

## Vorlage an den Landrat

**Allschwil, Neugestaltung Binningerstrasse inklusive Tramverlängerung Linie 8,  
Genehmigung des angepassten Generellen Projektes der Tramverlängerung und  
Ausgabenbewilligung für die Projektierung**  
2026/5955

vom 23. Juni 2026



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

#### 1.1.1. *Lebensader für ein attraktives, durchmischtes Quartier*

Die Vorlage für die Genehmigung des Generellen Projekts und die Ausgabenbewilligung für die Projektierung der Neugestaltung der Binningerstrasse und Verlängerung der Tramlinie 8 in Allschwil überweist der Regierungsrat in angepasster Form erneut an den Landrat. Unter anderem äusserte die Bau- und Planungskommission bei der Behandlung der ersten Vorlage die Notwendigkeit, aus Allschwil klare Signale der Zustimmung zur Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse und zur Umgestaltung dieser wichtigen Verkehrsachse zu erhalten. Ausserdem kam die Kommission zum Schluss, dass ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen sei.

Positive Signale hat Allschwil mittlerweile ausgesendet: Der Einwohnerrat hat den Teilzonenplan Binningerstrasse genehmigt. Er legt damit die Basis für die zukunftsweisende Entwicklung des Gebiets Ziegelei-Letten, wo Wohnungen für bis zu 1'500 Menschen und Räume für zahlreiche Gewerbebetriebe – bereits ansässige und neue – zur Verfügung stehen werden. Bei der Bevölkerung gab es keine grösseren Widerstände. Sie hat die Referendumsfrist ungenutzt verstreichen lassen. Die Zentrumszone Gartenhof unterstellte der Einwohnerrat indes dem obligatorischen Referendum. Formal geht es um die Frage, ob auf dem Areal künftig ein Wohn- und Geschäftshaus sowie eine grosszügige Grünfläche zum Lettenweg hin entstehen können. Weil auf der Parzelle auch die Tramwendeschleife der verlängerten Tramlinie 8 geplant ist, möchte der Einwohnerrat den Urnengang am 29. November 2026 auch als Zeichen an den Landrat zur geplanten Tramverlängerung werten.

Die Binningerstrasse umzugestalten und die Tramlinie 8 bis zum Gartenhof zu verlängern, ist die vorausschauende Antwort auf das Mobilitätsbedürfnis, das durch das Wachstum im Entwicklungsgebiet Ziegelei-Letten steigen wird. Gleichzeitig soll mit diesen Massnahmen der motorisierte Individualverkehr auf das heutige Niveau begrenzt werden. Mit dem Ziel einer möglichst flüssigen Verkehrsabwicklung soll eine weitergehende Belastung des Gesamtstrassennetzes vermieden werden.

Welche Bedeutung das Projekt Neugestaltung der Binningerstrasse für Allschwil hat, hat der Gemeinderat in seiner Stellungnahme zur nun vorliegenden, angepassten Landratsvorlage erläutert. Die Verlängerung der Tramlinie 8 bezeichnet er als Schlüsselmassnahme, um dem zunehmenden Mobilitätsbedürfnis im künftig durchmischten und lebendigen Quartier Allschwils zu begegnen. Die Tramlinie 8 wird das wachsende Gebiet Ziegelei-Letten, die grossen Einkaufszentren und die angrenzenden Quartiere Letten, Breiti und Ochsenärten optimal erschliessen und umsteigefrei mit dem Bahnhof Basel SBB verbinden und nicht zuletzt aus diesem Grund eine willkommene, sehr attraktive Alternative zum Auto darstellen.

Ausserdem schaffen die geplanten Grün- und Freiräume attraktive Begegnungsorte sowie Angebote für Freizeitaktivitäten. Der Gemeinderat Allschwil sieht darin grosse Chancen: Der neue Lettenplatz kann zum Herzstück des Quartiers und zu einem identitätsstiftenden Ort für die Bevölkerung werden. Die Binningerstrasse wird nach der Umgestaltung auch für Velofahrende sicherer und dadurch attraktiver. Ebenso wird die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger unter anderem dank dem zentralen Grünraum deutlich verbessert.

Alle diese Massnahmen tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr auf der Strasse möglichst flüssig abzuwickeln und die nötigen Kapazitäten auf der Strasse möglichst für Lieferanten, Kunden und Mitarbeitende des lokalen Gewerbes freizuhalten.

### *1.1.2. Anpassungen des Projekts dank öffentlicher Mitwirkung*

Das von der Bau- und Planungskommission geforderte öffentliche Mitwirkungsverfahren hat das Tiefbauamt im Sommer 2024 durchgeführt und alle Eingaben eingehend geprüft. Das Ergebnis ist als positiv zu werten: Das Projekt wurde in verschiedenen, teilweise zentralen Punkten angepasst. Beispielsweise liegt der Kreisel Spitzwaldstrasse neu so, dass weder das Restaurant Sonneck weichen muss noch in das ISOS-geschützte Ortsbild mit Erhaltungsziel A eingegriffen wird.

### *1.1.3. Antrag zur Erarbeitung des Bauprojekts*

Mit dieser Vorlage werden dem Landrat 3,5 Mio. Franken zur Erarbeitung des Bauprojekts inklusive Durchführung der Bewilligungsverfahren beantragt.

Das Projekt schafft in guter Abstimmung mit dem Masterplan, dem Teilzonenplan Binningerstrasse sowie den Quartierplänen der Gemeinde Allschwil die Grundlage für eine nachhaltige und klimafreundliche Entwicklung für die heutige und künftigen Generationen im Raum Ziegelei-Letten. Die Neugestaltung der Binningerstrasse inklusive Tramverlängerung Linie 8 ist ein entscheidender Schritt für ein lebenswertes, sicheres und gut vernetztes Allschwil – und nicht zuletzt aufgrund des grossen wirtschaftlichen Entwicklungspotentials ein Gewinn für die gesamte Region.

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht.....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.1.1.	<i>Lebensader für ein attraktives, durchmischtes Quartier</i>	2
1.1.2.	<i>Anpassungen des Projekts dank öffentlicher Mitwirkung</i>	3
1.1.3.	<i>Antrag zur Erarbeitung des Bauprojekts</i>	3
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht.....	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	<i>IST-Situation</i>	5
2.1.2.	<i>Auftrag</i>	5
2.1.3.	<i>Finanzierungsbeteiligung des Bundes</i>	6
2.1.4.	<i>Organisation</i>	6
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	6
2.2.2.	<i>Projektziele und vorhergehende Untersuchungen</i>	7
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	9
2.3.	Erläuterungen	10
2.3.1.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	10
2.3.2.	<i>Allgemein / Übergeordneter Projektbeschrieb</i>	11
2.3.3.	<i>Abschnitt West: Gartenhof – Fabrikstrasse</i>	12
2.3.4.	<i>Abschnitt Mitte: Letten / Ziegelei</i>	13
2.3.5.	<i>Abschnitt Ost: Paradiesrain – Langenhag</i>	15
2.3.6.	<i>Abschnitt Basel-Stadt</i>	16
2.3.7.	<i>Auswirkungen auf den Verkehr</i>	16
2.3.8.	<i>Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems</i>	19
2.3.9.	<i>Fazit</i>	20
2.3.10.	<i>Termine</i>	21
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	21
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	23
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	23
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	28
	Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.	28
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e <sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)	28
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	28
2.10.	Vorstösse des Landrats	28
3.	Anträge.....	34
3.1.	Beschluss	34
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	34
4.	Anhang.....	35

## **2. Bericht**

### **2.1. Ausgangslage**

#### *2.1.1. IST-Situation*

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

#### *Verkehr*

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

#### *Öffentlicher Verkehr (öV)*

Das Gebiet Binningerstrasse erschliessen heute primär die Buslinien 33 und 61, die Buslinie 64 durchquert es. Die Tramlinie 8 führt heute in Basel-Stadt bis an die Kantonsgrenze und wendet an der Haltestelle Neuweilerstrasse. Die Buslinien erfahren an den Morgenspitzenstunde (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP) beim Kreisel Fabrikstrasse und bei der Kreuzung Spitzwaldstrasse auf der Binningerstrasse mittlere Verlustzeiten von 6 Sekunden. Dies führt gelegentlich zu leichten Behinderungen bei den Knotenzufahrten, insgesamt funktionieren diese aber gut. Das ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe B.

#### *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Für den MIV zeigt sich insgesamt eine gute Situation. Einzig am Kreisel Fabrikstrasse stadtauswärts entstehen an den ASP etwas längere Rückstausituationen und somit mittlere Wartezeiten von 11 Sekunden (Verkehrsqualitätsstufe B).

Am Neuweilerplatz hingegen ist die Kapazitätsgrenze während den Spitzenzeiten erreicht und es zeigen sich längere Rückstaus mit mittleren Wartezeiten in der MSP und ASP von 51 bis 86 Sekunden und ungenügenden Verkehrsqualitätsstufen E und F.

Auf der Binningerstrasse beträgt das Verkehrsaufkommen heute je nach Abschnitt 13'000-16'000 Fahrzeuge am Tag.

#### *Veloverkehr*

Für den Veloverkehr gibt es trotz des hohen Verkehrsaufkommens kein separates Angebot (Radstreifen). Er wird mit dem MIV bei Tempo 50 km/h im Mischverkehr geführt, was nicht den heutigen Bedürfnissen entspricht.

#### *Fussverkehr*

Für den Fussverkehr zeigt sich bezüglich Querverbindungen ein zufriedenstellendes Bild, da die Querungen mit Inseln oder Lichtsignalanlagen gesichert sind.

Die Längsverbindungen entlang der Binningerstrasse weisen keine Aufenthaltsqualität auf.

#### *2.1.2. Auftrag*

Die beiden Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) haben das gemeinsame Interesse, die heute unbefriedigende verkehrliche Situation im Gebiet Basel West, Allschwil und Binningen / Bottmingen zu verbessern. Beide Parteien setzen sich dafür ein, dass dieses Schlüsselprojekt wirtschaftlich, in gegenseitigem Einverständnis und in gegenseitiger

Unterstützung geplant und realisiert wird. Zu diesem Zweck wurde am 29. Januar 2021 eine Absichtserklärung durch die jeweiligen Regierungsräte unterzeichnet.

### *2.1.3. Finanzierungsbeteiligung des Bundes*

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

Wegen zeitlicher Verzögerungen (s. Kap. 1.1.) und dem zeitintensiven Plangenehmigungsverfahren ist der geplante Baustart auf Ende 2028 nicht einzuhalten. Im Frühling 2028 wird das Projekt der Tramverlängerung im Agglomerationsprogramm 4. Generation abgemeldet.

Die Tramverlängerung wird deshalb im Agglomerationsprogramm Basel, 6. Generation (A-Horizont) erneut angemeldet, mit Realisierungshorizont (Baubeginn) in den Jahren 2032 bis 2036.

### *2.1.4. Organisation*

Die Federführung für die Koordination der Ausarbeitung des kantonsüberschreitenden Projektes übernimmt das Tiefbauamt Basel-Landschaft. Dazu wird zu Beginn der Bauprojektausarbeitung die Projektorganisation mit einer gemeinsamen Vereinbarung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt festgehalten. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem Nachbarkanton Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil, den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB, als zukünftige Tram-Betreiberin sowie als Betreiberin der Buslinie 33) und der Baselland Transport AG (BLT, als Betreiberin der Buslinien 61 und 64).

