

Beschluss des Landrats vom 13.11.2025

Nr. 1433

31. Tramverlängerung Linie 8: Objektive Neubewertung des Projekts zum Schutz lokaler KMU und zur Sicherung der Standortqualität

2025/215; Protokoll: ak, mko

Der Regierungsrat lehne die Motion ab, erklärt Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP). Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Rolf Blatter (FDP) bemerkt, es gehe um die Entwicklung in Allschwil. Dort gibt es mit dem Bachgraben bereits ein grosses Wirtschaftsgebiet, das entwickelt wurde. Irgendwann hat man dabei gemerkt, dass das Thema Verkehr vernachlässigt worden ist. Das Projekt ZUBA liegt so tief unten wie der Tunnel, der dafür einmal gebaut wird; die Tramerschliessung ist auch noch nicht auf dem Weg; und glücklicherweise hat Allschwil nicht nur den Bachgraben, sondern auch andere Areale, die entwickelt werden sollen – insbesondere den Bereich Binningerstrasse. Dort soll das nicht mehr passieren, sondern die Arealentwicklung soll gleichzeitig wie die Verkehrsplanung entstehen. In der Bau- und Planungskommission (BPK) wurde die Tramverlängerung vorgestellt, und es fand auch eine Besichtigung vor Ort statt. Es wurde festgestellt, dass es sich wahrscheinlich nicht um der Weisheit letzter Schluss handle, denn es gab grosse Widerstände aus der Gemeinde. Der Gemeinderat ist zwar dafür, aber sonst waren ziemlich alle, die angefragt wurden, dagegen – inklusive ein Regierungsrat, der eine gewisse Affinität zu Allschwil hat. Das Gewerbe, die KMU, finden das Projekt ebenfalls nicht ganz so toll. Nach Abschluss eines ersten Planungskredits wurde deshalb beschlossen, dass mal sich erst einmal in Allschwil darauf einigen soll, ob man das Projekt will oder nicht. Bis heute ist die Lage unverändert, d.h. Allschwil weiss nicht so genau, was man will. Deshalb wird mit der vor einigen Monaten eingereichten Motion verlangt, das Projekt zu überdenken.

Das Tram 8 soll zwei neue Haltestellen bekommen. Die Lösung ist technisch schwierig. So soll im alten Ziegelei-Areal mitten auf der Strasse ein Häuschen gebaut werden. Die Endstation ist beim Schulhaus Gartenhof geplant, wo Sportanlagen der Wendeschleife weichen müssen. Es bestehen viele Fragezeichen, weshalb auch die BPK fand, das ergebe keinen Sinn. Deshalb enthält die Motion vier Forderungen: Die Tramverlängerung soll objektiv neu bewertet werden, insbesondere soll die Alternative einer leistungsfähigen Busanbindung geprüft und die Kosten/Nutzen-Analyse aktualisiert werden. Die Erreichbarkeit der lokalen KMU soll garantiert werden, also dass Kunden, Mitarbeiter und Lieferanten dort ein- und ausfahren können. Weiter wird verlangt, dass es keine Enteignungen geben soll. Und die Planung soll koordiniert werden mit der Umfahrungsstrasse Allschwil. Der Regierungsrat beantragt Ablehnung der Motion und schreibt, die umfassende Prüfung sei bereits erfolgt und im Richtplan festgesetzt, inklusive Wirtschaftsanalyse und Bundesbeteiligung. Die Anliegen der KMU seien im Mitwirkungsverfahren gehört und «soweit möglich» – was auch immer das heisst – berücksichtigt worden. Aber tatsächlich bedeutet der Umstand, dass die Tramverlängerung im Richtplan festgelegt ist, noch nicht, dass die Variantenprüfung bereits erfolgt und transparent dargestellt worden ist, so dass Vergleichbarkeit und Planungssicherheit bestehen. Die Wirtschaftlichkeit sei nachgewiesen und durch den Bund bestätigt. Die Wirtschaftlichkeit ist die Grundlage für die Bestätigung durch den Bund, sagt aber nichts aus darüber, ob die Umsetzung im Quartier betriebsfreundlich, praktikabel und mit lokaler Erreichbarkeit vereinbar ist. Die KMU hätten mitwirken können und ihre Anliegen seien gehört und soweit möglich berücksichtigt worden. Mitwirkung bedeutet noch nicht eine ausreichende Berücksichtigung, und die Motion reagiert auf weiterhin bestehende Bedenken zur Erreichbarkeit und der Logistik. Enteignungen seien nur im Ausnahmefall möglich. Schon nur die Möglichkeit zur Enteignung schafft grosse Unsicherheit, und

gerade kleine Betriebe, die auch keine grossen finanziellen Reserven haben, brauchen Planungssicherheit, aber keine Eventualrisiken. Die Umfahrung Allschwil könne man später planen. Auch dazu ist zu sagen: Infrastruktur darf nicht gegeneinander geplant werden; Tram, Strasse und Quartierentwicklung müssen zusammen gedacht werden – sonst gibt es teure Widersprüche, insbesondere wenn die Folgen mit Remedur beiseitegeschafft werden müssten. Das Projekt sei ein Beitrag zur Standortaufwertung – das stimmt natürlich, aber Standortqualität entsteht nicht durch Verkehrsbau alleine, sondern auch durch die Erreichbarkeit innerhalb eines Quartiers, durch die Nutzbarkeit und auch durch die wirtschaftliche Funktionalität.

