

Liestal, 21. Oktober 2025/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2025/215
Motion	von Rolf Blatter
Titel:	Tramverlängerung Linie 8: Objektive Neubewertung des Projekts zum Schutz lokaler KMU und zur Sicherung der Standortqualität
Antrag	Vorstoss ablehnen

Begründung:

Die Standortattraktivität und die Weiterentwicklung eines der wichtigsten Wirtschaftsstandorte des Baselbiets sind ein zentrales Anliegen in der Langfristplanung des Kantons und des vorliegenden Projekts. Vertreterinnen und Vertreter der KMU waren aufgerufen, am Mitwirkungsprozess teilzunehmen. Sofern sie daran teilgenommen haben, wurden ihre Anliegen gehört und so weit wie möglich berücksichtigt. Die Vorbemerkungen des Motionärs zur Bedrohung der Standortattraktivität und zu Einschränkungen der Betriebe werden in den Stellungnahmen zu den Anträgen behandelt.

Dank der Mitwirkung wurden am Projekt einige gewichtige Anpassungen vorgenommen. Beispielsweise wurde die Verkehrsführung zugunsten von Velofahrenden optimiert oder der Kreisel bei der Spitzwaldstrasse zur neuen Zufahrt «QP Ziegelei Ost» hin verschoben, damit das Restaurant Sonneck erhalten werden kann und um nicht in das ISOS einzugreifen.

Für den Auftrag, eine Busanbindung zu prüfen, wird auf das Postulat [2024/218](#) «Optimierte Buser-schliessung des Areals Binningerstrasse in Allschwil» von Hannes Hänggi vom 11. April 2024 verwiesen, das stillschweigend vom Landrat am 30. Mai 2024 überwiesen wurde.

Es sei eine Variante zu prüfen, das Areal Binningerstrasse mit einer optimierten und direkten Bus-verbinding zum Bahnhof Basel-SBB zu erschliessen. Diese Variante sei der Tramverlängerung finanziell und betrieblich gegenüberzustellen.

Die Beantwortung des Postulats soll zusammen mit der aktualisierten Vorlage zum Projekt der Verlängerung der Tramlinie 8 dem Landrat überwiesen werden.

Zu 1.: Objektive Neubewertung der geplanten Tramverlängerung:

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die beiden Transportunternehmen BVB und BLT haben gemeinsam die Strategie Tramnetz 2030 entwickelt: Entwicklungsareale mit neuen Wohn- und Arbeitsorten sind direkt mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen zu verbinden. Die Tramverlängerung der Linie 8 bis zum Gartenhof ist Bestandteil dieser Tramnetzentwicklung.

Die Tramverlängerung wurde nach positiver Beurteilung des Landrats im Kantonalen Richtplan (V 2.3 Schienennetz) festgesetzt. Sie stellt u. a. eine hochwertige ÖV-Erschliessung des wichtigen Entwicklungsgebiets an der Binningerstrasse (Ziegelei-Letten) dar, sie ergänzt das bestehende ÖV-Netz massgebend und erhöht die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe und KMU.

Anhand einer unabhängigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für das Konzessionsgesuch wurden die volkswirtschaftlichen Kosten und der Nutzen der Tramverlängerung überprüft und nachgewiesen.

Der Bund hat die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Agglomerationsprogramm-Beiträge ebenfalls

überprüft. Er finanziert das Vorhaben mit (40 % der anrechenbaren Kosten, max. CHF 30 Mio.), weil es ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Die Kosten-Nutzenanalyse ist nach wie vor aktuell. Sie berücksichtigt die zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitnehmenden, die sich laut Masterplan Entwicklungskonzept Binningerstrasse im Entwicklungsgebiet niederlassen werden.

Alternative Mobilitätskonzepte erreichen nicht annähernd die gleiche Kapazitäts- und Flächeneffizienz wie das Tram und können den zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im Raum Ziegelei-Letten nicht gerecht werden.

Ein Tram ersetzt bis zu 140 Autos. Ohne Tramverlängerung müssten jeweils zwei Busse eingesetzt werden, die im baselstädtischen Abschnitt jeweils zum Teil voraussichtlich parallel zum jetzigen Tram fahren müssten. Dies rechnet sich betriebswirtschaftlich nicht.