## **2.2. Ziel der Vorlage**

### *2.2.1. Rahmenbedingungen*

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

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

Die Gemeinde beabsichtigt die Ziele des Masterplans in der anstehenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung inklusive Teilzonenplan Binningerstrasse voraussichtlich bis Ende Jahr 2025 auf nutzungsplanerischer Ebene umzusetzen.

Folgenden Rahmenbedingungen sind im Projekt berücksichtigt:

- Binningerstrasse bleibt kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS), die Durchleitfunktion der Binningerstrasse muss gewährleistet bleiben.
- Heutige Verkehrsmengen (Anzahl Fahrzeuge) müssen auch in Zukunft gewährleistet werden.
- Tramführung von der heutigen Haltestelle «Im langen Loh» bis zur Schulanlage Gartenhof. Die bisherige Endhaltestelle «Neuweilerstrasse» bleibt als Wendeschlaufe erhalten.

- Der Teilzonenplan Binnergerstrasse der Gemeinde Allschwil sieht anstelle der heutigen Sportplatz-Aussenanlage neu eine Zentrumszone Gartenhof mit Mischnutzung, mit einer mindestens 1'700 m<sup>2</sup> grossen öffentlichen Grün- oder Freifläche, vor.
- Aufwärtskompatibilität mit einer geplanten direkten Strassenverbindung von Oberwil an die Binnergerstrasse, ohne den Umweg über den Dorfplatz. Projektbezeichnung: «Spange Oberwilerstrasse».

Parallel dazu setzen Gemeinde und Grundeigentümer die Zielsetzung des Masterplans «Entwicklungsschwerpunkt Binnergerstrasse» im Rahmen der Vorgaben aus der Teilzonenrevision «Binnergerstrasse» oder in Form von Quartierplanungen um.

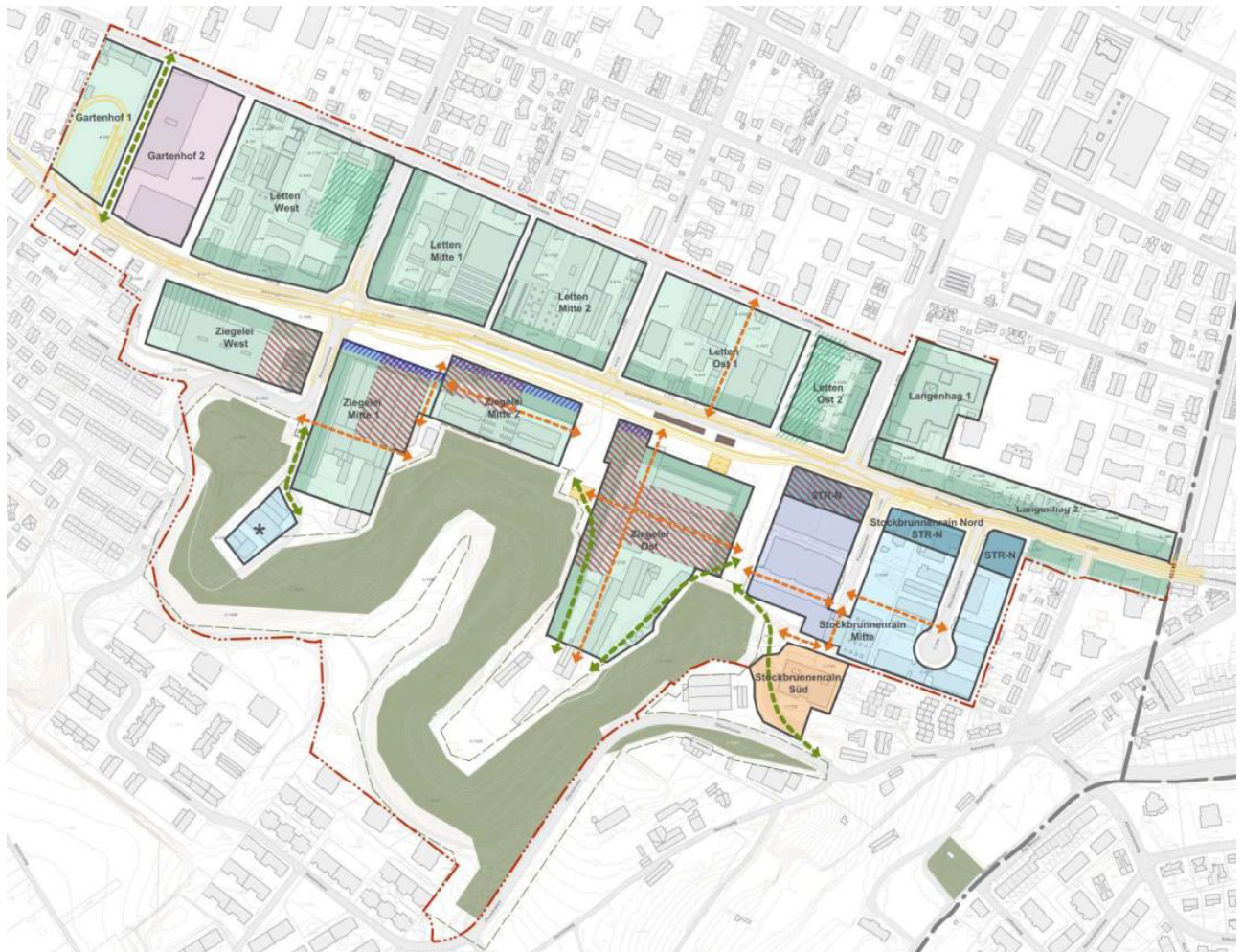


Abbildung 1 Masterplan «Entwicklungsschwerpunkt Binnergerstrasse» der Gemeinde Allschwil

Die prosperierende Entwicklung der Gemeinde Allschwil unterliegt einem Einwohnerwachstum mit daraus resultierendem Mehrverkehr. Unter anderem durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll der motorisierte Individualverkehr in der Binnergerstrasse trotz dieses Einwohnerwachstums in etwa auf heutigem Niveau begrenzt werden.

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

### 2.2.2. Projektziele und vorhergehende Untersuchungen

Mit dem Projekt «Neugestaltung Binnergerstrasse und Tramverlängerung Linie 8» wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil das heutige Gewerbegebiet Letten aufgewertet und

entsprechend der im Kantonalen Richtplan (KRIP) vorgesehenen Bestimmung als Entwicklungsgebiet für Wohn-, Geschäfts- und Zentrumszonen gestaltet (KRIP; Objektblatt S. 2.2).

Seitens Gemeinde wurde ein Masterplan entwickelt, der mit dem vom Tiefbauamt Basel-Landschaft ausgearbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Binnerstrasse abgestimmt wurde.

Die Projektziele sind nachfolgend aufgeteilt in die Anspruchsgruppen «Gestaltung/ Städtebau, Funktionalität / Verkehr, Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit»:

<b>Anspruchsgruppe Zielkriterien</b>	
Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen (letztere gemäss Masterplan aus Testplanung) abgestimmte Gestaltung
	Städtebauliche Qualität gestützt auf den Masterplan (aus Testplanung) gestärkt
	Begrünung / Entsiegelung
	Eigenständigkeit der Gestaltungsidee: <ul style="list-style-type: none"> <li>– prägende Identitätsbildung für das Quartier</li> <li>– Binnerstrasse dient als Rückgrat für Quartierentwicklung</li> <li>– Erhalt des Ortsbildes im ISOS-Perimeter</li> </ul>
Funktionalität / Verkehr	Schaffung einer Traminfrastruktur und derer Zugänge für eine attraktive Nutzung und einen störungsfreien Betrieb
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz
	Sicherstellen der Funktion der Binnerstrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)
	Hohe Verkehrssicherheit
	Gute Umsteigebedingungen an den Haltestellen Tram / Bus
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– MIV: Verkehrsqualität Stufe (VQS) C für die Hauptbeziehungen mit Tramlinie</li> <li>– Busbetrieb: Verkehrsqualität Stufe (VQS) C oder D mit ausreichender Priorisierung</li> <li>– Trambetrieb: Verlustzeiten minimiert, in der regulären Spitzenstunde soll der Betrieb noch weitgehend störungsfrei funktionieren</li> </ul>

- 
- Velo- und Fussverkehr: durchgehend und verkehrssicher

---

Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit	Investitionskosten in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen
	Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen
	Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen
	Abhängigkeiten von Drittplanungen / -projekten minimiert

---

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

### 2.2.3. *Künftige Situation*

Die Gemeinde Allschwil mit 22'242 (30.09.2024) Einwohnerinnen und Einwohnern und 13'408 (31.12.2022) Beschäftigten hat sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt. Besonders für die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ist weiter ein starkes Wachstum absehbar. Kurz- bis mittelfristig entsteht in dem kantonalen Arbeitsgebiet Bachgraben, etwa 1 Kilometer vom Entwicklungsgebiet Binningerstrasse entfernt, Raum für bis zu 6'000 weitere Arbeitsplätze.

Die Verkehrsgrundlagen für das Projekt wurden im Rahmen der vorherigen Projektphase, Betriebs- und Gestaltungskonzept, aufgearbeitet und bilden die Basis des Vorprojekts. Die darin verwendeten Zahlen für den Ist-Zustand basieren auf Verkehrszählungen aus den Jahren 2015 und 2018.

Das darauf aufbauende Prognoseszenario für das Jahr 2040 berücksichtigt die folgenden Punkte:

- neue Nutzungen (Art der Nutzung und Fläche) gemäss Masterplan der Gemeinde
- zusätzlicher Verkehr durch neue Nutzungen
- Verkehrsverteilung gemäss Verkehrserhebungen / Verkehrsbericht
- Änderung des Modal Split auf Grundlage des Mobilitätskonzepts  
Entwicklungsschwerpunkt Binningerstrasse Allschwil «MEBA» infolge verbesserten Tram-, Velo- und Fussverkehrs-Angebots sowie Umsetzungsmassnahmen bei den zukünftigen Quartierplänen.
- Für das potentiell zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierende Nachbarprojekt «Spange Oberwilerstrasse» wird lediglich die bauliche Aufwärtskompatibilität sichergestellt, der Verkehrszustand wird aber nicht weiter untersucht. Derzeit erfolgt nur eine Raumsicherung.
- Um die Auswirkungen innerhalb des Projektperimeters und auf das umgebende, bestehende Verkehrsnetz abschätzen zu können, wurden weiterführende dynamische

Verkehrsflusssimulationen durchgeführt. Hierfür wurde der Betrachtungsperimeter auf Seite Basel-Stadt um die Neuweilerstrasse bis und mit Neuweilerplatz erweitert. Diese Simulationen wurden detailliert für die Morgen- und Abendspitze (MSP und ASP) durchgeführt und anhand von Verkehrszählungen und Rückstaubeobachtungen zusätzlich kalibriert, um eine möglichst genaue Datengrundlage zu schaffen.