Aus diesen Gründen liegt nun diese Motion vor. Sie blockiert das Projekt des 8er-Trams nicht, verlangt aber eine objektive Neubeurteilung und insbesondere auch das In-Betracht-Ziehen der Bus-Variante. Dagegen spricht nichts, denn jetzt hat der Planer die grösste Hebelwirkung. Jetzt kann man sagen, dass man das nochmal anschaut, und später ein Projekt zur Abstimmung bringen, wenn mehrere Alternativen und Varianten geprüft worden sind. Sonst steht man vor einem *fait accompli* und kann nur noch Ja oder Nein sagen. Hoffentlich ist es gelungen, viele Argumente darzulegen, die für diese Idee sprechen. Herzlichen Dank für die Unterstützung.

Florian Spiegel (SVP) meint, die Motion enthalte viele Punkte, wo es nicht ganz zu verstehen ist, weshalb der Regierungsrat grundsätzlich dagegen ist. Denn einige der geforderten Massnahmen hat er selbst schon an Hand genommen und korrigiert, etwa in Sachen Enteignungen. Die Motion ist eine Chance im Sinne von «ganz oder gar nicht». Was die Leute nicht verstehen, ist die Verlängerung des 8ers um so wenige Haltestellen für so viel Geld. Das ergibt grundsätzlich keinen Sinn. Entweder gibt es ein Ganz oder ein Garnicht. Weshalb plant man nicht den Lückenschluss? Die Antwort des Regierungsrats auf diese Frage lautete, dass das ein so grosses Projekt wäre, zu dem das Volk bestimmt Nein sagen würde. Aber ob das Volk Ja sagt zu einem Projekt, wo man für drei Haltestellen zig Millionen ausgeben müsste, ist fraglich. Da wird jeder sagen, man soll nicht achthundert Meter vor der 6er-Linie aufhören – das ist schlicht nicht zu begreifen. Noch weniger zu begreifen ist, wenn es heisst, der 33er-Bus soll dann mit der Verlängerung des 8ers eventuell auch angepasst werden. Das schreckt die Leute nur auf. Und deshalb wurde im Allschwiler Einwohnerrat ein Vorstoss eingereicht, der bei der nächsten Sitzung hoffentlich behandelt wird: Es soll eine Abstimmung in der Gemeinde Allschwil durchgeführt werden – mit informativem Charakter –, ob die Gemeindebevölkerung das Tram überhaupt will oder nicht. Denn es ist wichtig, dass jene Gemeinde, die betroffen ist, Ja oder Nein sagen kann. Das gibt einen Anhaltspunkt. Es bringt nichts, zu planen und Geld auszugeben, wenn die betroffene Gemeinde im Grundsatz schon dagegen ist. Das ist schon bei mehreren Infrastrukturprojekten passiert. Man muss die Betroffenen abholen, und dazu passt auch die Motion von Rolf Blatter: Es muss eine Neubewertung vorgenommen und es muss zusammenhängend geprüft werden, ob das Projekt sinnvoll ist. So wie es aktuell vorliegt, ist es das ehrlich gesagt nicht. Aber was allenfalls Auffangmassnahmen wären oder wie das Projekt richtig angelegt werden müsste, so dass es auch einen Mehrwert bringt, darüber müsste die Bevölkerung jetzt entscheiden können – statt eines Planungshorizonts im Sinne von «Jetzt machen wir erst einmal ein Drämmli bis zum Gartenhof, und in 20–30 Jahren geht es dann vielleicht weiter...». Dazu sagt der Normalbürger Nein, weil es unsinnig ist – das war schon in Pratteln zu sehen, und auch in Birsfelden ist es fraglich, wie die Bevölkerung abstimmen wird, es dürfte in der Tendenz auch ein Nein geben. Das muss jetzt aufgefangen werden, statt stur zu bleiben und dafür nicht ans Ziel zu kommen.

Deshalb ist die Motion kein Rückschritt, sondern hoffentlich ein Instrument, um am Schluss ein gutes Projekt zu ermöglichen. Darum stimmt die SVP-Fraktion der Motion zu.

Dass die Tramverlängerung umstritten ist, war laut **Pascal Ryf** (Die Mitte) schon in der Bau- und Planungskommission mehrmals feststellbar, und auch die Mitglieder der Mitte Allschwil haben sich schon entsprechend vernehmen lassen. Nichtsdestotrotz lautet bei der Mitte der Tenor, dass die

Tramverlängerung eine gute Sache ist und begrüsst wird. Aber dennoch ist es sehr fraglich, weshalb das Tram nicht gleich bis zum 6er weitergezogen und so der Lückenschluss vollzogen wird, statt am Gartenhof die grüne Matte mit einer Tramschleife zu verbauen.

Insofern würde die Mitte-Fraktion die Motion unterstützen – aber nur mit einer Bedingung. Es ist nicht einzusehen, weshalb die prioritäre Berücksichtigung der Umfahrungsstrasse Allschwil aufgeführt wird. Das kann man schon anschauen, aber nicht im Rahmen dieser Planung. Deshalb kann die Motion nur unterstützt werden, sofern Ziffer 4 der Forderungen gestrichen wird. Andernfalls könnte der Vorstoss nur als Postulat unterstützt werden.