Somit ist die Tramverlängerung ausreichend geprüft worden und Neubewertungen oder weitere Prüfungen sind nicht notwendig, da sie nicht zu neuen Ergebnissen führen.

Zu 2.: Verbindlicher Schutz der Erreichbarkeit der KMU:

Die Sicherstellung der Zugänge zu den Gewerbebetrieben und Wohnüberbauungen auf Allschwiler- und Baselstädtischem Gebiet wird in einem nächsten Schritt mit detailliert auszuarbeitenden Bauetappierungen vertieft geplant.

Der Bauablauf und die einzurichtenden Provisorien werden mit der Gemeinde Allschwil, mit Vertretern des KMU-Verbands Allschwil-Schönenbuch und mit den Direktbetroffenen vor der Unternehmersubmission verbindlich abgestimmt.

Auch nach Inbetriebnahme der neugestalteten Binningerstrasse werden die Gewerbebetriebe über bestehende und neue Kreisel gut erreichbar sein.

Im Gebiet Ziegelei-Letten werden neue Wohn- und Arbeitsräume und, damit einhergehend, zusätzliches Mobilitätsbedürfnis entstehen. Um das zu bewältigen und nicht mehr motorisierten Individualverkehr auf der Binningerstrasse zu generieren, braucht es das Tram als effizientes Verkehrsmittel, um die nötigen Kapazitäten für den Gewerbe- und Kundenverkehr sicher zu stellen.

Die Aussenparkplätze vor dem Einkaufszentrum Letten werden in eine Tiefgarage verlegt. Laufende Quartierplanungen sehen ebenfalls Tiefgaragen vor, sowie die Anordnung von Kunden- und Umschlagparkplätzen entlang der Binningerstrasse. Die Parkplätze der KMU auf der Nordseite der Binningerstrasse bleiben bestehen.

Zu 3.: Verzicht auf Enteignungen:

In der anschliessenden Bauprojektphase werden mit den betroffenen Liegenschaftsbesitzern freihändige Landerwerbsverhandlungen durchgeführt. Voraussetzung dafür ist ein rechtskräftiger Beschluss des Generellen Projektes vom Landrat.

Der Landerwerb soll grundsätzlich im gegenseitigen Einvernehmen geregelt und abgeschlossen werden können. Falls in Einzelfällen keine gütliche Lösung gefunden werden kann und ein öffentliches Interesse höherwiegen sollte, sind Enteignungen nicht auszuschliessen.

Zu 4.: Prioritäre Berücksichtigung der Umfahrungsstrasse Allschwil:

Die nächste Planungsphase der Umfahrung Allschwil in Angriff zu nehmen ist erst sinnvoll, wenn die Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil (ZUBA) gesichert ist.

Die genaue Lage der Umfahrungsstrasse Allschwil ist derzeit nicht definiert. Die Planung bewegt sich in einem ganz anderen Zeithorizont als die laufende Planung der Binningerstrasse. Die Integration der Umfahrungsstrasse in das Projekt der Tramverlängerung würde zu weiteren Abhängigkeiten im Terminplan führen. Sie würde die voraussichtliche Inbetriebnahme der Tramverlängerung Ende 2033 verunmöglichen.

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) im Rahmen der ersten Phase des Projekts der Neugestaltung Binningerstrasse wurden vorgängig mögliche Anschlusspunkte der Umfahrung Allschwil an das bestehende Strassennetz definiert. Dabei wurde auf die Studien zu einer stadtnahen Tangente im Zusammenhang mit dem Projekt «ELBA» (Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-

Allschwil) zurückgegriffen.

So ist sichergestellt, dass mit der Tramverlängerung kein Hindernis für den späteren Bau einer Umfahrungsstrasse Allschwil geschaffen wird.

Fazit:

Die meisten Punkte der Motion werden im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des Projektes konkretisiert oder sich zeigen. Aufgrund der Erläuterungen beantragt der Regierungsrat die Ablehnung der Motion.