Mit der geplanten Nutzungsverdichtung entlang der Binningerstrasse wird zusätzlicher Quell- und Zielverkehr generiert. Während der Strassenraum der eigentlichen Neubaustrecke des Trams an sich leistungsfähig genug ist, könnte das umliegende Verkehrsnetz ohne weitere Massnahmen überlastet werden. Daher haben der Kanton Basel-Landschaft, der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Allschwil parallel zum Infrastrukturprojekt ein flankierendes Projekt gestartet. Damit sollen gemeinsame Regelungen zur weiteren Gebietsentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Binningerstrasse Allschwil erarbeitet werden («Mobilitätskonzept ESP Binningerstrasse Allschwil» abgekürzt MEBA).

In diesem Zusammenhang wurde von den beiden Kantonen sowie der Gemeinde Allschwil eine Absichtserklärung zur weiteren Zusammenarbeit unterzeichnet. Dies soll gewährleisten, dass alle drei Partner bei der weiteren Gebietsentwicklung aufeinander abgestimmt planen und gemeinsame Ziele verfolgen, um die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsnachfrage zu bewältigen. Dazu wurde eine Vereinbarung mit gemeinsamen Regelungen für die weitere Gebietsentwicklung basierend auf die MEBA abgeschlossen. Diese Vereinbarung wurde allseitig am 7. Juli 2025 unterschrieben.

Im Infrastrukturprojekt selbst wurden für jeden einzelnen Knoten die Nachweise der technischen Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des Modal Split gemäss MEBA erbracht. Optimierungen der Phasenabläufe und Spurbilder bei den Lichtsignalanlagen folgen in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens im Bauprojekt.

## **2.3. Erläuterungen**

### *2.3.1. Gewählte Lösung / Projekt*

Das Vorprojekt basiert auf der evaluierten Bestvariante des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK), welches mit dem Masterplan der Gemeinde Allschwil abgestimmt wurde.

Die überarbeitete und vom Tiefbauamt festgelegte Knotenausbildung Spitzwald basiert auf zusätzlichen Variantenbetrachtungen gegenüber den berücksichtigten Grundvarianten aus dem Jahr 2023.

Sowohl in der Gesamtbetrachtung, unter Berücksichtigung der beiden gleichwertigen Kriterien Verkehrsqualität und ISOS-Erhaltungsziel, als auch in den Sensitivitätsprüfungen schnitt die Variante indirekter Linksabbieger Spitzwaldstrasse mit verschobenem Kreisel jeweils am besten ab.

Der Gemeinderat Allschwil und die BVB haben sich zum festgelegten Knoten positiv geäussert und unterstützen diesen Variantenentscheid.

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

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

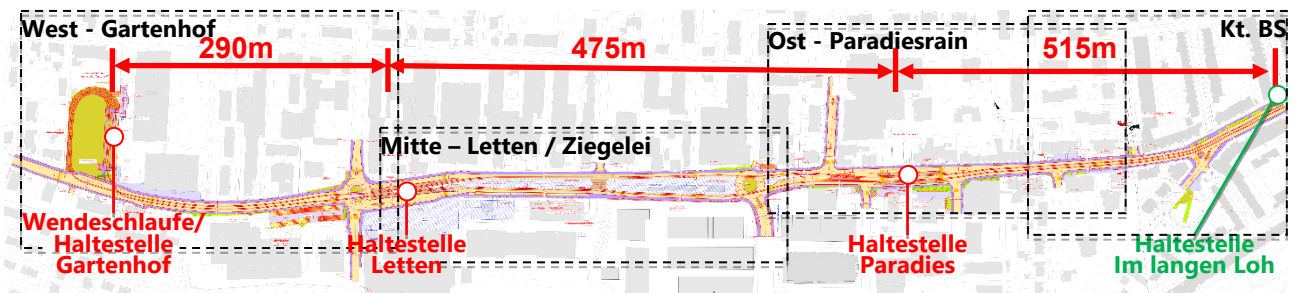


Abbildung 2 Projektübersicht mit Haltestellenangabe und zentralem Grünraum im Abschnitt Mitte

### 2.3.2. Allgemein / Übergeordneter Projektbeschreibung

#### Mischverkehr / Führung der Velofahrer

Je Fahrtrichtung werden ein 2,5 m breites Trottoir, ein 1,5 m breiter Radstreifen sowie eine 3,0 m breite Fahrspur für den MIV und das Tram erstellt. Dies erlaubt das parallele Fahren von MIV / Tram und Veloverkehr und führt zu einer minimalen Fahrbahnbreite von 9,0 m im Zweispurbetrieb resp. 4,5 m im Einbahnbetrieb. Darüber hinaus entsteht zwischen den Haltestellen «Paradies» und «Letten» ein zentraler Grünraum.



Abbildung 3 Normalprofil Binnerstrasse (Zweispurbetrieb) mit durchgehendem Radstreifen

#### Fussgängerquerungen

Bei den Fussgängerquerungen müssen genügende Sichtweiten sichergestellt werden. Dies führt bei Fahrbahnhaltestellen dazu, dass die Fussgängerquerung entweder geregelt oder mit einer Mittelinsel wie bei der Haltestelle «Letten» versehen werden muss. Im Bereich von Längsparkplätzen müssen Parklücken geschaffen werden.

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

### *Haltestellen / Nutzung des öffentlichen Verkehrs*

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

### *Trassierung*

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

### *Lärmschutz*

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

### *Elektrifizierung Tram / Oberleitung*

Die Oberleitung wird an separat zu stellenden Masten oder an der Strassenbebauung anzubringenden Abspannungen aufgehängt. Diese Abspann- und Halterungselemente nehmen auf die spätere Gestaltung der Strasse (z. B. Bepflanzungen, den zentralen Grünraum) Rücksicht.

### *Umwelt*

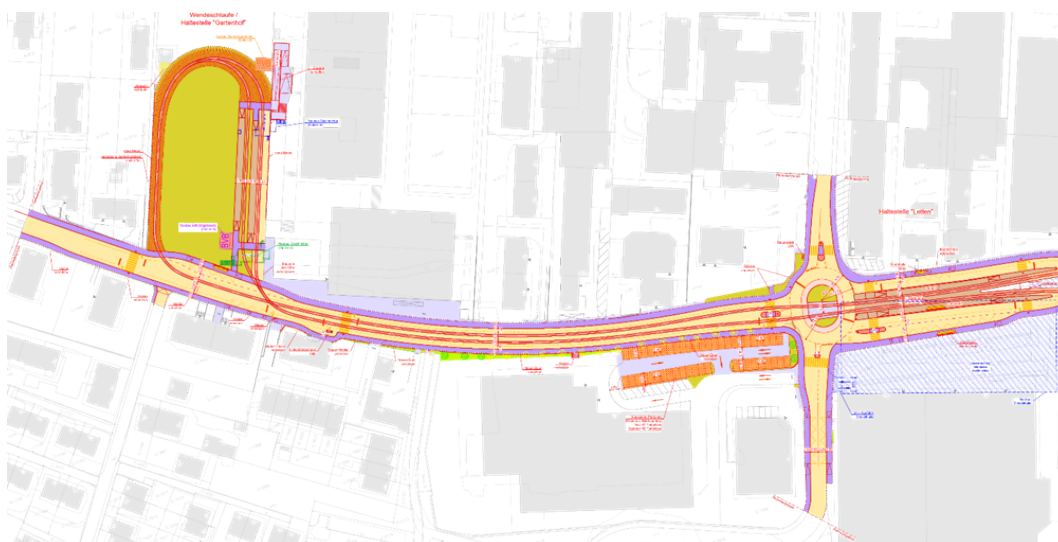
Durch die Schaffung eines zentralen Grünraums wird neben zusätzlicher Beschattung die Entsiegelung von Oberflächen aktiv unterstützt. So wird auch die Biodiversität inkl. Brutflächen für Vögel innerhalb der Siedlungsstruktur gefördert.

### *Werkleitungstunnel*

Mit der Umgestaltung der Binningerstrasse gehen umfangreiche Anpassungen und Neuverlegungen von Werkleitungen, z. B. für Fernwärme einher. Um den Bau, Betrieb und Unterhalt der Werkleitungen zu unterstützen, ist in der nächsten Projektphase ein Werkleitungstunnel zu planen.

#### **2.3.3. Abschnitt West: Gartenhof – Fabrikstrasse**

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



*Abbildung 4 Situation Abschnitt Gartenhof*

Das Terrain in der Wendeschleufe wird flächig angehoben und mit Aushubmaterial aus dem restlichen Projektperimeter modelliert. Eine zukünftige Aufwärtskompatibilität der Weiterführung der Tramlinie 8 zur vorgesehenen Tramlinie Bachgraben («Lückenschluss») ist gegeben. Für die Stromversorgung ist eine Gleichrichteranlage unterhalb der Gleisanordnung vorgesehen. Die Wendeschleufe Gartenhof wird so angelegt, dass bei Trammersatzverkehr auch Busse wenden können.

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2021-732 vom 25. Mai 2021 folgte ein finanzneutraler Tausch der im Alleineigentum des Kantons Basel-Landschaft stehenden Parzelle A-788 (Aussenanlage Gartenhof) mit der ehemaligen Parzelle A-3453 am Lettenweg sowie einer Teilfläche von 3'800 m<sup>2</sup> ab Parzelle A-1285 am Lettenweg/Gartenstrasse, beide im Alleineigentum der Einwohnergemeinde Allschwil stehend.

Mit dem Tauschgeschäft kann der Kanton Basel-Landschaft den Sekundarschulstandort Allschwil, bestehend aus den Schulanlagen Letten und Breite, weiterentwickeln und den steigenden Schulraumbedarf nachhaltig sichern.

Um den Flächenbedarf des Kantons für die Tramwendeschleufe sicherzustellen, wurde auf einer Teilfläche von 2'218 m<sup>2</sup> der Parzelle A-788 ein selbständiges und dauerndes Baurecht A-6226 als Personaldienstbarkeit zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft errichtet.

Die Fläche innerhalb der Tramwendeschleufe ist somit im Besitz der Gemeinde. Bei der Planung der Wendeschleufe wurde berücksichtigt, dass darauf ein Gebäude realisiert werden kann. Mit der im Teilzonenplan Binningerstrasse vorgesehene Zentrumszone Gartenhof weicht die heutige Sportplatz-Aussenanlage auf der Parzelle A-788 einer möglichen Überbauung, nicht der Tramwendeschleufe. Diese nutzt den Platz, der durch die Veränderungen beim Gartenhof frei wird. In unmittelbarer Nähe zum Gartenhof entsteht mit dem geplanten Ersatzneubau SEK I im Gebiet Letten ein neuer Rasen- und Hartplatz und eine Vierfachtturnhalle als höherwertiger Ersatz.

Gemäss Etappierungs- und Terminplan des geplanten Ersatzneubaus SEK I ([LRV 2024/746](#)) kann die zweite Bauphase, in der die Sportanlage inklusive Aussenanlagen entsteht, erst nach der Fertigstellung des Schulhausbaues beginnen.

Nach Beendigung der zweiten Bauphase erfolgt die Freistellung der Parzelle A-788 auf anfangs Jahr 2031.

Die Fläche innerhalb der Tramwendeschleufe wird ab 2031 als Installations- und Materialumschlagplatz während der gesamten Bauzeit der Tramverlängerung beansprucht.

