

Beschluss des Landrats vom 13.11.2025

Nr. 1421

20. Effizienz und Potenzial von Luftseilbahnen im Baselbiet – Chancen für den ländlichen und den urbanen Raum?

2025/154; Protokoll: pw

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen und beantrage dessen Abschreibung. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Manuel Ballmer (GLP) freut sich, endlich zu seinem Vorstoss betreffend Luftseilbahnen sprechen zu dürfen. Das Feedback zum Vorstoss war riesig. Zum ersten Mal hat er Fanpost erhalten: Von Maturanden, die ihre Maturarbeit zum Thema schreiben, von Senioren aus der Zentralschweiz, die ihn sogar besucht haben, oder von ÖV-Freunden, die ihm Zeitungsartikel und eigene Studien zugeschickt haben. Hinzu kamen viele Rückmeldungen aus der Bevölkerung und ganz viele Presseartikel. Manuel Ballmer hat Spannendes erfahren über bestehende und vergangene Seilbahnprojekte auch im Baselbiet. Umso mehr erstaunt war er über die Reaktion des Regierungsrats. Die BUD hat für einmal in vorauseilendem Gehorsam etwas schnell und viel geprüft, obwohl der Landrat das Postulat noch nicht überwiesen hat. Der Regierungsrat schreibt in seiner Begründung von einer Kurzanalyse, aber trotzdem scheint die Erkenntnis bereits zu bestehen, dass es im ganzen Kanton Basel-Landschaft keine einzige Ortschaft und kein Quartier gäbe, wo Luftseilbahnen Potenzial hätten.

Vielleicht liegt auch ein Missverständnis vor: Die im Vorstoss genannten Verbindungen stellen nur einen Denkanstoss dar und keine abschliessende Liste; deshalb auch der Titel «denkbare Verbindungen». Der Begründung des Regierungsrats ist aber nun zu entnehmen, dass die aufgelisteten Verbindungen geprüft worden seien, jedoch kein Potenzial hätten. Umso schwieriger erscheint das Fazit. So steht, dass Seilbahnen eine geeignete Lösung seien, um in gewissen Fällen Verkehrsströme zu bewältigen, und dass sie auch in bestimmten Fällen gewisse Vorteile hätten. Gleichzeitig wird Manuel Ballmer zum Vorwurf gemacht, dass der Vorstoss – d. h. die Suche nach einem Anwendungsfall für Seilbahnen – dem Grundsatz widerspreche, Lösungen auf der Basis einer konkreten Problemstellung zu suchen. In diesem Zusammenhang erinnert der Redner den Regierungsrat gerne daran, dass dies bei alten «Schrottbrücken» so gemacht wird.

Aus der Bevölkerung hat Manuel Ballmer konkrete Vorschläge für Seilbahnverbindungen erhalten. Der Verein ÖV-Freunde Baselland hat in einer Studie zwölf oder dreizehn mögliche Seilbahnverbindungen anhand planerischer Werte und mit den Verkehrsplanungstools geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass mindestens zwei Verbindungen vertiefter geprüft werden müssen. Eine davon führt vom Bahnhof Pratteln zum Quartier Grüssen via Schweizerhalle nach Wyhlen. Diese Verbindung tangiert wie auch Jan Kirchmayrs Vorstoss für eine neue Busverbindung über die Brücke beim Kraftwerk Augst die Problematik, dass es zu wenige Brücken über den Rhein gibt. Diese Verbindung war ausserdem auch Teil eines Anregungsverfahrens der Prattler Bevölkerung. Stephan Burgunder, Gemeindepräsident von Pratteln, musste diese aufgrund der zahlreichen Initiativen aus der Bevölkerung in die Planung der Gemeinde aufnehmen. Die zweite, prüfenswerte Verbindung führt vom Bahnhof Muttenz nach Riehen. Auch an anderen Orten in der Schweiz und überall in Europa werden Seilbahnprojekte diskutiert – Manuel Ballmer hat den ganzen Sommer über aus ganz Europa Fotos von Seilbahnen erhalten. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat einen Vorstoss überwiesen, bei dem es um ein Seilbahnprojekt beim Sisslerfeld geht. Auf der anderen Rheinseite soll es ein Parkhaus geben und von dort aus soll mit der Seilbahn der Rhein überquert werden, um zum Sisslerfeld zu gelangen. Damit würden die Autos der Pendler gar nicht erst den Zoll passieren müssen.

