktur nötig würde. Der Gemeinderat hat ihn deshalb in seine Vernehmlassung zur Landratsvorlage «5. Genereller Leistungsauftrag im öffentlichen Verkehr 2006-2009» aufgenommen.

Je nach Kosten- und Finanzsituation könnte das Angebot der Einsatzlinie E 11 auch ausgebaut und beispielsweise auch während des Feierabendverkehrs betrieben werden.

Aufgrund dieser Entwicklungen und Erwägungen vertritt der Gemeinderat die Auffassung, das Postulat Nr. 1356 stehen zu lassen, bis die Möglichkeiten einer direkten Tramverbindung Allschwil – Bahnhof Basel SBB abschliessend geprüft sind.

3.6 Verlängerung der Buslinie 33 nach Allschwil – Schönenbuch

Der Einwohnerrat hat in seiner Sitzung vom 20. April 2005 dem Bericht Nr. 3455A des Gemeinderates zum Postulat «Verlängerung der Buslinie 33 nach Allschwil – Schönenbuch» mit grossem Mehr zugestimmt und den von Dr. Ivo Corvini und Felix Keller, CVP-Fraktion, eingereichten Vorstoss als erfüllt abgeschrieben.

Mit der stetigen Umrüstung der Buslinie 33 vom Trolley- auf den Dieselmotriebetrieb haben die Basler Verkehrsbetriebe die Voraussetzung für eine Verlängerung der Buslinie von Basel nach Allschwil – Schönenbuch geschaffen. Die 2004 aufgenommenen Vorarbeiten für die Buslinienverlängerung erfolgten in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und Verkehrsbetrieben.

Die Spezialkommission «Verkehr» unterstützt in ihren Empfehlungen das Vorhaben. Der Gemeinderat hat sich dem entsprechend auch in der im Sommer 2005 durchgeführten Vernehmlassung zum «5. Genereller Leistungsauftrag über den öffentlichen Verkehr 2006-2009» geäussert, über den das kantonale Parlament am 27. Oktober 2005 beschliessen wird. Es darf davon ausgegangen werden, dass das Kantonsparlament dabei auch der Buslinienverlängerung nach Allschwil – Schönenbuch zustimmen wird und der Probetrieb planmässig per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 aufgenommen werden kann.

4. Anträge

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

- 1.1. Vom Bericht zum Postulat Nr. 1597 betreffend «Umfahrungsstrasse "Zubringer Allschwil"» wird Kenntnis genommen.
- 1.2. Das Postulat wird als erfüllt beschrieben.

2. Vom Zwischenbericht zu den Motionen Nr. 3536, 3537, 3538 und 3539 betreffend «Südumfahrung» wird Kenntnis genommen.

- 3.1. Vom Bericht zum Postulat Nr. 1701 betreffend «Massnahmen zur Einschränkung des Berufs-, Pendel- und Durchgangsverkehrs in Allschwil» wird Kenntnis genommen.
- 3.2. Das Postulat wird als erfüllt beschrieben.

- 4.1. Vom Bericht zum Postulat Nr. 1705 betreffend «Parkraumbewirtschaftung» wird Kenntnis genommen.
- 4.2. Das Postulat wird als erfüllt beschrieben.

- 5.1. Vom Bericht zum Postulat Nr. 3328 betreffend «Überprüfung des gesamten Gemeindestrassennetzes im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit» wird Kenntnis genommen.
- 5.2. Das Postulat wird als erfüllt beschrieben.

6. Vom Zwischenbericht zum Postulat Nr. 1356 betreffend «ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB» wird Kenntnis genommen.

- 7.1. Vom Bericht zum Postulat Nr. 3454 betreffend «Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)» wird Kenntnis genommen.
- 7.2. Das Postulat wird als erfüllt beschrieben.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Der Präsident: Der Verwalter:

Dr. Anton Lauber Max Kamber