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

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

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

#### 2.3.4. *Abschnitt Mitte: Letten / Ziegelei*

Der zentrale Grünraum zwischen den beiden Fahrbahnen im Einrichtungsverkehr wird zum charakterprägenden Zentrum des Strassenraums und des weiterentwickelten Quartiers. Die Begrünung reduziert den Hitzeinseleffekt und trägt zu einem angenehmeren Siedlungsklima

entlang der Binnergerstrasse bei. Die Gemeinde führte im Jahr 2024 einen Gestaltungswettbewerb durch. Hierbei werden die beiden bestehenden, schützenswerten Backsteinbauten in den zentralen Grünraum integriert und neuen öffentlichkeitswirksamen Nutzungen zugeführt.

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

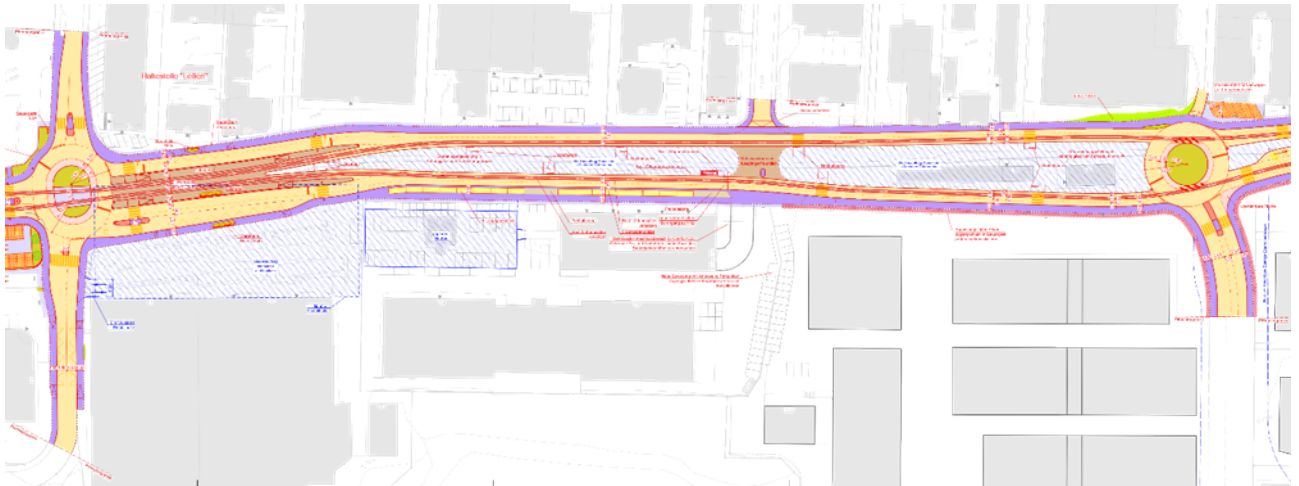


Abbildung 5 Situation Abschnitt Letten

Für die Haltestelle «Letten» und zur Umsetzung des angedachten Gestaltungsansatzes der Gemeinde – sie verfolgt das Ziel, einen Lettenplatz zu schaffen – werden die heutigen oberirdischen Parkplätze auf privatem Grund aufgehoben und in einer neu zu erstellenden Autoeinstellhalle (AEH) verlegt. Da die Parkplätze dem dort ansässigen Gewerbe dienen, soll die Autoeinstellhalle ortsnah, unter dem Lettenplatz und unter der Strassenanlage zu liegen kommen. Infolge dieser baulichen und betrieblichen Abhängigkeiten wird die AEH zum Projektbestandteil.

Besonderes Augenmerk bezüglich des zentralen Grünraums liegt auf dem ökologischen Ausgleich und dem Angebot, den Grünraum als Querungs- und Aufenthaltsraum nutzen zu können.

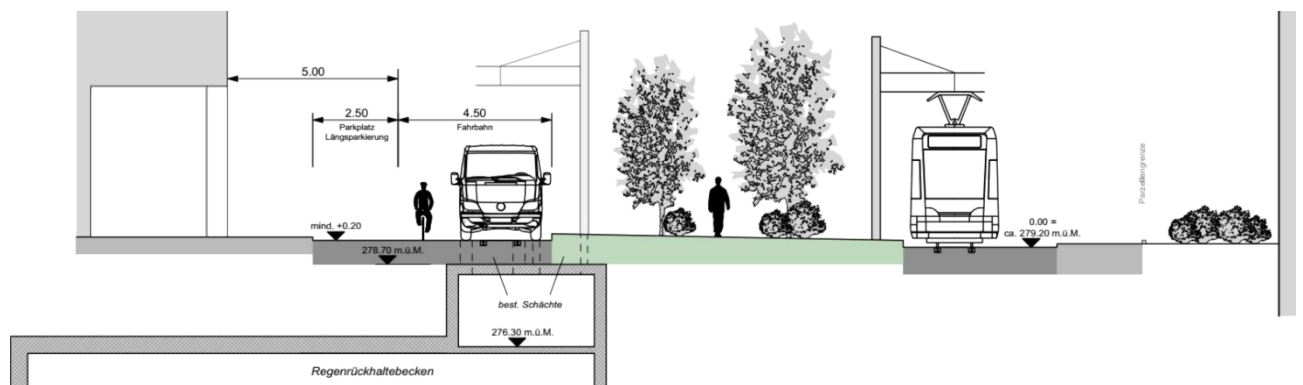


Abbildung 6 Schnitt durch das Regenrückhaltebecken inkl. zukünftiger Tram-/ Strassenlage vor Parzelle C-1984, Art der Oberleitungsbefestigung und Maststandorte nur mir orientierendem Charakter (Quelle: Betriebs- und Gestaltungskonzept)

Am östlichen Ende des zentralen Grünraums wird ein Kreisell angeordnet. Der Verkehr von der Spitzwaldstrasse in Richtung Basel wird so über einen indirekten Linksabbieger über den Kreisell

geführt. Mit dieser Anordnung kann der Eingriff in das ISOS-Gebiet mit Erhaltungsziel A (nördliche Häuserzeile ab dem Restaurant Sonneck bis zur Kantonsgrenze) unterbunden werden.

Der geplante Kreislauf berücksichtigt die Fahrbeziehungen mit Lastenzügen, um:

- ein indirektes Linksabbiegen von der Spitzwaldstrasse in Richtung Basel zu ermöglichen,
- über den U-Turn nach dem zentralen Grünraum zu den nördlich gelegenen Gewerbebetrieben zu gelangen, und
- den geplanten Anschluss des Quartierplans «Ziegelei Ost» zu ermöglichen,
- sowie den späteren Anschluss der «Spange Oberwilerstrasse» zu ermöglichen. Die Tramgleisanlage muss später nicht angepasst oder umgebaut werden.

### 2.3.5. Abschnitt Ost: Paradiesrain – Langenhag

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

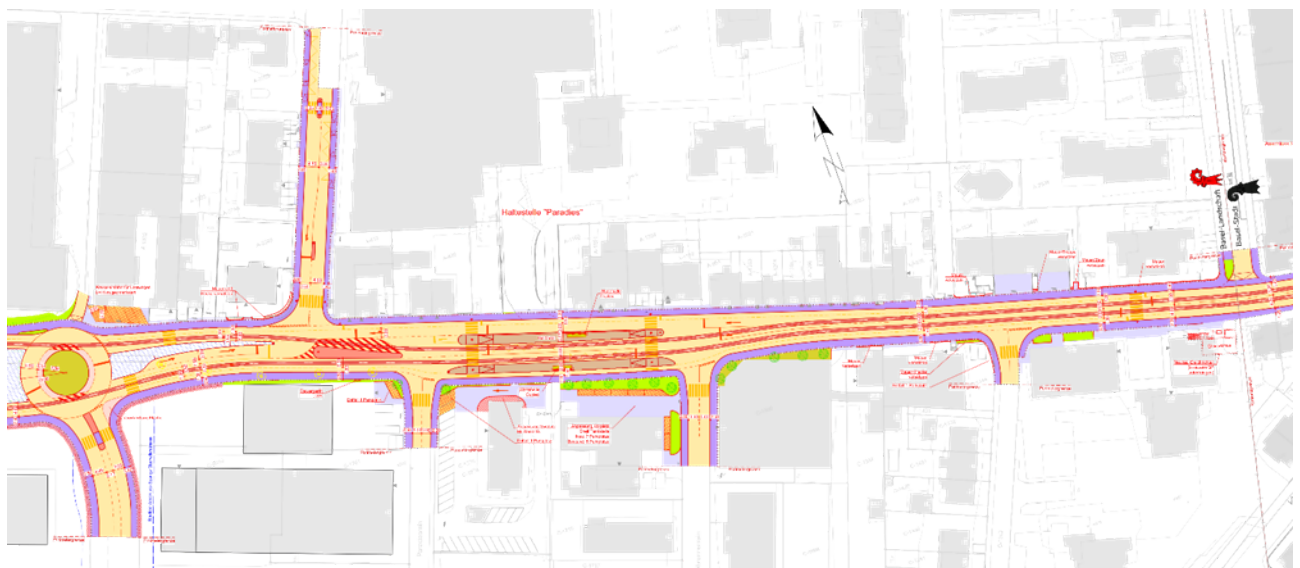


Abbildung 7 Situation Abschnitt Paradiesrain/Langenhag

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

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

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

### 2.3.6. Abschnitt Basel-Stadt

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

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

Die Anbindung der heutigen Wendeschleife am Herrenweg bleibt auf Wunsch der BVB erhalten. Sie dient der Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Störungen im Abschnitt der Binningerstrasse.