Auch im Oberbaselbiet gibt es zwei ganz spannende Verbindungen, gegen die ein ehemaliger Finanzdirektor vom Erdbeerenhügel gekämpft hatte, wie den Chroniken zum Kanton in der Volksstimme zu entnehmen ist. Es gibt also auch im Homburgertal potenzielle Verbindungen, so von Rümelingen nach Wittinsburg oder von Buckten nach Känerkinden. Manuel Ballmer bittet um Überweisen und Stehenlassen des Postulats.

Als **Pascal Ryf** (Die Mitte) vor einigen Jahren einen Vorstoss für eine S-Bahn im Leimental eingereicht hatte, über den intensiv diskutiert wurde, hatte ein Redaktor der BZ Basel zu ihm gesagt, er fände die Idee zwar gut, aber es wäre eigentlich viel schlauer, eine Gondelbahn zu bauen, so wie es sie in Mexiko oder Barcelona gibt. Pascal Ryf hatte die Idee aber nicht weiterentwickelt, da er sich zuerst auf die S-Bahn konzentrieren wollte. Nun hat Manuel Balmer diesen extrem innovativen Vorstoss eingereicht. Es ist schade, ist Regierungsrat Isaac Reber heute nicht anwesend. Die Mitte-Fraktion ist der Meinung, dass man etwas grösser denken und innovativer sein muss. Ein Rückblick in die Geschichte lohnt sich. So gab es einmal die Idee einer Monorail, die nicht gebaut wurde, oder eine Umfahrungsstrasse, die in den 60er-Jahren hätte gebaut werden sollen, aber nicht realisiert wurde. Heute sagen alle, «blöd, dass man nicht innovativer war und es diese Strasse heute nicht gibt». Den Seilbahn-Vorstoss nun einfach als lustige Idee abzutun und in der Schublade zu versorgen, wäre sehr schade. Man verliert nichts dabei, wenn die Idee geprüft wird. Es gäbe damit sogar noch eine weitere Touristenattraktion. «Baselland als innovativer Kanton» - es wäre schön, wenn dies schweizweit wieder irgendwo gelesen werden könnte. Die Mitte-Fraktion unterstützt den Vorstoss mit gutem Wissen und Gewissen und bittet auch die anderen Fraktionen, dies zu tun.

Florian Spiegel (SVP) sagt, die SVP-Fraktion sei für Überweisen. Betreffend Abschreibung sind die Meinungen geteilt. An der Fraktionssitzung gab es eine knappe Mehrheit für Stehenlassen. Die SVP-Fraktion sieht eine Seilbahnverbindung nicht als Instrument zur touristischen Erschliessung – also weder eine Skianlage noch ein Ausflugsort sollten das Ziel sein. In Laax steht eine sehr moderne Anlage, wo Gondeln auf Abruf bestellt und punktuell gewünschte Zielorte angefahren werden können. Die Seilbahntechnik entwickelt sich weiter und es muss keine klassische Hoch-Runterfahrt mehr sein. Eine Seilbahn könnte eine Chance in urbanen Gebieten sein, um zum Beispiel den Bahnhof Pratteln mit zwei, drei Punkten im Industriegebiet zu verbinden. Es handelt sich um ein Postulat und die Grundvoraussetzungen für eine Seilbahnverbindung im Kanton Basel-Landschaft sollen überprüft werden. Vielleicht finanziert ja Baselland Tourismus die Ausarbeitung, dann könnte man nämlich auf die Seilbahn schreiben «Sie können nicht nur im Berner Oberland hoch hinaus. Herzlich willkommen im Baselbiet!»