Andreas Bammatter (SP) ist Gemeinderat in Allschwil und kennt das Projekt. Er hat den Ratskolleginnen und -kollegen vor zwei Wochen zwei Unterlagen verteilt. Sie haben bestimmt alles studiert und wissen nun auch, worum es geht. Dennoch will er die Sache kurz zusammenfassen. Von Basel her kommen drei Verkehrsadern nach Allschwil. Sie führen in den Dorfkern – wo schon seit über 100 Jahren das 6er-Tram ankommt –, ins Hegenheimermattweg-Quartier im Norden und in das Entwicklungsgebiet Binningerstrasse. Um diesen geht es nun. Nicht nur die Kommissionsmitglieder dürften wissen, wie es dort aussieht. Es handelt sich um ein Entwicklungsgebiet, ähnlich wie der Hegenheimermattweg, das sich, wenn es weiter gut läuft, schrittweise weiter entwickeln soll. Immerhin gibt es am Hegenheimermattweg Firmen, die nicht nur für Allschwil von Bedeutung sind, sondern auch für den Kanton – oder sogar weltweit bekannt sind. Dort konnte die Strasse im letzten Moment noch dreispurig gebaut werden, weil es zuvor ein Feldweg war, den man dann teerte. Dank der drei Spuren sind heute immerhin grossmehrheitlich Abbiegemöglichkeiten vorhanden; nur für die immer stärker steigende Zahl an Velofahrenden muss noch eine Lösung gefunden werden, um die Strasse queren zu können.

Aber zurück zum Lebensraum Binningerstrasse: Wenn man diesen reduziert auf die Frage «Tram Ja oder Nein?», dann ist das zwar ein möglicher Ansatz. Die Realität wird aber so sein, dass sich sehr viele von den acht Quartierplänen Betroffene nicht einig sein werden, auch nicht jene, die in der Wirtschaftskammer-Zeitung lange Artikel platzieren, oder jene, die nun Zwischennutzungen machen wie beispielsweise Barbershops. Das Areal wird sich entwickeln, aber das dauert nicht einfach zwei Jahre, sondern vielleicht zwölf, vielleicht zwanzig Jahre. Es gibt verschiedene Verkehrsträger, wie das Tram, das die mittelfristig 1'000–3'000 Personen, die dort neu wohnen werden, transportiert. Es wird auch neues Gewerbe geben, und dafür braucht es eine Verkehrsentwicklung. Das kann man nicht voneinander loskoppeln.

Wieso soll das Tram nicht ins Dorfzentrum führen? Das ist letztlich das Ziel, aber das würde wirklich sehr, sehr viel Geld kosten. Schon die jetzige Verlängerung kostet viel Geld. Sie bringt jenen Menschen, die dort wohnen, den direkten Zugang nach Basel und zum Bahnhof SBB. Jene, die im Dorf wohnen, können bekanntermassen mit dem 6er-Tram mittelfristig am Morgartenring in die S-Bahn umsteigen. Auch vom Hegenheimermattweg aus besteht ein Bahnanschluss am Bahnhof St. Johann und gemäss Planung ebenfalls am S-Bahnhof Morgartenring. Das läuft im Hintergrund, und irgendwann wird der Landrat darüber abstimmen können.

Die Tramschleife wird zwar einen Teil des Sportplatzes beanspruchen, aber nicht den ganzen, und es gibt auch Ersatz im Zusammenhang mit dem dahinter entstehenden Schulhaus, das der Landrat schon bewilligt hat. Aktuell gibt es dort viele Flächen, die bequem als Parkplätze genutzt werden können, so etwa beim Coop. In der Mitte soll nun eine Grünzone entstehen, die zur Verbesserung des Klimas beitragen soll. Wenn man heute mit einer Wärmebildkamera hinschaut, erkennt man, dass etwa die Spitzwaldstrasse eine ganz andere Farbe zeigt als dieses Gebiet. Es wird im hinteren Teil eine Erholungsfläche entstehen; hinten sind eher Wohnhäuser geplant und vorne, zur Strasse hin, Industrie. Das Ziegelei-Areal ist historisch von nationaler Bedeutung, einige dieser Gebäude bleiben erhalten, um die Geschichte anschaulich zu machen. Und das Förderhäuschen soll ebenfalls erhalten bleiben. Wer es gerne näher anschauen möchte, ist herzlich zu

einer Führung eingeladen.

Das Tram ist eins der wichtigsten Verkehrsmittel, wenn es um die Effizienz geht. Viele halten das Tram für veraltet und unflexibel. Aber in Wien wurden am 1. September 2025 die ausgebaute Tramlinie 12 und im deutschen Halle am 2. September ebenfalls eine ausgebaute Strassenbahn-Linie eröffnet. Im französischen Nizza wird 2026 die Linie T4 fertiggestellt. In Cardiff (UK) ist 2024 eine Stadtbahnlinie in Betrieb genommen worden – und so weiter und so fort: Auch Florenz und die EU setzen aufs Tram. Die Kapazität eines Trams beträgt 100–150 Personen. Dafür braucht es, bei aller Flexibilität, zwei Busse. Die Staugefahr ist grösser als beim Tram.

Das Tram wird teilweise auf eigenem Trasse fahren, d.h. es bestehen Überholmöglichkeiten für die Autofahrer. Deshalb kann das Tram nicht losgelöst betrachtet werden von der Entwicklung dieses Gebiets; es ist ein Teilschritt davon.