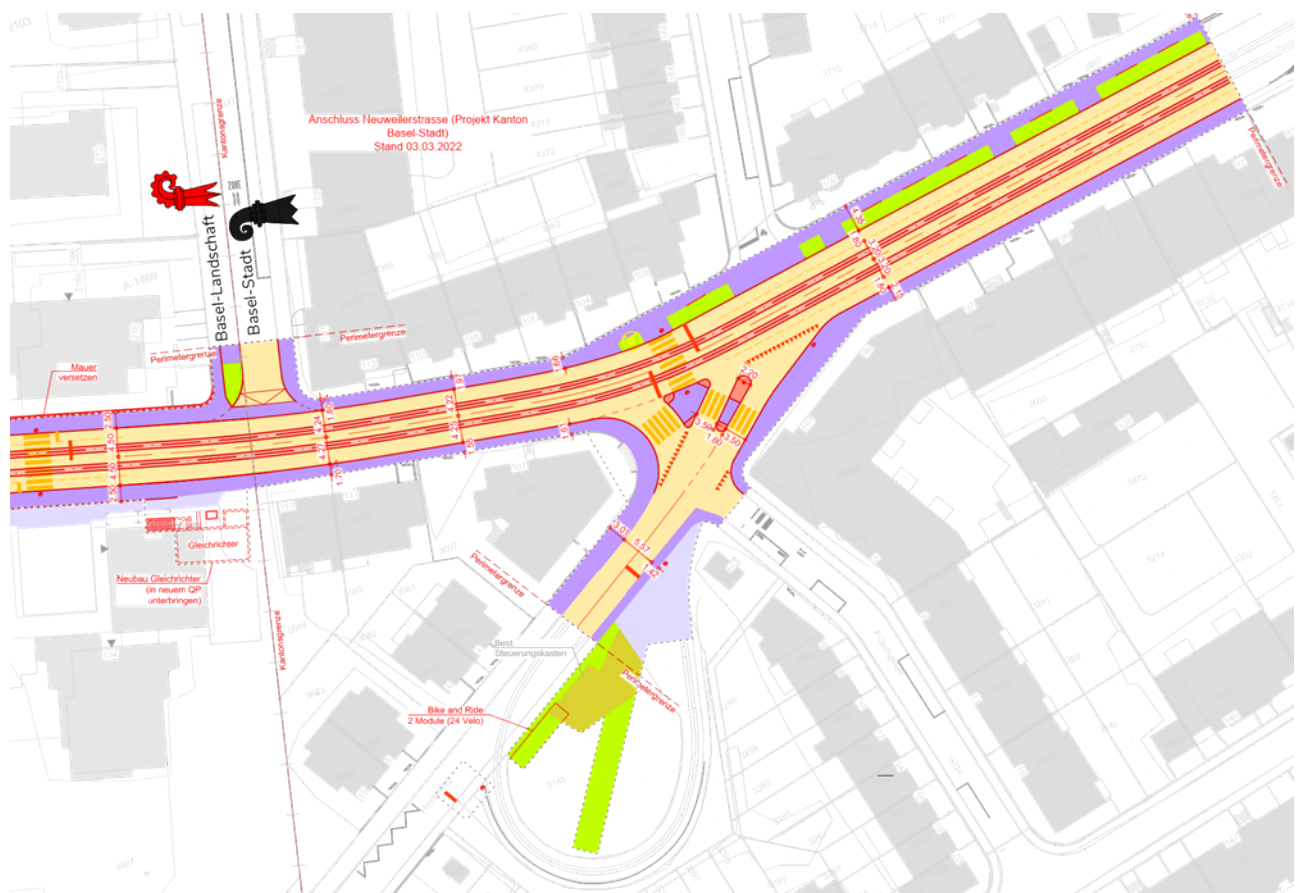


Abbildung 8 Situation Abschnitt Basel-Stadt

### 2.3.7. Auswirkungen auf den Verkehr

#### Öffentlicher Verkehr

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

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

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

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

### *Motorisierter Individualverkehr*

Durch die neuen Entwicklungen gemäss Masterplan und daraus hervorgehenden Teilzonenplan Binningerstrasse nimmt die Verkehrsnachfrage des MIV tendenziell zu.

Durch das neue Tramangebot und die deutlich verbesserte Situation für den Veloverkehr und weitere flankierende Massnahmen des Mobilitätskonzepts Entwicklungsschwerpunkt Binningerstrasse Allschwil (MEBA) kann die zusätzliche Verkehrsnachfrage überwiegend mit diesen Verkehrsmodi abgewickelt werden.

Dies führt dazu, dass der zukünftige Anteil des MIV am Modalsplit gesenkt wird.

### *Verkehrsqualität*

Die Verkehrsqualität für den MIV wird massgeblich durch die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten Fabrikstrasse und Spitzwaldstrasse beeinflusst. Für den Kreisel Fabrikstrasse ergeben sich in der Simulation mit Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts MEBA für den Prognosezustand 2040 gute Verkehrsqualitätsstufen, welche gemäss VSS-Norm auf Stufe A-B liegen.

Für die lichtsinalgesteuerte Kreuzung Spitzwaldstrasse, mit indirektem Linksabbieger in Richtung Basel, ergeben sich in der Simulation ebenfalls gute Verkehrsqualitätsstufen für den Prognosezustand 2040, welche gemäss VSS-Norm auf Stufe A-B liegen.

Die LSA bei den Fussgängerstreifen im Bereich Gartenhof sowie im Bereich Weiherweg funktionieren einwandfrei.

### *Rückstau*

Analog zu den Untersuchungen zur Verkehrsqualität ergibt sich das Bild bei den durchschnittlichen Rückstaulängen in den Spitzenstunden. Gemäss Simulation sind die durchschnittlichen Rückstaulängen am Kreisel Fabrikstrasse kurz und an der Kreuzung Spitzwaldstrasse von Richtung Basel unwesentlich länger. Da während beiden Spitzenstunden am Morgen und Abend beim Kreisel Fabrikstrasse sowie der Kreuzung Spitzwaldstrasse Rückstau auf der Binningerstrasse vorhanden ist, sind die Haltestellen so gestaltet, dass die Trams und die Busse jeweils als Pulkführer durch die Binningerstrasse fahren (vgl. Abschnitt Öffentlicher Verkehr).



*Abbildung 9 durchschnittliche Rückstaulängen während der MSP*

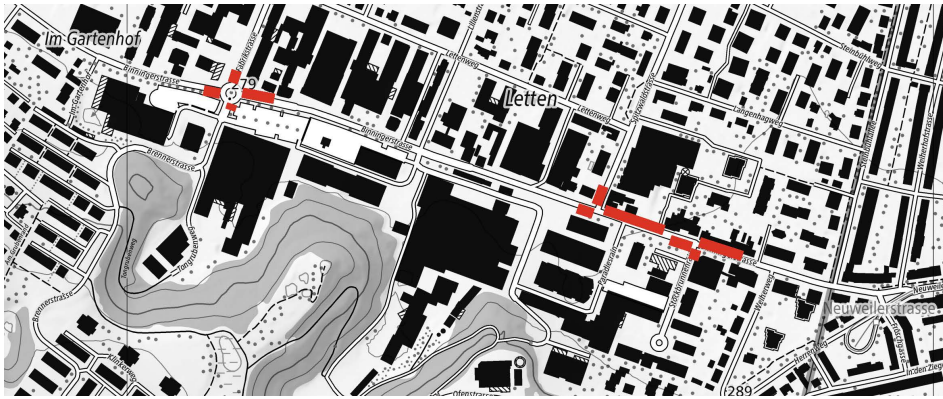


Abbildung 10 durchschnittliche Rückstaulängen während der ASP

### *Veloverkehr*

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

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

### *Fussverkehr*

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

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

### *Landerwerb*

Zur Schaffung des zentralen Grünraums sind umfangreiche Landzukäufe erforderlich. Diese werden vorwiegend auf der südlichen Seite der Binningerstrasse und im Bereich des Kreisels Spitzwald getätigt. Neben der Gemeinde steht auch die Projektleitung im direkten Austausch mit verschiedenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern. Phasengerecht und in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil übernimmt der Kanton Basel-Landschaft unter Leitung des HBA die Federführung im Landerwerbsverfahren. Es wurden bereits zahlreiche und aufwändige Abstimmungen zum Vorgehen getätigt. Die Kosten für die Gestaltung und Bepflanzung sowie der Unterhalt des zentralen Grünraumes obliegt der Gemeinde Allschwil.

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

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

### 2.3.8. Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems

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

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

<b>Anspruchs- gruppe</b>	<b>Zielkriterien</b>	<b>Bewer- tung</b>
Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums	++
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen (letztere gemäss Masterplan aus Testplanung) abgestimmte Gestaltung	++
	Städtebauliche Qualität gestützt auf den Masterplan (aus Testplanung) gestärkt	++
	Begrünung/Entsiegelung	++
	Eigenständigkeit der Gestaltungsidee: <ul style="list-style-type: none"> <li>– prägende Identitätsbildung für das Quartier</li> <li>– ISOS Erhaltungsziel A bei der Kreuzung Spitzwaldstrasse wird eingehalten</li> <li>– Binneringerstrasse dient als Rückgrat für Quartierentwicklung</li> </ul>	++
Funktionalität / Verkehr	Schaffung einer Traminfrastruktur und derer Zugänge für eine attraktive Nutzung und einen störungsfreien Betrieb	+
	Sicherstellen der Funktion der Binneringerstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz	+
	Sicherstellen der Funktion der Binneringerstrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze	++
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)	+
	Hohe Verkehrssicherheit	+
	Gute Umsteigebedingungen an den Haltestellen Tram / Bus	+
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– MIV: Verkehrsqualität Stufe C (VQSC: zufriedenstellend) für die Hauptbeziehungen mit Traminie wird eingehalten</li> </ul>	++

- Bus: mind. VQSC; Priorisierungen werden in der folgenden Projektphase weiter definiert
- Trambetrieb: Verlustzeiten minimiert, in der regulären Spitzenstunde soll der Betrieb noch weitgehend störungsfrei funktionieren (Optimierte Priorisierungen werden in den folgenden Projektphasen definiert)
- Velo und Fussverkehr: durchgehend und verkehrssicher

Wirtschaftlichkeit Investitionskosten in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen / Umsetzbarkeit	+
Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen	=
Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen	+
Abhängigkeiten von Drittplanungen/ -projekten minimiert	+

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

Referenzzustand: Ist-Zustand

### 2.3.9. *Fazit*

Mit der vorliegenden Gesamtlösung erhält Allschwil eine zeitgemässe, zweckmässige und aufgewertete Verkehrsinfrastruktur, die auch in der Zukunft funktioniert. Die städtebaulichen Absichten und Potenziale sind im Projekt berücksichtigt und können so zukünftig aktiviert werden. Dies kommt insbesondere dem Gewerbe zugute. Das Projekt ist mit zukünftigen Planungen bekannter Projekte der Gemeinde und der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt und wird diesbezüglich laufend überprüft.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen können eingehalten und die übergeordneten Zielsetzungen erfüllt werden. Hierfür wurden die einzelnen Interessensgruppen ausgewogen berücksichtigt. Gespräche mit den Landeigentümerschaften wurden ausgiebig geführt und deren Interessen konnten zu grossen Teilen in das Projekt, u. a. durch weitere Parkplätze, Anschlusssituationen an die zukünftige Binningerstrasse oder Kreisellagen, einfließen.

Für den MIV werden gemäss Verkehrssimulation ebenfalls gute Bedingungen erreicht. Mit den geplanten Knotenformen können alle Verkehrsbeziehungen, auch für den Schwerverkehr, angeboten werden. Mit einem durchgehenden Radstreifen wird die Attraktivität und Sicherheit zusätzlich gefördert.

Dem Wunsch der BVB nach einem Eigentrassee für das Tram konnte aufgrund des dafür sehr viel grösseren Landerwerbs oder des dafür notwendigen Verzichts auf den zentralen Grünraum unter Abwägung der verschiedenen Interessen nicht entsprochen werden. Mit der direkten Tramanbindung an den Bahnhof Basel SBB wird der öffentliche Verkehr deutlich aufgewertet.

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

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

Das erarbeitete Projekt wurde gemeinsam mit der Gemeinde Allschwil und dem zukünftigen Trambetreiber entwickelt und soll die Grundlage eines prosperierenden Quartiers der Gemeinde

Allschwil werden. So soll der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut und die Aufenthaltsqualität gefördert werden.

Das örtliche Gewerbe erhält mit der aufgewerteten Infrastruktur die Basis, um seine Parzellen weiterzuentwickeln.

#### 2.3.10. Termine

– Erarbeitung Bauprojekt	2026–2027
– Plangenehmigungsverfahren	2027–2029
– Beschluss Grosser Rat BS zum Ratschlag Ausgabenbericht	2029
– Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung	2029
– Ausführungsprojekt und Submission Unternehmer	2030–2031
– Ausführung	ab 2031–2033
– Inbetriebnahme	Ende 2033
– Abschlussarbeiten / Begrünung	2034

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

##### **LFP 4 – MOBILITÄT**

Im Kanton Basel-Landschaft hat der öV eine starke Stellung als Verkehrsmittel der erwerbstätigen Bevölkerung.