Die Idee für weitere Seilbahnen im Baselbiet klinge interessant und spannend, stellt **Stephan Ackermann** (Grüne) fest. Die Grüne/EVP-Fraktion ist für Überweisung des Postulats. Manuel Ballmer hat vorhin aufgezeigt, welche Gedanken er sich sonst noch gemacht und welche Inputs er erhalten hat. Für die Mehrheit der Grüne/EVP-Fraktion reichen die Ausführungen des Regierungsrats in seiner Begründung nicht aus, weshalb das Thema weiter vertieft werden soll. Es wurden bereits mehrere Beispiele für prüfungswerte Verbindungen genannt. Das Postulat soll stehengelassen werden.

Thomas Noack (SP) sagt, in der SP-Fraktion verhalte es sich ähnlich wie in den anderen Fraktionen. Die SP-Fraktion ist für Überweisen und betreffend Abschreibung gehen die Meinungen auseinander. Thomas Noack ist selber für Stehenlassen. Der Regierungsrat hat zwar eine erste Auslegeordnung gemacht, aber eine vertiefte Prüfung ist noch nicht erfolgt. Es lohnt sich, nochmals genauer hinzuschauen, denn es wird händeringend nach Verbesserungsmöglichkeiten im öffentli-

chen Verkehr gesucht. Seilbahnen sind eine Möglichkeit, die geprüft werden soll. Ob es sich um die richtige und um eine rentable Lösung handelt, soll der Regierungsrat dann beantworten.

Anita Biedert (SVP) gehört zu jenen in der SVP-Fraktion, die total Fan sind von der Idee. Wichtig ist der Faktor Innovation. Sie ist zwar keine Verkehrsträger-Spezialistin, war aber begeistert von der Idee. Vor zwei oder drei Jahrzehnten gab es die Seilbahnidee im Kanton Basel-Landschaft schon einmal. Die schriftliche Begründung des Regierungsrats hat jedoch für Kopfschütteln gesorgt. Anita Biedert möchte zu jenen Leuten, die sie verfasst haben, nicht gemein sein, aber Argumente wie, man könne die Sesselbahnen nicht heizen, können nun wirklich nicht ernsthaft angeführt werden. Gemäss den Informationen von Anita Biedert handelt es sich um das energie günstigste Transportmittel, das sehr effizient ist. Es handelt sich um eine gute Investition. Der physikalische Aufwand der Reibung, der Räder und der Strassen ist wohl so gross, weil man mit dem Auto viel mehr Gewicht transportiert und so die Strassen belastet – dazu können sicher die Spezialisten mehr sagen. Anita Biedert bittet, das Postulat stehenzulassen, denn sie sieht die Zukunft fürs Baselbiet schon sehr hoch oben.

Thomas Eugster (FDP) sagt, die FDP-Fraktion spiele nun etwas die Spassbremse. Die Idee ist zwar lustig und interessant, aber letztlich geht es darum, den ÖV zu ergänzen. Beim ÖV muss bekanntlich ein entsprechender Kostendeckungsgrad erreicht werden. Möchte man eine Seilbahnverbindung evaluieren, muss bekannt sein, von wo nach wo diese genau führt. Sonst stochert man im Nebel. Damit sich eine Seilbahn wirklich lohnen würde, braucht es eine gewisse Menge an Personen, die sie nutzt. Selbst wenn diese gegeben ist, liegt die Zukunft wahrscheinlich im selbstfahrenden ÖV. Es gibt bereits selbstfahrende Taxis, aber künftig wird es auch solche Busse geben. Die FDP-Fraktion sieht die Zukunft des Baselbieter ÖV nicht bei den Seilbahnen. Diese sind keine sinnvolle Ergänzung des ÖV. Die FDP-Fraktion ist gegen Überweisen und – sollte das Postulat dennoch überwiesen werden – für Abschreiben.

Yves Krebs (GLP) führt aus, mit der Überweisung des Postulats sollten keine weiteren touristischen Seilbahnen geprüft werden. Aber in einer Zeit, in der die Gedanken und Hirnwindungen für die nächsten 50 Jahre um das Herzstück kreisen, wäre es interessant, die Pendlerströme zu evaluieren und an welchen Orten Seilbahnen helfen könnten, diese zu bewältigen. Wie vorhin gehört, ist Pratteln eine interessante Destination oder vor allem auch Verbindungen über den Rhein. Die in den nächsten 50 Jahren zu klärende Frage ist ja immer noch, wie man mit dem ÖV von Riehen ins Kägenquartier oder Richtung Muttenz kommt. Die Verbindung Riehen-Muttenz ist heute eine absolute Katastrophe und hier gibt es nun interessante Ansätze. Ein anderes Beispiel ist das utopische Lieblingsprojekt von Yves Krebs: die Verbindung von Dornach-Arlesheim nach Liestal. Der Vorstoss ist eine Prüfung wert.