Im Allschwiler Einwohnerrat wurde ein Vorstoss eingereicht, dass eine fakultative Abstimmung durchgeführt werden solle. Dieses Instrument könnte man nach Ansicht des Allschwiler Gemeinderats schon anwenden, aber es ist verzerrend. Die Personen, die dort durchfahren und für die die Nutzung dieser Strasse wichtig ist, leben auch in Nachbargemeinden und Nachbarländern, und auch die vielleicht 2'000–3'000 Menschen, die dereinst in das neue Quartier ziehen werden, können heute nicht mit abstimmen, weil sie noch gar nicht in Allschwil leben. Es ergibt sich also kein Meinungsbild derjenigen, die dann diesen Raum auch wirklich verkehrstechnisch nutzen werden, sondern es wäre nur ein Ausdruck jenes Teils der Allschwiler Bevölkerung, der stimmberechtigt ist und auch tatsächlich abstimmen geht.

Wenn es Allschwil gut geht, geht es auch dem Kanton gut. Dass es Allschwil heute gut geht, ist auch auf andere Gebiete zurückzuführen, von denen Allschwil profitiert. Aber damit es gut bleibt, muss man die Infrastrukturprojekte zwar kritisch anschauen, aber man darf sie nicht in Frage stellen. Man soll das bereits Erarbeitete anschauen und bewerten, aber nicht einfach einen Stopp verfügen und ganz von vorne anfangen wollen. Die Wirtschaftskammer ist erwiesenermassen nicht tramfreundlich, wie sie es immer wieder im «Standpunkt» schreibt, und Rolf Blatter vertritt legitimerweise diese Haltung. Mit gleichem Recht bittet Andreas Bammatter als Allschwiler Gemeinde- und Landrat darum, zu diesem Gebiet zu schauen, so dass es sich weiter entwickeln kann, Schritt für Schritt. Der Lückenschluss wird irgendwann einmal kommen – nicht morgen und nicht übermorgen, aber später kann er realisiert werden. Weder die Gemeinde noch der Regierungsrat wollen es bei den drei zusätzlichen Haltestellen und der Wendeschleife bewenden lassen.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) hält fest, dass fast ein Drittel der Abendsitzung bereits vergangen sei und dass er noch möglichst viele Traktanden erledigen können möchte. Deshalb bittet er die nächsten Sprecherinnen und Sprecher, sich kurz zu halten.

Robert Vogt (FDP) betont, der Vorstoss erkenne die Realität. Er ignoriert die Planungsgrundlagen und blendet die Chancen aus, die das Projekt für den Wirtschaftsstandort Allschwil bietet. Deshalb lehnt er als Einzelsprecher die Motion entschieden ab:

1. Die Tramverlängerung ist wirtschaftlich und zukunftsgerichtet. Es geht nicht um ein Experiment. Das Projekt ist im kantonalen Richtplan festgesetzt, vom Bund geprüft und als wirtschaftlich eingestuft worden, und 40 % der Kosten können als Bundesbeiträge erwartet werden. Kein anderes Verkehrsmittel bietet eine vergleichbare Kapazität, Zuverlässigkeit und Flächeneffizienz.
2. Die Interessen der KMU sind eingebunden worden und fliessen in das Projekt ein. Bereits wurden erste Zugeständnisse gemacht, und man ist auf die KMU zugegangen und hat ihnen gezeigt, dass es möglich ist, den Individualverkehr zu begünstigen. Der Kreisel an der Spitzwaldstrasse wurde verschoben, so dass das Restaurant nicht abgebrochen werden muss. Zudem ist die Parkierung neu organisiert und Tiefgaragen sind geplant worden im Sinne der Vereinfachung.
3. Der Landerwerb erfolgt nicht willkürlich, sondern einvernehmlich. Wenn man von Enteignungen spricht, ist das schlichtweg gelogen. Der Kanton geht auf die Leute zu, sucht Lösungen – und nur

in wenigen Fällen geht es nicht anders, als dass ein Stückchen Land arrondiert werden muss. Der Kanton setzt auf das Gespräch; von Enteignungen kann keine Rede sein.

4. Die Umfahrungsstrasse Allschwil ist zwar wichtig, aber kein Grund, das Tram zu stoppen. Dieses Projekt läuft parallel, mit einem anderen Zeithorizont. Sollte es nun einbezogen werden, würde dies das Projekt an der Binningerstrasse um Jahre verzögern.

5. Das Entwicklungsgebiet Binningerstrasse in Allschwil braucht ein Tram – und zwar nicht irgendwann, sondern jetzt, mit dem Erneuerungsprojekt. Im Gebiet Ziegelei/Letten entstehen neue Wohnflächen, wie von Andreas Bammatter ausgeführt: Bis zu 3'000 Menschen werden dort wohnen und arbeiten. Damit entsteht ein grösseres Mobilitätsbedürfnis, das abgedeckt werden muss. Wird nicht rechtzeitig gehandelt, droht der Autoverkehr an der sehr stark belasteten Binningerstrasse mit noch mehr Stau ganz zusammenzubrechen. Davon würden die KMU garantiert nicht profitieren.

Darum ist die Motion abzulehnen und so der Weg frei zu machen für eine leistungsfähige ÖV-Verbindung in Allschwil

Karl-Heinz Zeller (Grüne) erklärt, die Grüne/EVP-Fraktion lehne die Motion entschieden ab. Man kann die Frage wohl immer wieder diskutieren, ob man den ÖV will, ob man das Tram will – aber diese Frage ist schon in der Kommission ausgiebig diskutiert worden, wie Pascal Ryf gesagt hat. Die Kommission hat einen Marschhalt vereinbart und die Beratungen ausgesetzt. Was nun aber hier geschieht, ist eine Kommissionsberatung. Andreas Bammatter hat in einem eindrücklichen Referat viele Argumente genannt, die unterstützenswert scheinen. Aber man sollte sich nun an das in der Kommission Vereinbarte, also den Marschhalt, halten. Wie es die Allschwilerinnen und Allschwiler lösen, ist ihnen überlassen – jedenfalls hat die Kommission gesagt, sie wolle auf die Bevölkerung von Allschwil hören. Wenn dann die Antwort vorliegt, wird weiter beraten. Solche Vorstösse sind nicht effizient, nicht technologieoffen – so würde es jedenfalls Rolf Blatter sagen, wenn man einfach etwas verbieten will. Die Motion bringt niemanden einen Schritt weiter – deshalb ist sie abzulehnen.