Der Regierungsrat will die bestehende Verkehrsinfrastruktur in allen Bereichen erhalten und bedarfsgerecht ausbauen sowie zukunftsweisende Entwicklungen aktiv in die Planungen einbeziehen.

Durch eine intelligente, effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und die Weiterentwicklung der Infrastruktur wird das quantitative und das qualitative Entwicklungspotenzial der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung genutzt und gesteigert.

Der Regierungsrat will durch die Förderung von attraktiven Strassenräumen mit mehr Grünanteil und Bäumen sowie die Schaffung von Naherholungsflächen die Aufenthaltsqualität und das zu Fuss gehen fördern.

##### **Herausforderungen und strategische Stossrichtungen**

Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, Freizeit- und Konsumverhalten sowie die eher monofunktionale Organisation des Raums sind wichtige Treiber der Mobilität. Der grösste Treiber dieser ungebrochenen Verkehrsentwicklung ist das Wachstum der Bevölkerung.

Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.

Der Kanton Basel-Landschaft ist ein attraktiver Wohnkanton. Die gute Erreichbarkeit ist für ihn von grundlegender Bedeutung. Er investiert deshalb gezielt und unter Berücksichtigung der

Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen und sichert so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten.

Mit dem Bau von Verkehrsinfrastrukturen wird die räumliche Entwicklung massgeblich beeinflusst und gefördert.

## **LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG**

Der Kanton Basel-Landschaft wirkt der Zersiedelung der Landschaft entgegen. Der Anteil der Siedlungsflächen soll nur noch moderat wachsen und in erster Linie in ein qualitatives Wachstum übergeführt werden.

Der Regierungsrat will die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons fördern, durch vorausschauende Infrastruktur- und Arealentwicklungen in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden.

Der Zersiedlung ist durch eine strategische, systematische und qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen zu begegnen, bei welcher die Verbesserung der gebauten und räumlichen Qualität im Vordergrund steht.

Bei der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten sind die Anforderungen an siedlungsgerechte, ortsspezifische Strassenräume mit Aufenthaltsqualitäten in Zusammenarbeit mit der Gemeinde zu definieren und miteinzubeziehen.

### **Herausforderungen und strategische Stossrichtungen**

Das revidierte Raumplanungsgesetz verlangt der Ausdehnung von Siedlungsflächen auf Kosten von wertvollem Landwirtschaftsland und zusammenhängenden Grünräumen Einhalt zu gebieten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Dabei ist von zentraler Bedeutung, neben der baulichen Dichte auch die Nutzungsdichte im Auge zu behalten. Ein Grossteil der neu geschaffenen Wohn- und Arbeitsflächen wurde in den letzten Jahren durch den noch immer steigenden Flächenkonsum der Einzelnen umgehend aufgezehrt. Ein grosses Potenzial für die Innenentwicklung steckt in unternutzten oder gar brachliegenden Industriearealen und nicht mehr genutzten Gebäudeflächen.

Ein begrenzter Raum und rarer werdende Ressourcen führen zu Nutzungs- und Interessenkonflikten. Deshalb braucht es eine Gesamtsicht und eine sorgfältige Abwägung der beteiligten Interessen. Die Ansprüche an den Raum steigen. Zahlreiche Schutz- und Nutzungsansprüche führen zu unvermeidlichen Zielkonflikten. Dabei sind Anliegen wie Förderung der Biodiversität, Naturschutz, Kulturerbe, Baukultur, Landschaften und vernetzte Lebensräume von nationaler oder kantonaler Bedeutung genauso relevant wie Siedlungs- und Wirtschaftswachstum.

Mit dem Kantonalen Richtplan (KRIP) wird die Raum- und die Siedlungsentwicklung stärker gelenkt und ressourcen-schonender gestaltet. Die Entwicklung nach innen wird forciert, Subzentren werden gestärkt und leistungsfähige Verkehrssysteme gesichert.

Das grösste Potenzial für Innenentwicklung steckt in den stadtnahen Agglomerationsgemeinden. Deren Erneuerung, quantitative und qualitative Aufwertung – die sogenannte «Stadtwerdung der Agglomeration» – stellt eine der zentralen städtebaulichen Aufgaben der kommenden Jahre dar. Schon heute sind die Agglomerationen das Zuhause von über drei Vierteln aller Menschen in der Schweiz. Es sind Lebensräume, die meist bereits sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind und damit grundsätzlich über ein Verkehrssystem mit den notwendigen Kapazitäten und Qualitäten verfügen, und zwar auch für den Velo- und Fussverkehr. Damit ist eine zentrale Grundvoraussetzung für die qualitätvolle Innenentwicklung bereits vorhanden. Die «Stadtwerdung der Agglomerationen» bedingt zudem eine gute funktionale und soziale

Durchmischung und eine konsequente Aufwertung und Schaffung von städtischen Grün- und Freiräumen.

## 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2023)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ([SGS 100](#), Stand 20.11.2023) insbesondere der § 31 Absatz 1 Buchstabe a und b

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

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

Für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurde mit dem abschliessenden BUD Entscheid Nr. 2020-141 vom 22. Dezember 2020 eine Ausgabenbewilligung von insgesamt 495'000 Franken beschlossen.

Für die Erstellung des Vorprojektes wurde mit dem RRB 2021-324 vom 9. März 2021 eine Ausgabenbewilligung über eine Höhe von 500'000 Franken inkl. MwSt. bewilligt.

Mit dem Beschluss des Landrats Nr. 500 vom 11. April 2024 für die noch zu erbringenden Leistungen im Rahmen der Vorprojektierung wurde eine neue einmalige Ausgabe von 230'000 Franken exkl. MwSt. bzw. 249'000 Franken inkl. MwSt. bewilligt.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die folgenden Projektierungsleistungen beantragt:

Bauprojekt und Bewilligung	CHF 3'500'000
<b>Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF 3'500'000</b>

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

siehe Kap. 2.5. (§ 33 Abs. 2 FHG)					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

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

Budgetkredit:	Profit-Center:	P23140	Kt:	50100030	Kontierungsobj.:	701627
Verbuchung	Erfolgsrechnung			X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				3'500'000		

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

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 3'500'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugkeit von ± 10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 3'150'000 Franken (90 %) und 3'850'000 Franken (110 %) liegen werden.

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugkeit von ± 10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 350'000 Franken (10 % von 3'500'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

**Investitionsrechnung**

Ja       Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben		5	1'000'000	1'000'000	900'000	600'000	3'500'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>1'000'000</b>	<b>1'000'000</b>	<b>900'000</b>	<b>600'000</b>	<b>3'500'000</b>

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

**Erfolgsrechnung**

Ja       Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	[Jahr 1]	[Jahr 2]	[Jahr 3]	[Jahr 4]	Total
A	Personalaufwand		30					
A	Sach- und Betriebsaufw.		31					
A	Transferaufwand		36					
A	<b>Bruttoausgabe</b>							
E	Beiträge Dritter*		46					
	<b>Nettoausgabe</b>							

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

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

Im Investitionsprogramm 2026–2035 und AFP 2026–2029 sind die Beiträge, wie in dieser Landratsvorlage beschrieben, eingestellt.

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

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

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

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2030	2031	2032	2033	2034
A	1	<b>Nettoinvestitionen</b>			<b>35'380'000</b>			
A	2	Zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0
A		Zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		100'000	100'000	100'000
A		Abschreibungen	2301	33		884'500	884'500	884'500
A		Zinskosten <i>Kalk. Zinssatz</i>	2301	34		707'600	707'600	707'600
							4,0 %	
A		<b>Folgekosten brutto</b>				1'692'100	1'692'100	1'692'100
A	3	<b>Folgertrag brutto</b>	2301	42/43				
E	2-3	<b>Folgekosten netto</b>				1'692'100	1'692'100	1'692'100
A	<b>Rückbaukosten:</b>							
	4	<b>Zusätzliche Stellenprozent in FTE</b>			0,0	0,0	0,0	0,0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

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

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

40 % Projektleiterstelle

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

siehe Kap. 2.4.	
-----------------	--

In der ersten Zelle wird hier das Kürzel des Bereichs aus der Langfristplanung im AFP angegeben. Nebstehend sollten der Bereich und das Ziel angegeben und kurz kommentiert werden, wie das Vorhaben zur Umsetzung der Regierungsstrategie beiträgt.

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

Chancen	Gefahren
Aufwertung des städtischen Aussenraums Binneringerstrasse mit unterschiedlichen	Unterschiedliche Ansichten über die verkehrliche Ausgestaltung und

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

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

Mit dem Fahrplanwechsel 2033/34 wird der Trambetrieb aufgenommen.

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

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

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

- Wirtschaftliche Aufwertung des Entwicklungsschwerpunkts Letten.

## 2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

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

## 2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat](#))

*Ausführungen über die finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen und wesentlichen regionalen Auswirkungen der Vorlage, über deren finanzielle und übrigen Auswirkungen auf die Gemeinden sowie Regulierungsfolgenabschätzung gemäss § 4 KMU-Entlastungsgesetz.*

Es bestehen keine Auswirkungen.

## 2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Die Rückmeldungen des **Gemeinderats Allschwil** vom 25. September 2025 wurden in die Vorlage aufgenommen. Zudem kam vom Gemeinderat Allschwil noch folgende Stellungnahme:

- Der Gemeinderat Allschwil steht mit voller Überzeugung hinter dem Projekt Neugestaltung Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8 und spricht seinen Dank für die gute Zusammenarbeit und die sorgfältig erarbeitete Vorlage aus.

In der Rückmeldung des **Bau- und Verkehrsdepartementes BS** vom 25. September 2025 wurde der Inhalt der angepassten Landratsvorlage bestätigt.

In der Rückmeldung der **BLT Baselland Transport AG** vom 19. September 2025 wurde der Inhalt der angepassten Landratsvorlage bestätigt.

In der Rückmeldung der **Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)** vom 2. September 2025 wurde der Inhalt der angepassten Landratsvorlage bestätigt.