Marc Scherrer (Die Mitte) dankt Manuel Ballmer für den Vorstoss – in diesem Fall gehe er mit ihm sehr einig. Vor zwei Wochen wurde darüber diskutiert, welche Projekte im Bereich Strassen und ÖV anstehen. In der Pipeline befinden sich sehr wenige Projekte. Manuel Ballmer meinte, er wäre froh über etwas mehr Innovation seitens Regierungsrat. Marc Scherrer wäre schon froh, wenn in diesem Bereich überhaupt etwas käme. Die wenigen Projekte, die es gibt, werden so schwerfällig – siehe Zubringer Bachgraben –, dass kaum jemand mehr daran glaubt, dass sie effektiv umgesetzt werden. Es wäre falsch den vorliegenden Vorstoss nicht zu überweisen, denn es wäre quasi ein Denkverbot. Es ist wichtig, dass der Regierungsrat sich mit dem Thema auseinandersetzt. Niemand weiss, ob eine Gondel letztlich das richtige Vehikel ist, aber es ist zumindest prüfenswert. Thomas Eugster hatte gesagt, es brauche klare Verbindungen, um überhaupt eine Evaluation vornehmen zu können. Der Regierungsrat kann in seinem Bericht ausarbeiten, welche Verbindungen sinnvoll wären und diese dann evaluieren. Wie bereits vor zwei Wochen gesagt, befindet man sich

leider an dem Punkt, dass der Landrat über Vorstösse oder die Bevölkerung über Initiative – Stichwort Südumfahrung Liestal–Arlesheim – dem Regierungsrat Druck aufsetzen muss, damit überhaupt etwas passiert. Dies ist denkbar schlecht. Der BUD-Vorsteher ist heute nicht anwesend, aber zumindest vor zwei Wochen konnte er nicht viel mehr dazu sagen.

Zusammengefasst: Um Überweisung wird gebeten. Es ist zentral, dass keine Denkverbote auferlegt werden und in die Zukunft geschaut wird, was geeignete Projekte im Bereich MIV und ÖV wären. Sobald die Fakten auf dem Tisch liegen, kann gemeinsam zum Schluss gekommen werden, was sinnvoll ist und was nicht.

Peter Hartmann (Grüne) fragt, was der Kompromiss zwischen der Leimentaler S-Bahn von Pascal Ryf und der Seilbahn von Manuel Ballmer sei. Vielleicht ist es die Wuppertaler Schwebebahn – dies als nicht ganz ernstzunehmender Beitrag.

Bei der Rheinlehne in Pratteln gab es einmal die Idee einer Brücke für den Langsamverkehr über den Rhein. Was daraus geworden ist, ist Peter Hartmann nicht bekannt. In der Antwort des Regierungsrats fehlt der Kosten-Nutzen-Vergleich zum Beispiel zwischen einer Seilbahn und einer Brücke über den Rhein. In diesem Sinne schliesst er sich seinen Vorrednern an und bittet um Überweisung und Stehenlassen des Postulats.

Jan Kirchmayr (SP) sagt, das Thema sei vor rund fünf Jahren schon einmal im Landrat und in den Medien gewesen. Es gab eine Gruppe von Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten, die sich verschiedene Strecken im Baselbiet angeschaut und geprüft hatten, wo eine Verbindung aufgrund einer entsprechenden Nachfrage rentieren würde. Das Ergebnis war die Strecke zwischen dem Bahnhof Pratteln und dem Grüssen-Gebiet. Bereits damals wurde darüber diskutiert, wie die Frage der Zugänge gelöst werden könnte. Diese Frage muss tatsächlich geklärt werden. Wie und wo steigen die Leute in eine Seilbahn ein, die zehn oder 15 Meter über dem Boden fährt? Jan Kirchmayr fände es auch interessant, eine Verbindung über den Rhein zu prüfen, sei es nun nach Grenzach-Whylen oder Riehen.