Urs Kaufmann (SP) nimmt Florian Spiegels Frage auf, ob die Gemeinde Allschwil für die Tramverlängerung sei. Dies ist offenbar Thema im dortigen Einwohnerrat, wo man eine fakultative Abstimmung durchführen möchte. Das ist jedoch nur die Hälfte der Frage. Die andere, ebenso wichtige Hälfte betrifft die Entwicklung an der Binningerstrasse: Nur wenn es eine bessere ÖV-Erschliessung gibt und die Erschliessung der neuen Wohnungen und Arbeitsplätze gesichert ist, ist diese Entwicklung überhaupt bewilligungsfähig. Erst müssen die Quartier- und Teilzonenpläne genehmigt sein, weil sonst erneut genau das passiert, was man im Bachgraben erlebt hatte: Die Entwicklung schreitet schneller voran als die notwendige ÖV-Erschliessung. Die Folge: Verkehrschaos.

Daher muss man beide Themen gemeinsam diskutieren: nicht nur die Tramverlängerung, sondern auch die Frage, ob man die Entwicklung an der Binningerstrasse überhaupt will – die Veränderungen, die Verdichtung, die neuen Wohnungen und die neuen Arbeitsplätze. Genau darin liegt ein Teil der Ursache der aktuellen Diskussion. Die KMU, die sich heute wehren, verfügen dort über günstige Gewerberäume, die sie mieten können. Diese Räume werden jedoch irgendwann verschwinden. Mit einer Opposition gegen die Tramverlängerung lässt sich die Entwicklung blockieren oder zumindest verzögern – und damit sichert man sich faktisch den eigenen, noch zahlbaren Raum.

Dafür, dass KMU irgendwo zahlbaren Gewerberaum finden, hat Urs Kaufmann ein gewisses Verständnis. Aber man soll sich keine Illusionen machen – wenn die Entwicklung an der Binningerstrasse so stattfindet, wie sie in Allschwil geplant ist, wird es dort keine günstigen Gewerberäume mehr geben, weder für kleine KMU noch für Elektrikerbetriebe, Gipserbetriebe oder andere Handwerksunternehmen. Das ist der eigentliche Treiber hinter der Opposition gegen die Tramver-

längerung. Man meint aber effektiv etwas anderes: Dass die Entwicklung nicht so schnell voranschreitet, wie sie derzeit vorgesehen ist. Deshalb muss man über beides reden: Will man die Entwicklung – oder will man sie nicht? Und wenn man sie will, dann braucht es zwingend eine bessere ÖV-Erschliessung und keine erneute Variantenprüfung und kein Alles-infrage-Stellen. Aus diesem Grund ist die Motion überflüssig.

Regula Streun-Schäfer (EVP) weiss als Kind einer Kleingewerbefamilie, dass es für Lieferanten einen guten Zugang braucht. Mit der geplanten Strassenführung, der Breite und den beiden Kreisel ist dieser sehr gut gewährleistet. Ebenso braucht es eine sehr gute Erreichbarkeit für Architektinnen und Architekten. Da der Standort so nahe bei Basel liegt, kommen viele von ihnen mit dem Velo. Es ist sehr bedauerlich, dass man die Linie 8 nicht weiter ins Dorf ziehen und ins Liniennetz integrieren kann. Es ist zu hoffen, dass dies in einem zweiten Schritt möglich wird. Ein Bus ist jedoch keine wirkliche Alternative. Das zeigt bereits die Verlängerung der Buslinie 48 ins Hegenheimermatt-Quartier: Der Bus fährt zwar direkt zum Bahnhof, doch zu Stosszeiten oder in hochfrequentierten Phasen kommt er mit 5 bis 7 Minuten Verspätung an – und dann ist der Zug verpasst. Daher bringt ein zusätzliches Busangebot nichts. Die Tramverlängerung macht wirklich Sinn – auch wenn sie bedauerlicherweise zu früh endet.

Thomas Noack (SP) verfolgt die Planung als Raumplaner und als ehemaliger Anwohner aus der Nähe des Quartiers seit langem mit. Er stellt fest, dass dort eine Gesamtplanung vorliegt, die modern, gut durchdacht und umfassend ist. Sie berücksichtigt viele wichtige Aspekte und schafft eine stimmige Gesamtentwicklung. Das betrifft sowohl die Entwicklung des Gewerbegebiets – in dem den Gewerbetreibenden und Landbesitzern teils mehr Nutzung ermöglicht wird – als auch die Einbettung des Trams mit einer modernen Gestaltung ins Quartier. Die Gemeinde denkt die Erschliessung konsequent mit, was vorbildlich ist und zusammengehört. Es ist deshalb unverständlich, warum man diese Planung nun infrage stellt.