## 2.10. Vorstösse des Landrats

### Postulat [2024/218](#): «Optimierte Buserschliessung des Areals Binningerstrasse in Allschwil»

Am 11. April 2024 reichte Hannes Hänggi das Postulat [2024/218](#) «Optimierte Buserschliessung des Areals Binningerstrasse in Allschwil» ein, welches vom Landrat am 30. Mai 2024 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*«In Allschwil soll die Binningerstrasse neugestaltet werden. Während heute im Gebiet fast nur Gewerbe ansässig ist, soll man dort in Zukunft auch wohnen können. Ein zentraler Teil dieser Neugestaltung ist die Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation «Neuweilerstrasse» durch die Binningerstrasse mit den neuen Haltestellen «Paradies», «Letten» und der neuen Endstation «Gartenhof», wo das Tram beim Schulhaus Gartenhof wenden soll. Gemäss der regierungsrätlichen Vorlage «Allschwil, Neugestaltung Binningerstrasse und Tramverlängerung Linie 8; Genehmigung des Generellen Projektes der Tramverlängerung und Ausgabenbewilligung für die Projektierung» ([2023/431](#)) wird mit Gesamtkosten von rund 81 Millionen Franken gerechnet. Nach Abzug der Beiträge von Allschwil, Basel-Stadt und des Bundes ergeben sich für den Kanton Nettoinvestitionen in der Höhe von rund 35 Millionen Franken.*

*Wie die vorberatende Bau- und Planungskommission in ihrem [Bericht zum Projekt](#) einstimmig festgestellt hat, bestehen in dem Projekt noch offene Fragen. Auch besteht in der Gemeinde Allschwil Uneinigkeit gegenüber der Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse und der*

*Tramverlängerung. So wurde das Projekt im August 2023 an einer Informationsveranstaltung des Kantons in Allschwil stark kritisiert. Das Vorhaben stösst zum einen beim Gewerbe und den Anwohnerinnen und Anwohnern auf Widerstand, aber auch die Tramwendeschleife neben dem Schulhaus Gartenhof wurde kritisiert, wo Kinder gefährdet würden. Die Bau- und Planungskommission möchte deshalb das Mitwirkungsverfahren in der Gemeinde Allschwil zuerst abschliessen, damit die noch offenen Fragen geklärt werden können. Der Regierungsrat soll anschliessend im Herbst 2024 dem Landrat eine aktualisierte Vorlage vorlegen.*

*Wenn nun das Projekt mit der Verlängerung der Tramlinie 8 nochmals bearbeitet wird, soll im Sinne einer Gesamtschau auch die Erschliessung des Areals Binningerstrasse mit einer optimierten Busverbindung geprüft werden. Eine neue Busverbindung liesse sich einfacher und günstiger realisieren ohne die teure und umstrittene Verlängerung der Tramlinie 8. Die neue Busverbindung könnte direkt an den Basler Bahnhof SBB geführt werden (z.B. Bahnhof Süd). Dabei könnte auch das Entwicklungsgebiet Bachgraben miteinbezogen werden.*

*Der Regierungsrat wird gebeten, im Rahmen der aktualisierten Landratsvorlage zum Projekt der Verlängerung der Tramlinie 8 in Allschwil ([2023/431](#)) die Variante einer optimierten Buserschliessung des Areals Binningerstrasse mit einer allfälligen Direktverbindung an den Bahnhof SBB zu prüfen und diese Variante der Tramverlängerung finanziell als auch betrieblich gegenüberzustellen.»*

## **Stellungnahme des Regierungsrats**

### **Ausgangslage / Angebot gemäss 10. GLA (Genereller Leistungsauftrag 2026–2028)**

Im Entwicklungsgebiet Bachgraben in Allschwil entstehen im Zuge der Arealentwicklung mehrere tausend neue Arbeitsplätze. Mittel- bis langfristig soll das Areal durch eine neue Tramstrecke St. Johann–Bachgraben, den Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) und attraktive Fuss- und Veloverkehrsrouten gestärkt werden. Kurzfristig wird gemäss Beschluss 10. GLA die Busanbindung verbessert.

Die Linie 48 erfährt eine Taktverdichtung und eine etappierte Verlängerung bis an den Badischen Bahnhof. Die Linie 38 wird ab Bachgraben bis Friedhof Allschwil verlängert. Die Linie 31 entfällt zwischen Claraplatz und Bachgraben. Da eine konfliktfreie Nutzung des Wendeplatzes beim Friedhof Allschwil mit der Linie 61 nicht möglich ist, entfällt Linie 61 auf dem Abschnitt Letten–Friedhof.

Die Linie 64 wird im Rahmen des Buskonzepts Birsstadt Süd in zwei Linien aufgeteilt. Zwischen Therwil und Bachgraben verkehrt neu die Linie 49 statt 64. Der Abschnitt Bachgraben–St. Johann entfällt und wird von der Linie 48 übernommen.

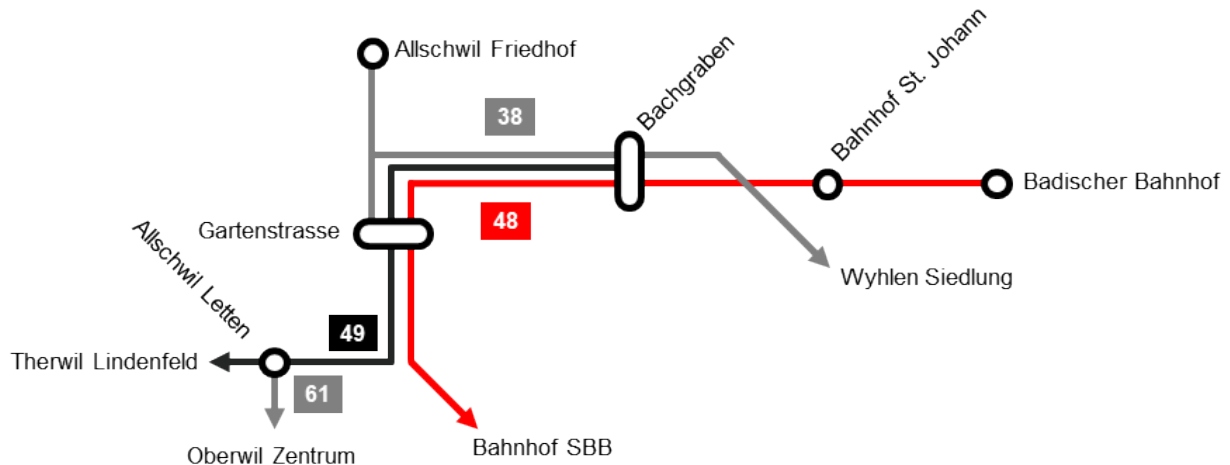


Abbildung 11 öV-Netz 2028 Allschwil im Gebiet Bachgraben, beschlossen mit 10. GLA

Aufgrund des politischen Vorstosses werden die Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit von Alternativen zur Tramverlängerung mit einem Busangebot dargestellt. Dabei werden im Wesentlichen zwei Ansätze beurteilt um einen Vergleich zu ermöglichen. Es wurde darauf verzichtet, andere Linien umzuleiten (z. B. Linie 48 via Letten zu führen), da sich dadurch die Beurteilung nicht auf das Gebiet Binningerstrasse beschränken liesse, sondern die negativen Effekte in den anderen angeschlossenen Gebieten gegenübergestellt werden müssten. Solche Varianten wären insgesamt nicht vergleichbar mit dem Referenzangebot und sie würden Spielraum für Spekulationen bieten.

Unabhängig von der Tramverlängerung wird die heutige Tram-Endstation in Basel-Stadt «Neuweilerstrasse» für Fahrgäste aufgehoben, da sie nicht behindertengerecht umgebaut werden kann. Die Haltestelle «Im langen Loh» stadtauswärts wird nach Westen verschoben und in Zukunft als neue Endhaltestelle betrieben. Falls die geplante Realisierung der Tramverlängerung der Linie 8 nicht zustande käme, entfielen auch die Umsteigemöglichkeiten von der Linie 61 auf die Linie 8 und umgekehrt.

### **Gewählte Lösung: Referenz-Angebot mit Tramverlängerung**

Die geplante verlängerte Tramlinie 8 verkehrt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) im 7,5-Minuten-Takt. In der Randverkehrszeit (RVZ) wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. Die Fahrzeit zwischen dem Startpunkt Gartenhof und dem Bahnhof SBB beträgt 16 Minuten.

Für den durchgehenden Betrieb dieses Linienabschnitts werden insgesamt fünf Tramfahrzeuge benötigt. Ein grosser Vorteil für die Fahrgäste besteht darin, dass kein Umsteigen erforderlich ist. Darüber hinaus ist am Bahnhof SBB eine Weiterfahrt möglich, was die Erreichbarkeit anderer Ziele verbessert.

Die Linie nutzt die bestehende Tram-Infrastruktur, wodurch Synergien innerhalb des bestehenden Netzes optimal ausgeschöpft werden können. Dies trägt zu einem effizienten und wirtschaftlichen Betrieb bei.

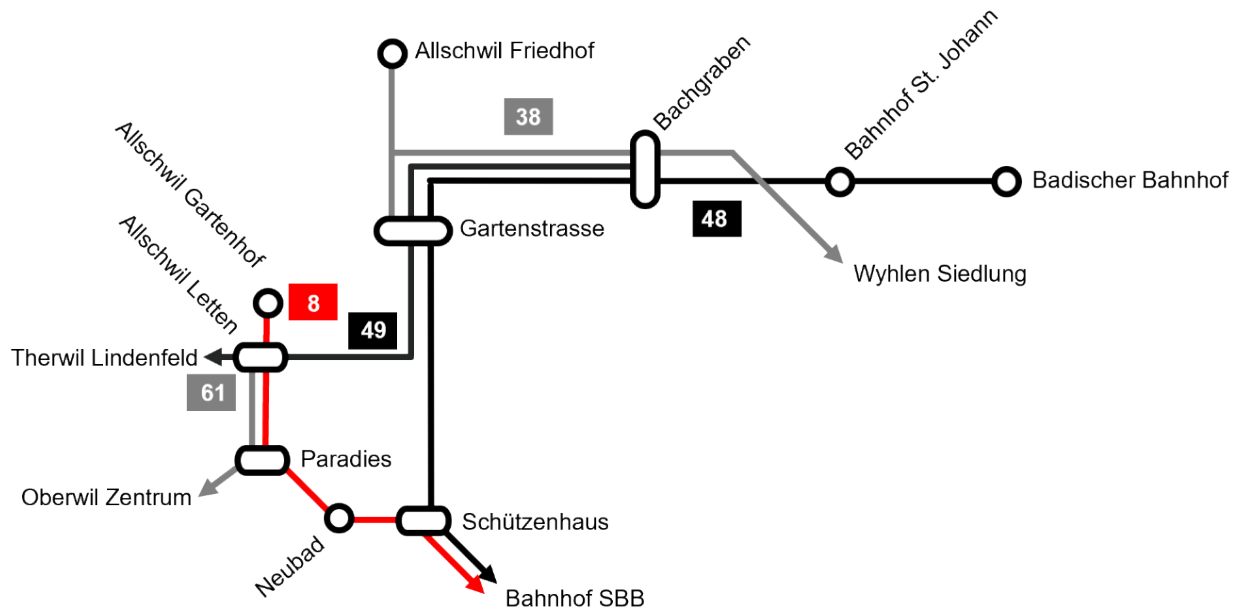


Abbildung 12 öV-Netz mit Tramverlängerung Linie 8

### Ansatz 1: Busparallelbetrieb zur Tramlinie 8 bis Bahnhof SBB

Als Alternative zur verlängerten Tramlinie 8 verkehrt eine Buslinie im gleichen Takt: In der HVZ und der NVZ alle 7,5 Minuten, in der RVZ alle 15 Minuten. Die Fahrzeit zwischen Gartenhof und dem Bahnhof SBB beträgt ebenfalls 16 Minuten.

Für den Betrieb dieser Variante werden fünf Busse benötigt. Zusätzlich sind vier Tramfahrzeuge erforderlich, um den verbleibenden, nicht verlängerten Abschnitt der Linie 8 zu bedienen.

Für die Umsetzung der Buslösung müssen neue Wendeanlagen am Bahnhof SBB, sowie am Gartenhof geschaffen werden, da diese an den Endpunkten derzeit nicht vorhanden oder schon mit anderen Linien belegt sind. Je nach Angebotskonzept müssten auch unterwegs auf Boden Basel-Stadt zahlreiche Bushaltestellen errichtet werden. Im Falle einer möglichen Beschleunigung der Buslinie ist es im Idealfall möglich, die Linie mit nur vier anstatt fünf Bussen zu betreiben.