Das Postulat soll stehengelassen werden, damit der Regierungsrat sorgfältig prüfen und berichten und auch die Frage betreffend Zugangspunkte klären kann.

Rolf Blatter (FDP) hat zwei Bemerkungen: Florian Spiegel hatte gesagt, man könne sich vorstellen, dass die Gondel irgendwo fährt. Er geht aber immer noch davon aus, dass die Gondel dort fährt, wo ein Seil ist. Wenn es wirklich Projekte für Seilbahnen gäbe, welche rentieren würden, dann läge wahrscheinlich schon lange ein Gesuch auf dem Tisch zum Bau einer Seilbahnanlage. Es liegt aber kein einziges Gesuch vor und es gibt auch nur eine einzige Bahn im Baselbiet und zwar in Waldenburg. Anita Biederts Vergleich zum Auto hinkt. Würde man mit einer Seilbahn vom Bahnhof Pratteln nach Grüssen fahren können – mit einer Höhendifferenz von wahrscheinlich null Metern –, müsste man trotzdem zuerst mit dem Auto zum Seilbahnstartpunkt gelangen. Entsprechend handelt es sich um rein touristisches Thema – wenn überhaupt –, das in der Ebene keinen Sinn ergibt. Vor dem Hintergrund, dass die Verwaltung nicht mit unrealistischen Themen belastet werden soll, die nicht finanzierbar sind, sollte der Vorstoss auch nicht überwiesen werden. Jeder darf sich gerne in seiner Freizeit darüber Gedanken machen, aber es wäre unsinnig und wirtschaftlich falsch, die Frage mit einem viel zu hohen Aufwand weiter abklären zu lassen. Sonst kommt dann irgendeiner mit der Idee, Zeppeline oder Ballone fliegen zu lassen, was bekanntlich auch nicht wirklich umsetzbar wäre.

Manuel Ballmer (GLP) sagt zu Rolf Blatter, dass man zur bereits bestehenden Seilbahn im Baselbiet, die sich übrigens in Reigoldswil befinde, tatsächlich entweder mit dem Auto fahren oder mit dem Bus und dann zu Fuss von der Haltestelle weiter gehen müsse. Die Idee wäre schon, dass die Seilbahn beim Bahnhof starten würde. Sowohl die ÖV-Freunde als auch Stephan Burgunder se-

hen dies so. Manuel Ballmer hatte bereits vor dem Einreichen des Vorstosses mit Matthias Ritter darüber diskutiert, der ebenfalls meinte, dann müssten überall Parkplätze gebaut werden. Würden die Seilbahnstationen bei bestehenden ÖV-Punkten errichtet, wäre dies aber nicht nötig. In Zürich gibt es ein solches Beispiel direkt ab einer S-Bahn-Station, das hoffentlich bald realisiert wird. Seilbahnprojekte haben es aus verschiedenen Gründen schwer, und diese sollen auch nicht verneint werden. Dazu gehört die Streckenführung oder die Einsehbarkeit. Überlegungen zu Seilbahnzugängen etc. sind nichts Neues. Manuel Ballmer wurden Bilder aus den 50er-Jahren zugeschickt, die zeigten, wie die Zugänge ausgesehen haben: auf der Landiwiese standen Türme mit Liften. Danke an Florian Spiegel für das Beispiel des FlemXpress in Laax. Dabei handelt es sich um eine ganz tolle Technologie, bei der die Gondel nicht nur am Seil bleibt, sondern auch einen Motor hat, um Weichen zu nehmen, die Richtung zu wechseln und jene Punkte anzufahren, wo sie hinbestellt wurde. Das Gleiche funktioniert auch mit Lastgondeln, die Euro-Paletten transportieren können. Dazu gibt es das Beispiel einer grossen Transportanlage für Äpfel im Südtirol. Manuel Ballmer freut sich über die Unterstützung seines Postulats.

://: Mit 63:16 Stimmen wird das Postulat überwiesen und mit 57:21 Stimmen stehen gelassen.