Das Tram ist alternativlos. Wie bereits erwähnt, steht man mit dem Bus im Stau, wenn man zum Bahnhof fährt; das Tram ist wesentlich zuverlässiger, die Fahrplanstabilität deutlich höher. Es geht darum, dass man aus dem Quartier zum Bahnhof und vom Bahnhof ins Quartier gelangt – das ist die zentrale ÖV-Verbindung, die in der vorliegenden Planung gewährleistet ist. Natürlich kann man noch über einen späteren Lückenschluss diskutieren, aber die grundlegende Erreichbarkeit zwischen Quartier und Bahnhof ist gewährleistet.

Unverständlich ist auch die Diskussion um mögliche Enteignungen. Sehr viele Grundeigentümer erhalten durch die Gesamtplanung zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten; nur wenige müssen geringfügig Flächen abtreten. Dafür profitieren sie von einer attraktiven Erschliessung und einem aufgewerteten Quartier, das künftig an Wirtschaftlichkeit und Prosperität gewinnt – mit mehr Kundenschaft und mehr Frequenz. Diese Kritik ist deshalb nicht nachvollziehbar.

Schliesslich würde die Standortattraktivität ohne Tram deutlich geschmälert, wie die Diskussionen rund um die Erschliessung des Bachgrabens zeigen. Das Gebiet braucht eine leistungsfähige ÖV-Anbindung – und dank dieser Gesamtplanung gelingt das nun. Deshalb ist die Motion unbedingt abzuschreiben.

Margareta Bringold (GLP) fasst sich kurz. Wie Andreas Bammatter und Robert Vogt aus Allschwil bereits ausgeführt haben, ist diese Motion nicht zielführend. Die GLP-Fraktion folgt ihrer Argumentation und lehnt die Motion deshalb ab.

Andi Trüssel (SVP) bestätigt, dass Karl-Heinz Zeller mit seinen Ausführungen recht hat. Mittlerweile sind jedoch eineinhalb Jahre vergangen. Der Redner erinnert sich gut daran, als er damals – frisch operiert – mit ihm gemeinsam das ganze Gebiet abgelaufen war. In dieser Zeit ist aus Sicht der SVP-Fraktion einfach nichts passiert. Deshalb sagt Rolf Blatter zu Recht, dass man jetzt

nochmals über die Bücher gehen und die Situation überprüfen müsse. Es soll nun nicht weiter auf Details eingegangen werden – etwa auf Blaulichtorganisationen, die im Stau stehen und nicht vorwärtskommen. Für Andi Trüssel ist klar: Die Motion muss unterstützt werden, damit es endlich einen Schritt vorwärtsgeht.

Rolf Blatter (FDP) macht zwei, drei Bemerkungen zu den vorgebrachten Argumenten. Erstens ist der Lückenschluss zum 6er-Tram eine relative alte Idee, die damals von Felix Keller eingebracht wurde, der weiterhin dahintersteht. Im Endausbau bleibt dieser Gedanke bestehen – und er würde Sinn machen. Es lässt sich aber nicht wegdiskutieren, dass gute Projekte in der Umsetzung ihren Preis haben.

Zum Gartenhof: Dort bleibt zwar teilweise Grünfläche bestehen, aber es entsteht eine Wendeschleife des Trams direkt neben einem Schulhaus. Eine solche Kombination ist keine gute Lösung. Auch der Plan mit der sehr langen Tramhaltestelle von rund 300 Metern und dem «Wächterhäuschen» in der Mitte wirft Fragen auf. In der Diskussion wurde erwähnt, man überlege in Allschwil, an dieser stark befahrenen Strasse eine Kita zu bauen. Dies wäre angesichts der Nähe zur Haltestelle und der Verkehrssituation problematisch. Das kann ja nicht erst gemeint sein.

Ein Tram ist unflexibel – genauso wie eine Gondel nur dort fahren kann, wo das Seil hängt, kann ein Tram nur dort fahren, wo Schienen liegen. Bereits vor über zehn Jahren wurde beim Waldenburgerli über die Alternative Tram oder Bus diskutiert. Dort liegen die Verkehrszahlen bei rund 4'300 Fahrgästen, und es wurde bewiesen, dass ein Bus diese Leistung gut erbringen kann. Testfahrten zeigten, dass ein Bus in der Rushhour die Strecke in 21 Minuten zurücklegt – gleich schnell wie das Waldenburgerli. Solche Fahrgastzahlen gibt es Allschwil nicht; ein Bus wäre somit sicher machbar.

Zur fakultativen Abstimmung: Es gehört zur Demokratie, dass diese nur ein teilweises Resultat gibt. Wer abstimmt, entscheidet. Wenn das Thema im Dorf so umstritten ist, wird die Stimmbeteiligung hoch sein. Und dann gilt «les absents ont toujours tort». Mit anderen Worten: Wer nicht zur Abstimmung geht, ist selber schuld. Das Resultat muss man dann akzeptieren.

Auf der eingeblendeten Karte war ersichtlich, dass es zahlreiche einzelne Quartierplanungen gibt, die nicht alle miteinander zusammenhängen. Einzelne davon – insbesondere die stadtnahen – könnte man unabhängig von der Tramverbindung weiterführen, etwa das Hochhausprojekt von Morath.

Zu den Enteignungen: Beim Doppelspurausbau in Binningen gab es eine vergleichbare Situation mit rund 30 Eigentümern, deren Land letztlich abgekauft wurde. Am Ende kommt es so oder so zu einem Eigentumsübergang – mit mehr oder weniger Freiwilligkeit. Ob man von Gesprächen oder Enteignung spricht, ändert am Ergebnis wenig. Das ist eine semantische Frage. Aus liberaler Sicht ist es jedoch grundsätzlich nicht wünschbar, dass Eigentümer Land oder Häuser abgeben müssen.

Rolf Blatter wiederholt, dass der KMU-Verband Allschwil – der neue Vorstand – schriftlich festhält, dass er die Motion unterstütze. Er fordert, die Planung nochmals zu prüfen, inklusive einer Busvariante.

Zum Schluss noch ein Wort zu Pascal Ryf, der gesagt hatte, die Mitte würde die Motion unterstützen, wenn Punkt 4 gestrichen werde. Rolf Blatter erklärt sich bereit, Punkt 4 zu streichen. Damit würde er die Motion beibehalten – und rechnet fest mit der Unterstützung der Mitte, der SVP und der FDP.

Andreas Bammatter (SP) findet es schade, dass Rolf Blatter von einer Kita spricht. Es geht hier aber um die Entwicklung eines Gesamtplans, und nicht darum, ob eine Kita an diesem oder jenem Ort gebaut wird. Ebenso sprach Rolf Blatter von einer Tram-Wendeschleife neben dem Schulhaus und dass das zu gefährlich sei. Glaubt man ernsthaft, dass dies bei der Planung nicht berücksichtigt wird? Das sind Diskussionsbeiträge, die im jetzigen Planungsstand nicht sachlich sind. Für An-

Andreas Bammatter ist dieses Thema reine Stimmungsmache.

Zum Thema Enteignung sagte bereits Robert Vogt, dass dies möglich sei. Aber auch auf der anderen Seite des Rats gibt es Personen, die Autobahnen oder Umgehungsstrassen befürworten. Und auch dort geben die Betroffenen ihr Land nicht freiwillig ab, sondern müssen es ebenfalls zur Verfügung stellen. Dort, wo Andreas Bammatter seinen Familiengarten hat, stellt sich im Zusammenhang mit der möglichen Umfahrung diese Frage ebenfalls. Dessen muss man sich bewusst machen.

Es geht hier also nicht um eine Kita oder eine Schlaufe beim Schulhaus, sondern um ein Entwicklungspotenzial, das für den Kanton, vielleicht sogar für die Schweiz, und sicher für Allschwil sinnvoll und notwendig ist. Deshalb wird der Landrat gebeten, die Motion nicht zu überweisen, damit Schritt für Schritt weitergearbeitet werden kann. Es gibt noch viele offene Fragen zu klären, die aber in den Prozess einfließen und hier wieder behandelt werden. Allschwil und die Kommission sind dran und prüfen alles sorgfältig.

Abschliessend noch ein Wort zur fakultativen Abstimmung: Der Redner hatte sich zuvor etwas unklar ausgedrückt. Die rund 2'000 Menschen können gar nicht abstimmen, weil sie noch gar nicht im Dorf wohnen. Auch jene, die aus Binningen oder Oberwil täglich durchfahren, können in Allschwil nicht abstimmen. Und die Elsässerinnen und Elsässer dürfen ohnehin nicht abstimmen. Deshalb muss der vorhandene Raum, insbesondere die Strasse, so genutzt werden, dass alle Verkehrsträger profitieren – und das Tram darf dabei nicht ausgeschlossen werden.

Florian Spiegel (SVP) hält fest, dass es sich um eine *konsultative* Abstimmung handelt. Fakultativ ist eigentlich jede Abstimmung, weil man entscheiden kann, ob man teilnimmt oder nicht. Eine konsultative Abstimmung hingegen dient dazu, die Bevölkerung direkt zu befragen, ob sie ein Projekt will oder nicht. Urs Kaufmann hatte etwas Gutes gesagt: Bei den Quartierplänen stellt sich nämlich die Huhn- oder Ei-Frage. Darum dreht es sich die ganze Zeit. Möchte man Entwicklung, braucht es das Tram – und das Tram braucht es für die Entwicklung. Wer muss zuerst Ja sagen? Muss die Gemeinde zuerst zustimmen, indem sie Zonen- und Quartierpläne verabschiedet, oder muss der Kanton zum Tram Ja sagen? Die Schwierigkeit liegt darin, dass das eine kommunal, das andere kantonal entschieden wird. Diese Unsicherheit führt dazu, dass das Thema seit eineinhalb Jahren hin- und hergeschoben wird. Niemand ist sich ganz genau sicher, auf wen man warten soll. Irgendwann muss man aber einfach anfangen. Nun spricht man von 2'000 oder 3'000 Menschen. Dies ist ein weiterer Faktor, der berücksichtigt werden muss. Es ist keineswegs klar, dass das Entwicklungsgebiet bereits entschieden ist. An Veranstaltungen, an denen die Bevölkerung teilgenommen hatte, war der Unmut überaus deutlich spürbar. Viele fühlten sich überfordert. Da zahlt Allschwil CHF 18 Mio. in den Finanzausgleich, baut ein Schulhaus, von dem es hiess, dass es den Bedarf auf lange Zeit decken soll, und schon hört man von einem neuen Schulhaus – und nun kommt die Entwicklungsdiskussion um 3'000 neue Wohnungen. Das versteht die Bevölkerung nicht mehr; es wird ihnen zu viel.

Noch ein Wort zur Situation der KMU: Das Gewerbe wurde zunehmend verdrängt. Dies lässt sich gezielt betreiben durch eine Politik der Immobilienbewirtschaftung, indem grosse, freistehende Leerflächen entstehen. Es wird aber kein KMU beispielsweise 2'500 m² zu CHF 340, beschränkt auf zwei Jahre, mieten. Auf diese Weise lässt sich Leerstand generieren, um danach zu behaupten, der Bedarf sei vorhanden. Wenn der Kanton aber eine eigene Website betreibt, um auf Flächen für KMU hinzuweisen, zeigt sich der Druck auf diese Unternehmen. Die Standortförderung erkennt dann, dass die Nachfrage bei den KMU gegeben ist. Gleichzeitig werden sie aus den Zentren vertrieben. Ist das sinnvoll? Soll die Verkehrspolitik wirklich so gestaltet werden, dass man die Dienstleistungen in der Nähe behält, während gleichzeitig KMU aus den Zentren gedrängt werden? Viele Probleme sind bislang ungelöst. Deshalb sollte man jetzt nicht irgendetwas durchdrücken, sondern man muss der Bevölkerung zuhören und sie entscheiden lassen, ob sie das Projekt

grundsätzlich möchte oder nicht.

Das, was aktuell auf dem Tisch liegt, ist das, was man sich wünscht – aber viele Bürgerinnen und Bürger finden es nicht richtig. Man kann zwar ein Hochglanzmagazin dazu verteilen, doch man muss auf der letzten Seite genau prüfen, wer es unterstützt hat. Dann wird deutlich, dass diejenigen, die das Magazin, das die Weiterentwicklung propagiert, unterstützen, in der Regel auch von ihr profitieren. Ob dies der Meinung der Bevölkerung entspricht, ist fraglich.

Thomas Noack (SP) fühlt sich von Florian Spiegel herausgefordert. Es ist Sache der Gemeinde Allschwil, über ihre Quartierplanungen abzustimmen. Dabei redet die Bevölkerung beziehungsweise der Einwohnerrat über jeden einzelnen Quartierplan mit und entscheidet, ob sie dort Wohnen oder eine Entwicklung zulassen möchte oder nicht. Kantonsaufgabe ist es, das Gebiet mit dem Tram zu erschliessen. Und das steht in der Verantwortung des Landrats. Es ist eigentlich nicht korrekt, hier im Landrat darüber zu diskutieren, ob die Gemeinde Allschwil die Quartierentwicklung möchte, denn das ist ein Allschwiler Problem. Möchte die Gemeinde die Entwicklung, ist es die Aufgabe des Landrats, dafür zu sorgen, dass dieses Gebiet gut erschlossen ist.

Thomas Eugster (FDP) erklärt, dass hier zwei Dinge stattfinden. Auf der einen Seite geht es um die Nutzung eines Entwicklungsgebiets in Allschwil, was offenbar umstritten ist. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen und läuft noch. Wenn die Entwicklung wie geplant stattfindet und viele Menschen dort leben, muss das Gebiet verkehrstechnisch erschlossen werden. Dann wird auch das Tram die richtige Lösung sein. Wenn man jedoch auf Vorrat eine Tramerschliessung macht, noch bevor die Quartierentwicklung beschlossen ist, wird man damit scheitern. Ähnliche Erfahrungen hatte man schon in Pratteln gemacht, und das wird auch in Allschwil geschehen. In der Bau- und Planungskommission konnte man sehen, dass die Gemeinde Allschwil erst ihre Hausaufgaben machen muss, damit klar ist, dass die Bevölkerung die Entwicklung befürwortet. Ist das der Fall, muss das Gebiet auch entsprechend erschlossen werden. Es gibt also eine gewisse Reihenfolge: Zuerst entscheidet die Gemeinde über die Entwicklung, danach kann über die Erschliessung gesprochen werden.

Bezogen auf die Motion geht es zunächst um eine objektive Neubewertung, also das Gegenüberstellen der Tram-Variante mit anderen Varianten. Das ist möglich und unproblematisch. Zweitens geht es um den verbindlichen Schutz der Erreichbarkeit der KMU während der Bauphase. Dies ist ein wichtiger Punkt und für Thomas Eugster unproblematisch. Drittens geht es um den Verzicht auf Enteignungen. Wenn das Projekt realisiert werden soll, muss alles möglichst so gestaltet sein, dass es mit allen zusammen funktioniert. Die Zonenplanung ist insofern verzahnt. Denn gibt es dabei Enteignungen, ist diese gefährdet oder wird verzögert. Es wird deshalb gefordert, möglichst darauf zu verzichten. Bei der Tramverlängerungsvorlage sieht es so aus, als seien dort keine Enteignungen mehr enthalten.

Bei der Behandlung der Geschäfte muss also die Reihenfolge eingehalten werden: Allschwil muss erst die Zonenplanung fertigstellen und durchbringen, danach kann über das Tram und die Erschliessung befunden werden. Dies wird noch eine Zeit dauern. Aus Sicht des Redners könnte die Motion deshalb nun überwiesen werden, damit die Fragen geklärt sind, wenn die Vorlage dann in der Bau- und Planungskommission behandelt wird.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hat grosses Verständnis für das Votum von Florian Spiegel und kann nachvollziehen, dass Veränderungen in einem Dorf Ängste auslösen, da manche Menschen in eine Richtung und andere in die andere Richtung wollen. In der Kommission wurde beschlossen, auf den Entscheid zu warten. An Andi Trüssel: Demokratie braucht manchmal Geduld, gerade wenn man die Bevölkerung einbeziehen möchte. Die Fragen sind aber bereits objektiv geklärt. Deshalb ist der Auftrag, wie er in der Motion gefordert wurde, unnötig. Aus diesem Grund lehnt Karl-Heinz Zeller die Motion ab.

://: Mit 37:35 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die modifizierte Motion abgelehnt.