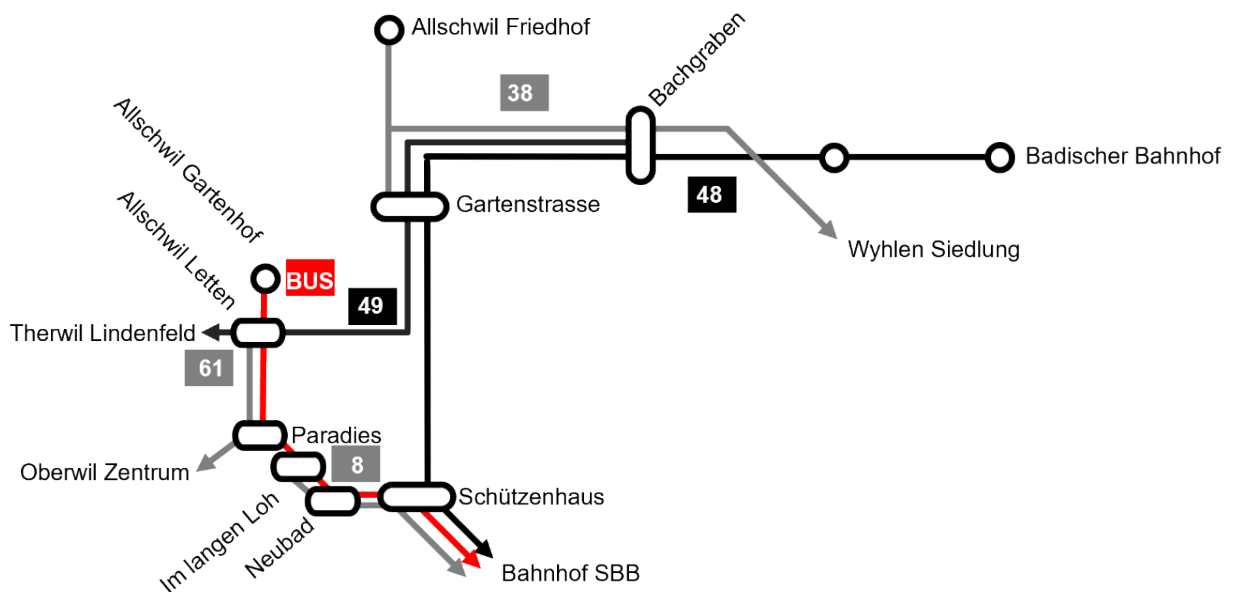


Abbildung 13 öV-Netz mit Bus-Parallelbetrieb

### Ansatz 2: Buszubringer zur Tramlinie 8

Als Alternative zur verlängerten Tramlinie 8 verkehrt ein Buszubringer.

Die geplante Buslinie zwischen Gartenhof und Neubad verkehrt wiederum in der HVZ und der NVZ alle 7,5 Minuten, in der RVZ alle 15 Minuten. Die Fahrzeit zwischen Gartenhof und Neubad beträgt 6 Minuten. Für den Betrieb dieser Linie sind zwei Busse erforderlich. Zusätzlich werden, wie beim Ansatz 1 vier Tramfahrzeuge benötigt, um den nicht verlängerten Abschnitt der Linie 8 zu bedienen.

Für die Umsetzung dieser Buszubringerlösung müssen neue Wendeanlagen am Gartenhof sowie am Neuweilerplatz (Haltestelle Neubad) geschaffen werden, da diese an den Endpunkten derzeit nicht vorhanden sind. Mitte 2025 erneuern BVB, IWB und das Tiefbauamt Gleise, Leitungen und die Oberfläche des Neuweilerplatzes. Die Bauarbeiten sind mit rund einem Jahr voranschlagte. Im Falle der Umsetzung dieser Lösung müsste also ein neu erstellter Platz teilweise wieder umgestaltet werden.

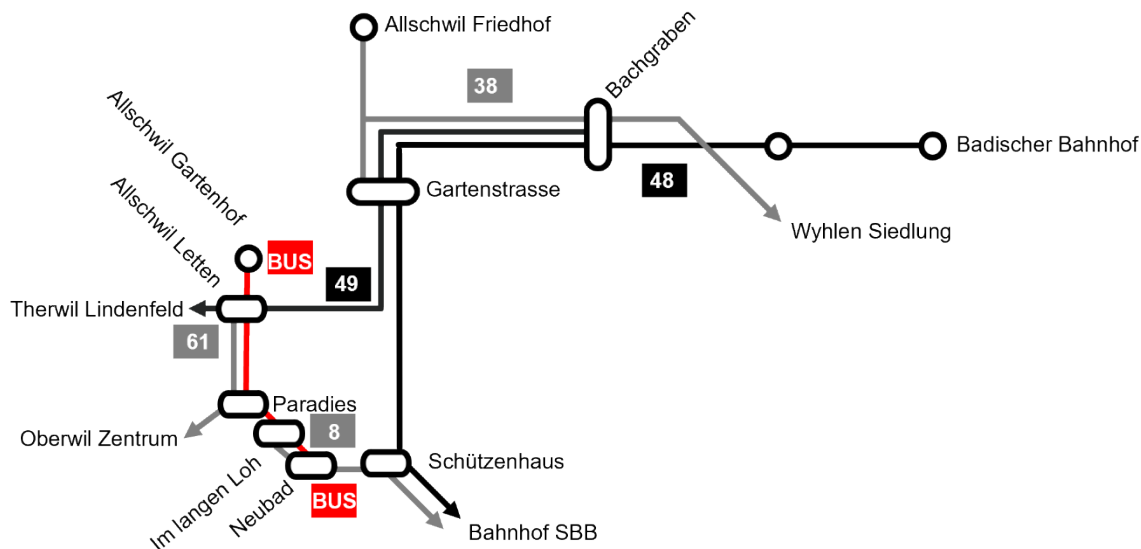


Abbildung 14 öV-Netz mit Buszubringer

### Beurteilung der Busvarianten im Vergleich zur Tramverlängerung

Die geprüften Busansätze stellen jeweils Zusatzangebote dar, bei denen die Anzahl der aktuell eingesetzten Tramzüge auf der Linie 8 nicht und im Falle einer Verlängerung der Tramlinie bis zum Gartenhof die zukünftig eingesetzten Tramzüge um nur ein Tramfahrzeug reduziert werden könnten.

Insgesamt resultieren bei beiden Varianten ein Mehrbedarf an Busfahrzeugen. Beim Ansatz 1 «Busparallelbetrieb zur Tramlinie 8 bis Bahnhof SBB» würden fünf, beim Ansatz 2 «Buszubringer zur Tramlinie 8» zwei Busse benötigt. Ein paralleler Betrieb von Tram und Bus auf derselben Strecke wird aus betrieblicher wie auch wirtschaftlicher Sicht als nicht sinnvoll beurteilt.

Zudem bietet der Bus im Vergleich zum Tram einen geringeren Fahrkomfort und ist hinsichtlich Kapazität, Energieeffizienz und Fahrdynamik weniger vorteilhaft. Auch im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit ist der Busbetrieb nicht aufwärtskompatibel, da er keine durchgängige Netzerweiterung ohne Umsteigen erlaubt. Ein wesentlicher Nachteil der Buslösungen ist die fehlende Durchbindung: Beide Varianten enden am Bahnhof SBB oder am Neuweilerplatz (Haltestelle Neubad), was einen Umstieg für die Weiterfahrt erforderlich macht. Dieser Umstand wirkt sich negativ auf die Attraktivität des Angebots aus. Die Variante mit parallelem Bus- und Trambetrieb (Ansatz 1) verursacht zudem erhöhte Betriebskosten, ohne einen entsprechenden Mehrwert für die Fahrgäste zu bieten. Ansatz 2, bei dem eine Umsteigeverbindung angeboten wird, entspricht im Ergebnis weitgehend der heutigen Situation (z. B. Linie 61) und bringt somit keine relevante Angebotsverbesserung.

### Fazit

Keine der geprüften Busalternativen kann für die Fahrgäste ein qualitativ besseres oder komfortableres Angebot schaffen als die vorgeschlagene Verlängerung der Tramlinie. Auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht bieten die Busvarianten keine Vorteile: Zwar sind Busse in der Anschaffung günstiger als Trams, im laufenden Betrieb sind sie jedoch – gemessen an den Kosten pro Sitzplatzkilometer – teurer. Die Tramverlängerung stellt somit sowohl aus Fahrgastsicht als auch im Hinblick auf die langfristige Wirtschaftlichkeit die überzeugendere Lösung dar.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2024/218](#) «Optimierte Buserschliessung des Areals Binnerstrasse in Allschwil» abzuschreiben.

**Motion [2025/215](#): «Tramverlängerung Linie 8: Objektive Neubewertung des Projekts zum Schutz lokaler KMU und zur Sicherung der Standortqualität»**

Am 8. Mai 2025 reichte Rolf Blatter die Motion [2025/215](#) «Tramverlängerung Linie 8: Objektive Neubewertung des Projekts zum Schutz lokaler KMU und zur Sicherung der Standortqualität» ein. Anschliessend beantragte der Regierungsrat dem Landrat, den Vorstoss abzulehnen, was mit dem LRB Nr. 1433 am 13. November 2025 so auch beschlossen wurde.

**3. Anträge****3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das angepasste Generelle Projekt der Neugestaltung Binningerstrasse inkl. Tramverlängerung Linie 8 in der Gemeinde Allschwil wird beschlossen.
2. Für die Projektierung der Neugestaltung Binningerstrasse inkl. Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von 3'500'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung.
4. Ziff. 2 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

**3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgender Vorstösse mit entsprechender Begründung:

1. Postulat [2024/218](#): «Optimierte Buserschliessung des Areals Binningerstrasse in Allschwil»

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

#### **4. Anhang**

- Anhang 1: Landratsbeschluss
- Anhang 2: Situationsplan Abschnitt West
- Anhang 3: Situationsplan Abschnitt Mitte
- Anhang 4: Situationsplan Abschnitt Ost
- Anhang 5: Situationsplan Abschnitt Basel-Stadt
- Anhang 6: Präsentationsplan Abschnitt West (orientierender Inhalt)
- Anhang 7: Präsentationsplan Abschnitt Mitte (orientierender Inhalt)
- Anhang 8: Präsentationsplan Abschnitt Ost (orientierender Inhalt)
- Anhang 9: Präsentationsplan Abschnitt Basel-Stadt (orientierender Inhalt)

## **Landratsbeschluss**

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

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das angepasste Generelle Projekt der Neugestaltung Binningerstrasse inkl. Tramverlängerung Linie 8 in der Gemeinde Allschwil wird beschlossen.
2. Für die Projektierung der Neugestaltung Binningerstrasse inkl. Tramverlängerung Linie 8 in Allschwil wird eine neue einmalige Ausgabe von 3'500'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
4. Ziff. 2 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
5. Das Postulat [2024/218](#): «Optimierte Buserschliessung des Areals Binningerstrasse in Allschwil» wird **abgeschrieben**.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: