

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/608 «Lückenschluss der Tramlinien in Allschwil» 2019/608

vom 26. November 2024

1. Text des Postulats

Am 26. September 2019 reichte Felix Keller das Postulat 2019/608 «Lückenschluss der Tramlinien in Allschwil» ein, welches vom Landrat am 30. Januar 2020 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Gewerbegebiete in Allschwil beim linksufrigen Bachgabengebiet und entlang der Binningerstrasse sollen sich weiterentwickeln. Bis ins Jahr 2035 werden ca. 6'500 neue Arbeitsplätze prognostiziert.

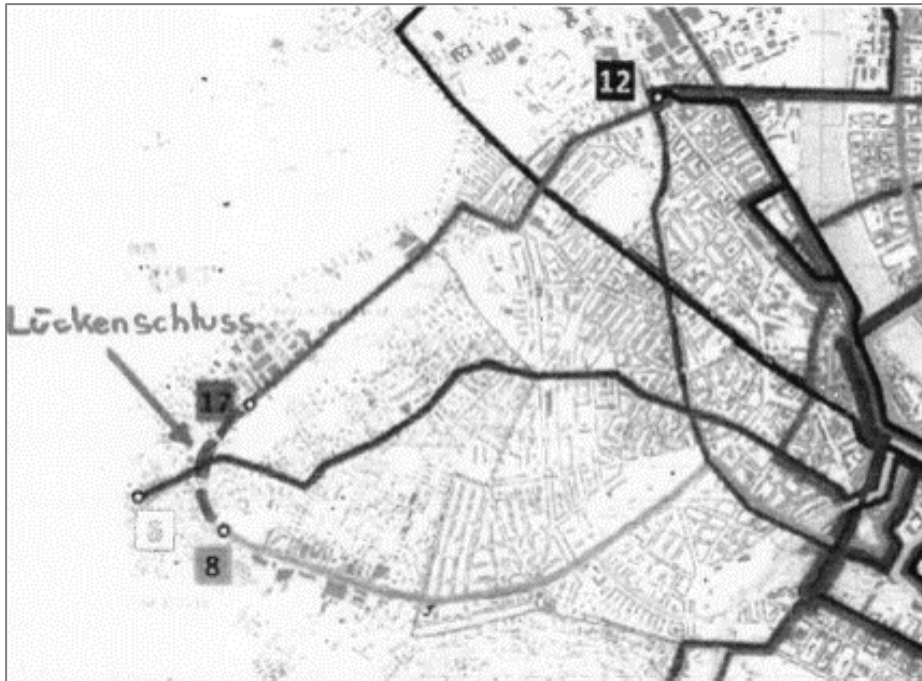
Eindrücklich sind zurzeit die regen Bautätigkeiten der neuen Gewerbebauten im Bachgabengebiet. Für insgesamt über 10'000 Menschen soll es demnächst dort Arbeitsplätze geben.

Dringend notwendig ist deshalb eine gute verkehrliche Erschliessung. Dabei ist neben der geplanten direkten Anbindung des linksufrigen Bachgabengebietes an das übergeordnete Strassennetz (ZUBA) auch ein Ausbau des bestehenden öV-Angebotes notwendig. Diese Erkenntnis ist in der Tramnetzstudie 2040 aufgenommen worden. Die Erschliessung des linksufrigen Bachgabengebietes mit der Tramlinie 17 vom Bahnhof St. Johann ist in diesem Bericht als Zielsetzung definiert.

Bereits fortgeschrittener ist die Planung der Verlängerung der Tramlinie 8 entlang der Binningerstrasse bis zum Schulhaus Gartenhof. Auch in diesem Gebiet sollen zusätzliche 500 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Diese beiden, für Allschwil wie auch für unseren Kanton, wichtigen Arbeitsstandorte dürften erhebliche Pendlerströme von und zu den beiden Bahnhöfen St. Johann und Basel SBB generieren. Beide Arbeitsplatzgebiete sollten also möglichst direkt an die beiden Bahnhöfe angeschlossen werden.

Blickt man nun auf die Karte Tramnetz 2040, so erkennt man bald einmal, dass hier ein Lückenschluss der geplanten Verlängerungen der Tramlinien 8 und 17 zielführend wäre. Zudem könnte damit eine attraktive Ringbahn im Westen von Basel entstehen.



Ratschlag BS 18.1730.01 | Ausschnitt Abbildung 3: Tramliniennetz, Umsetzung Zielzustand 2040)

Der Regierungsrat wird deshalb beauftragt, die Machbarkeit eines Lückenschlusses der bei-den Tramlinien - ggf. mittels einer Tieflage - zu prüfen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Ausgangslage und Auftrag

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben eine gemeinsame strategische Tramnetz-planung mit dem Zielhorizont 2040 ausgearbeitet. Aufgrund diverser politischer Vorstösse im Kan-ton Basel-Stadt wurde diese im Zentrumsbereich überarbeitet, worauf der erste Umsetzungshori-zont 2030 kommuniziert und im Internet publiziert wurde: www.tramnetz2030.ch

Im Rahmen der Tramnetzentwicklung Basel sind in Allschwil zwei grössere Tramausbauprojekte geplant: Die Verlängerung der Tramlinie 8 von der Neuweilerstrasse in Basel durch die Binnin-gerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof (Tram Letten) und eine neue Tramlinie, die das Gebiet Bachgraben via Belforterstrasse und Hegenheimermattweg bis zur Hagmattstrasse an die Stadt Basel anbindet (Tram Bachgraben). Diese Projekte verbessern die Erschliessung der Entwick-lungsschwerpunkte «Binnergerstrasse» und «Bachgraben».

Eine Verbindung der verlängerten Tramlinie 8 mit dem in einem späteren Horizont realisierten Tram Bachgraben ist im Projektspeicher der Tramnetzstudie 2040. Das bedeutet, dass das Infra-strukturelement geprüft und für vertiefungswürdig eingeschätzt wurde, beispielsweise für einen Ho-rizont nach 2040 oder bei sich ändernden Rahmenbedingungen. Schwierig erscheint einerseits die Einbettung in das gewachsene und teilweise ISOS-geschützte städtische Umfeld und die Tramwürdigkeit aufgrund der zu geringen Nachfrage zwischen den Entwicklungsschwerpunkten.

Das Postulat geht davon aus, dass ein Lückenschluss dieser beiden Tramlinien eine Verbesse-rung des Anschlusses des Entwicklungsgebietes Bachgraben an den Bahnhof Basel SBB mit sich bringt, um die zusätzlich erwarteten Pendlerströme besser zu bewältigen. Der Landrat hat die Prü-fung dieses Lückenschlusses beauftragt, einschliesslich der Betrachtung einer Tieflage. Die tech-nische Machbarkeit soll durch eine Variantenstudie geprüft werden, die unterschiedliche Linienfüh-rungen und Bauweisen untersucht.

Der Planungsperimeter erstreckt sich vom Süden mit Anschluss an die Tramverlängerung Letten in der Binningerstrasse bis zum Norden mit Anschluss an die Tramverlängerung Bachgraben im Hegenheimermattweg. Zwischen diesen Punkten ist die Linienführung grundsätzlich frei wählbar.

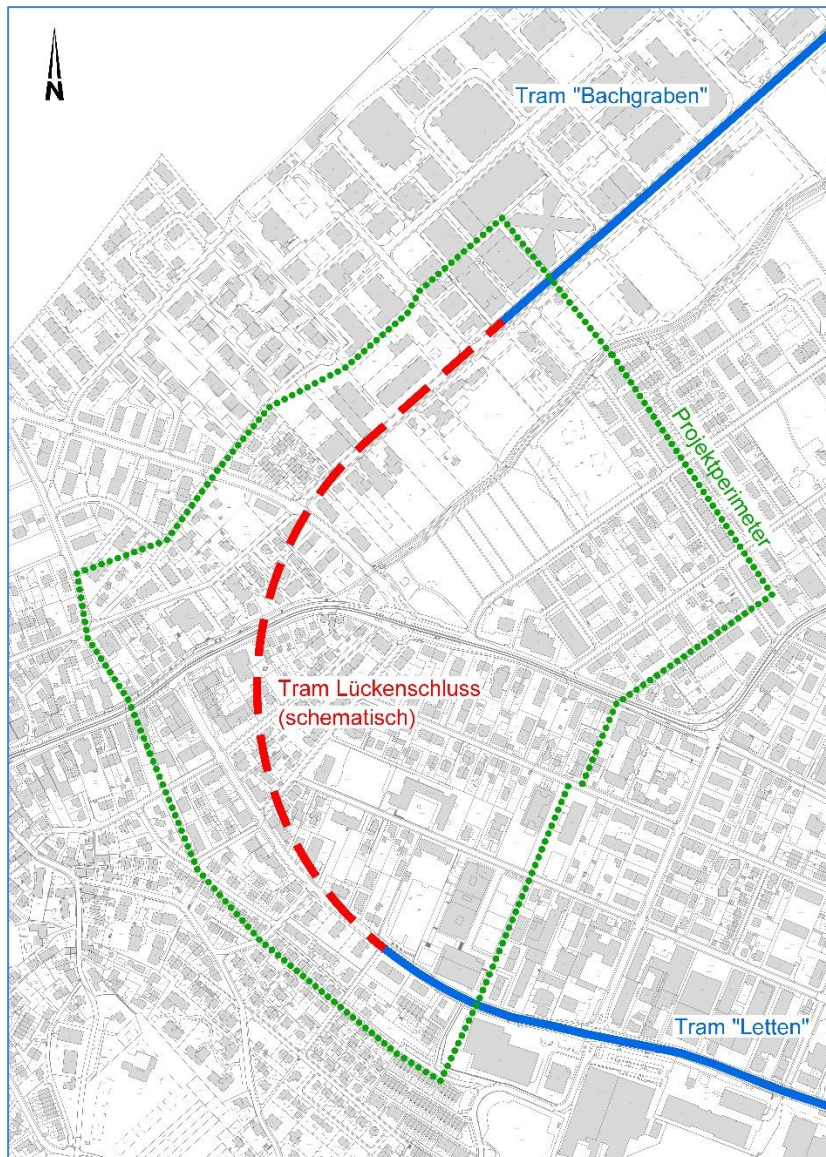


Abb. 1: Projektperimeter

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Heutige Situation

Der Projektperimeter befindet sich östlich des Dorfkerns von Allschwil, zwischen den geplanten Tramverlängerungen «Letten» und «Bachgraben». Der südliche Bereich ist innerstädtisch geprägt mit Wohn- und Geschäftsnutzungen, der nördliche Bereich durch grössere Firmennutzungen (Industrie/Life Science). Die Hauptverkehrsstrassen im Projektgebiet sind die Binningerstrasse, Baslerstrasse und der Grabenring sowie der kommunale Hegenheimermattweg, welcher in diesem Bereich zukünftig ebenfalls zu einer Hauptverkehrsstrasse aufklassiert werden soll. Diese Strassen sind unterschiedlich breit und dienen insbesondere auch dem Geschäfts- und Gewerbeverkehr.

Grundlagen für die Planung / Rahmenbedingungen

Die Planung basiert auf verschiedenen Grundlagen, darunter die bisherigen Planungen der Tramverlängerungen «Letten» und «Bachgraben», Drittprojekte im Bereich Strasse und Tram, spezifische Strassenquerschnitte, Vorgaben der Transportunternehmen und des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), Verkehrsentwicklungen, sowie Normen und Richtlinien.

Die Studie wurde durch einen Ortsbildpfleger begleitet, indes standen vorerst die Prüfung der grundlegenden Machbarkeit und verkehrstechnischer Aspekte im Vordergrund. Auch naturräumliche und umweltrechtliche Aspekte, wie die Beeinträchtigung des Gewässers (Gewässerraum) und seiner Uferbereiche (Ufervegetation) oder die allfällige Reduktion der Frei- und Grünräumen wurden in die Variantenbewertung aufgenommen. Falls das Vorhaben weiterverfolgt würde, müssten diese in einer nächsten Phase vertieft geprüft werden.

Vorgehen

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil wurde ein breiter Variantenfächer erarbeitet. Dabei wurde der Nachweis der technischen Machbarkeit, der horizontalen und vertikalen Linienführung sowie die Verifikation der Haltestellenstandorte erbracht. Zudem wurde eine Grobkostenschätzung je Variante (+/-50%) erarbeitet. Es erfolgte weder eine grobe Bewertung der Wirtschaftlichkeit noch eine detaillierte Bewertung der Zweckmässigkeit.

Für den Lückenschluss wurden verschiedene Lösungsansätze untersucht, die in zwei Hauptkategorien unterteilt sind: oberirdische Varianten und Varianten in Tieflage. Die oberirdischen Varianten umfassen die Basisvariante Hegenheimermattweg, die Variante via Gartenstrasse und die Variante via Baslerstrasse mit verschiedenen Untervarianten entlang des Dorfbachs und Baselmattwegs. Die Varianten in Tieflage umfassen Optionen in Deckelbauweise unter dem bestehenden Strassennetz und eine in bergmännischer Bauweise.

Variantenbeschreibung

Variante 1 – Kirche

Die Linienführung führt durch die Binningerstrasse im Mischtrassee bis zur Kreuzung Baslerstrasse. Sie erfordert diverse Anpassungen und Landerwerb. Die Tramquerung erfolgt rechtwinklig zur Baslerstrasse bis zum westlichen Hegenheimermattweg. Dabei müssen mehrere, teils denkmalgeschützte Gebäude abgerissen werden. Die Kirche St. Peter und Paul selbst würde nicht unmittelbar tangiert. Die Weiterführung erfolgt im Mischtrassee über den neuen Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg bis zur Haltestelle Hagmattstrasse im Hegenheimermattweg.

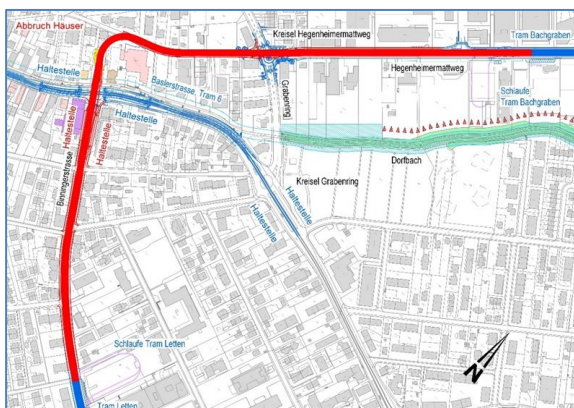


Abb. 2: Variante 1 – Kirche

Variante 2 – Dorfbach

In dieser Variante werden die Tramgleise wie bei der Variante 1 im Mischverkehr durch die Binningerstrasse bis zur Baslerstrasse und nach einer starken Rechtskurve entlang der Tramlinie 6 geführt. Danach zweigt das Trassee ab und verläuft zwischen den Liegenschaften Grabenring 1 und

5, quert den Grabenring und führt entlang des Dorfbachs im Eigentrassee. Mit einer Verschwenkung führt das Trassee in den Hegenheimermattweg. In einer vorzunehmenden Abwägung zwischen dem stark tangierten Gewässerraum und verkehrlichen Bedürfnissen müsste geprüft werden, ob eine Haltestelle Gartenstrasse nördlich des Dorfbachs angeordnet werden könnte. Diese Variante erfordert zudem LSA-Regelungen für die Sicherheit und für die Trampriorisierung.

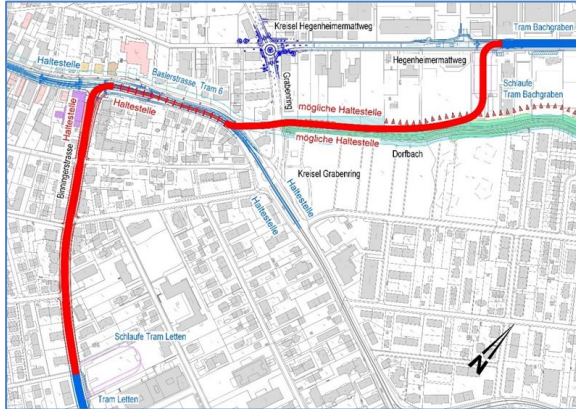


Abb. 3: Variante 2 – Dorfbach

Variantenfamilie 3 – Grabenring

Diese Varianten verlaufen auch wieder im Mischtrassee durch die Binningerstrasse bis zur Baslerstrasse und werden nach der starken Rechtskurve entlang der Tramlinie 6 geführt. Die Variante 3a zweigt dann ab und wird wie die Variante 2 zwischen den Liegenschaften Grabenring 1 und 5 geführt, wobei die Liegenschaft Grabenring 5 womöglich abgebrochen werden muss. Die Variante 3b hingegen führt beinahe in einer Spitzkehre über den Kresel Baslerstrasse/Grabenring und zielt darauf ab, die Beeinträchtigung von Privatgrundstücken zu minimieren.

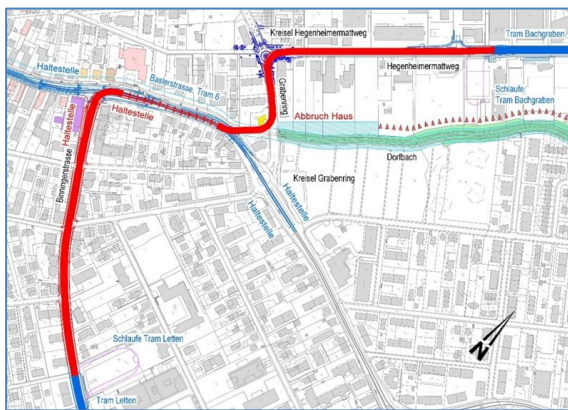


Abb. 4: Variante 3a – Grabenring

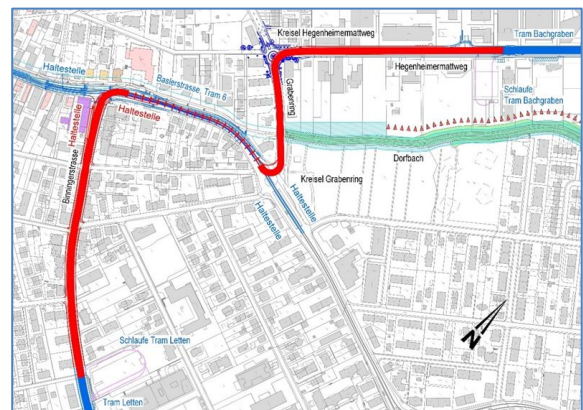


Abb. 5: Variante 3b - Grabenring

Variantenfamilie 4 – Baselmattweg

Auch diese Varianten verlaufen wieder im Mischtrassee durch die Binningerstrasse bis zur Baslerstrasse und werden nach der starken Rechtskurve entlang der Tramlinie 6 geführt, jedoch weiter bis zur Einmündung Baselmattweg, inklusive der Nutzung der Haltestelle «Gartenstrasse». Der Abzweiger in den Baselmattweg muss aufgrund der Haltestellengeometrie etwas südlich des Baselmattwegs erfolgen. Nach dem neuen Knoten wird das Tram im Mischtrassee durch den Baselmattweg geführt und quert je nach Variante an unterschiedlichen Orten den Dorfbach. Die Variante 4a sieht eine Querung des Dorfbaches auf der Achse neue Überbauung Wegmattenpark-Bestandsbebauung vor, die Variante 4b durch die Maiengasse, und die Variante 4c schliesslich durch den Wegmattenpark westlich der neuen Überbauung.

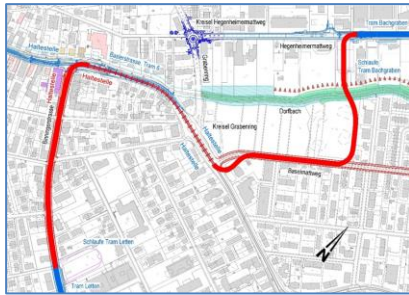


Abb. 6: Variante 4a – Baselmattweg

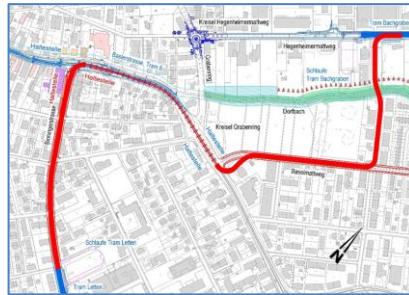


Abb. 7: Variante 4b – Baselmattweg

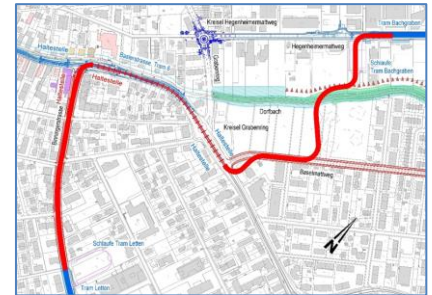


Abb. 8: Variante 4c – Baselmattweg

Variante 5 – Gartenstrasse

Die Linienführung führt durch die Binningerstrasse und zweigt in die Gartenstrasse ab, was im Kurvenbereich einen Hausabbruch bedingt. Die Weiterführung des Trams im Mischtrassee durch die Gartenstrasse erfordert diverse Anpassungen an den Privatparzellen und Landerwerb, jedoch keine Gebäudeabbrüche. Anschliessend wird der Kreisel Baslerstrasse/Grabenring gequert und das Tram durch den Grabenring bis zum neuen Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg geführt. Hier erfolgt mit einer starken Rechtskurve die Einmündung in den Hegenheimermattweg mit Anschluss ans Tram Bachgraben.

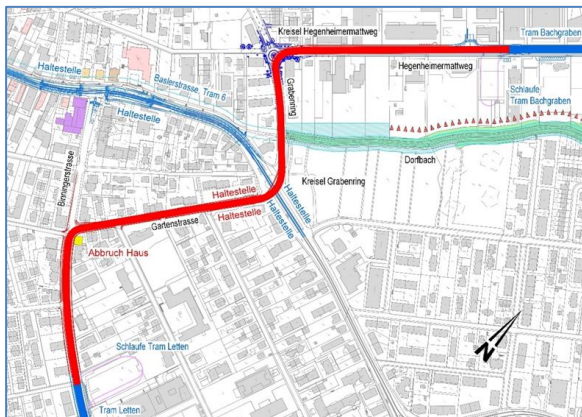


Abb. 9: Variante 5 – Gartenstrasse

Variante 6 – Gartenstrasse tief

Diese Variante führt die Tramgleise unter der Gartenstrasse und dem Kreisel Baslerstrasse/Grabenring im Tagbautunnel bis zum Dorfbach. Im Detail erfolgt ab Binningerstrasse 88 eine Rampenkonstruktion bis vor die Gartenstrasse, wobei die Gleise abtauchen. Infolge der erforderlichen grossen Breite des Gesamtquerschnittes sind dazu mehrere Gebäudeabbrüche und Landerwerb erforderlich. Die Weiterführung erfolgt im Tagbautunnel unter der Gartenstrasse, dem Kreisel Baslerstrasse/Grabenring und dem Dorfbach hindurch. Unter bzw. westlich des Kreisels kann eine unterirdische Haltestelle mit Treppen- und Liftaufgängen angeordnet werden. Das Auftauchen nach der Dorfbachunterquerung erfolgt wiederum in einer Rampenkonstruktion. Hierbei müsste im Detail geprüft werden, in welchem Abstand zum Dorfbach dies erfolgen könnte.

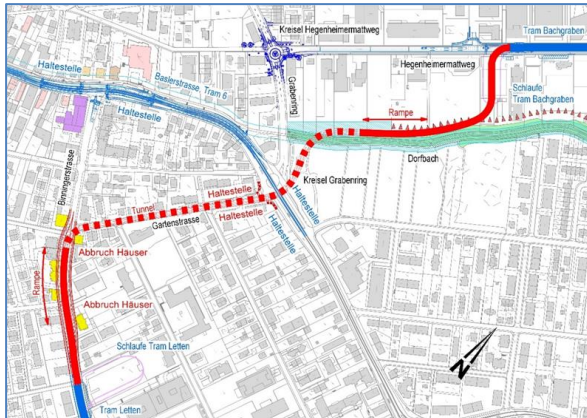


Abb. 10: Variante 6 – Gartenstrasse tief

Variante 7 – Kirche tief

Die Linienführung folgt der Variante 1, einfach in Tieflage im Tagbautunnel. Konkret tauchen die Gleisanlagen ab der Binningerstrasse 32 in einer Rampenkonstruktion bis vor die Baslerstrasse ab. Infolge der erforderlichen grossen Breite des Gesamtquerschnittes ist dazu ein Gebäudeabbruch und Landerwerb erforderlich. Da die Binningerstrasse in diesem Bereich ohnehin aufgeweitet ist, sind wesentlich weniger Massnahmen als bei der Variante Gartenstrasse – tief (Variante 6) nötig. Nördlich der Querung der Baslerstrasse ist eine Anordnung einer unterirdischen Haltestelle mit Treppen- und Liftaufgängen möglich. Die Weiterführung erfolgt analog der Variante 1 im Tagbautunnel unter dem westlichen Hegenheimermattweg, dem Kreisel Gartenstrasse/Hegenheimermattweg in den östlichen Hegenheimermattweg. Hier erreichen die Gleise in einer Rampenkonstruktion wieder das Terrainniveau. Auch bei dieser Variante im Tagbautunnel müssen mehrere Gebäude um die Kirche St. Peter und Paul abgerissen werden. Zusätzlich sind zumindest Teilabbrüche im Bereich der Rampe Hegenheimermattweg notwendig.

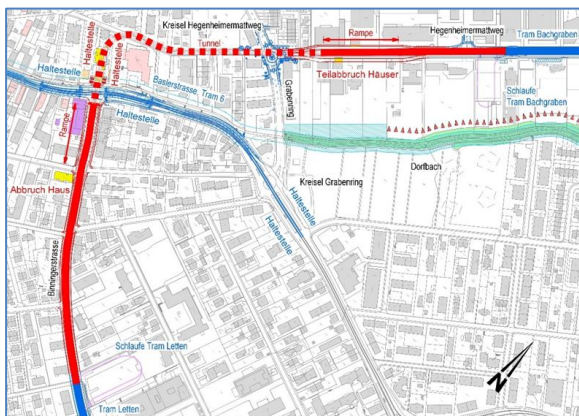


Abb. 11: Variante 7 – Kirche tief

Variante 8 – Bergmännischer Tunnel direkt

Diese Variante führt die Tramgleise von der Binningerstrasse in einen bergmännischen Tunnel, der unter verschiedenen Gebäuden und Strassen verläuft. Eine unterirdische Haltestelle ist im Bereich der Querung Baslerstrasse vorgesehen. Im Detail tauchen die Gleisanlagen ab der Binningerstrasse 88 in einer Rampenkonstruktion bis zur Einmündung Gartenstrasse ab. Durch die erforderliche grosse Breite des Gesamtquerschnittes sind dazu mehrere Gebäudeabbrüche und Landerwerb erforderlich. Die Weiterführung erfolgt in einem bergmännischen Tunnel in radialer Linienführung unter der Baslerstrasse und dem Kreisel Gartenstrasse/Hegenheimermattweg in den Hegenheimermattweg «Ost», wo die Gleise wie in der Variante 7 in einer Rampenkonstruktion wieder Terrainniveau erreichen, wobei zumindest Teilabbrüche notwendig sind. Die Planskizzen zeigen nur definitive Gebäudeabbrüche und keine vorübergehenden Eingriffe, welche durch die Deckelbauweise der Varianten 6 und 7 entstehen. Bei der Variante 8 mit einem bergmännischen Tunnel

werden hingegen die oberirdischen Eingriffe minimiert. Gleichwohl sind aber technische Massnahmen und Prüfungen der Untergeschosse der unterquerten Gebäude erforderlich.

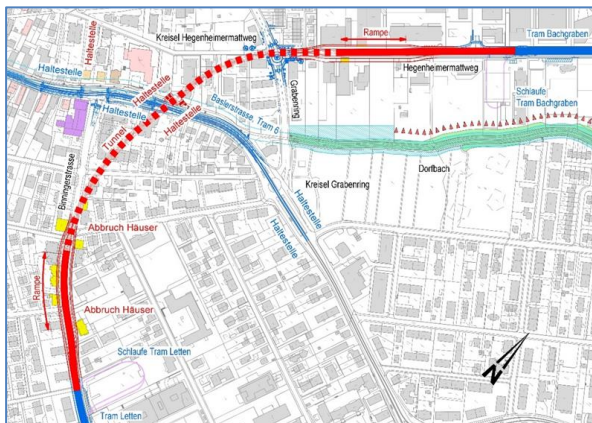


Abb. 12: Variante 7 – Bergmännischer Tunnel direkt

Variantenbewertung

Die Varianten wurde anhand eines Ziel- und Indikatorensystems bewertet. Dabei wurden die Benutzungsqualität des ÖV, ausreichende Verhältnisse für den MIV, attraktive Veloverbindungen oder direkte, sichere Fusswege berücksichtigt. Zudem wurden der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes, die Ermöglichung der Siedlungsentwicklung und die Minimierung der Umweltauswirkungen bewertet. Schliesslich sind auch die Kosten und Umsetzungsrisiken in die Bewertung eingeflossen.

Die Beurteilung zeigt, dass verschiedene Varianten für den Lückenschluss Allschwil bautechnisch machbar sind. Jede Variante bietet unterschiedliche Vorteile, bringt gleichzeitig vor allem Herausforderungen hinsichtlich Baukosten, Umsetzbarkeit und verkehrstechnischer Aspekte mit sich. Aufgrund der Flughöhe und des Fokus auf der technischen Machbarkeit sind die Bewertungen von naturräumliche Aspekte, wie die Beeinträchtigung des Gewässers (Gewässerraum) und seiner Uferbereiche (Ufervegetation) oder die allfällige Reduktion der Frei- und Grünräume wohl noch nicht abschliessend. Bezüglich ortsbildpflegerischer Überlegungen ergeben sich Zielkonflikte mit den Bedürfnissen des Verkehrsflusses, der Reisegeschwindigkeit sowie der Fahrplanstabilität. Aus ortsbildpflegerischer Sicht sollen für neue Verkehrsträger die bestehen Strassenräume und Strukturen genutzt werden. In gewachsene städtebauliche Strukturen oder Naturräume sollte nach Möglichkeit nicht eingegriffen und Kulturgüter nicht tangiert werden. Aus verkehrstechnischen Überlegungen sind gerade Linienführungen in diesen Strassenräumen tendenziell unattraktiv, weil sie dadurch kurvenreich sind, hoch ausgelastete Verkehrsinfrastrukturen tangieren und somit zu tiefen Reisegeschwindigkeiten führen.

Kostenschätzung

Die Kostenschätzung umfasst die Investitionskosten und die Betriebs- und Erhaltungskosten für jede Variante in einer Genauigkeit von +/- 50%. Für die Projekt- und Bauleitungshonorare aller involvierter Partner werden 20% der Bausumme angenommen, die Mehrwertsteuer wird bei 7.7% angesetzt. Schliesslich wurde auch der Landerwerb berücksichtigt.

Die Kosten der oberirdischen Varianten 1 - 5 belaufen sich auf ca. CHF 50 - 55 Mio. (+/- 50%), die der unterirdischen Varianten 6 und 7 in Tagbauweise auf ca. CHF 125 Mio. (+/- 50%), und schliesslich die der unterirdischen Variante 8 in bergmännischer Bauweise auf ca. CHF 145 Mio. (+/- 50%).

Fazit / Ausblick

Ab 2030 wird das S-Bahn-Angebot grenzüberschreitend bis St. Louis ausgebaut, ab 2035 erfolgt die Einbindung des Euro Airports. Mit der Überlagerung der beiden S-Bahnlinien werden künftig sämtliche Haltepunkte zwischen Basel SBB und Saint-Louis 4-mal stündlich bedient. Geplant sind auf diesen Verbindungen auch zwei neue, zusätzliche Haltestellen, eine am Morgartenring und eine in Dornach Apfelsee.

Allschwil wird also über die Haltestelle Bahnhof St. Johann, diejenige am Morgartenring sowie den Bahnhof SBB an das übergeordnete ÖV-Netz angebunden. In einem ersten Schritt wird mit der Verlängerung der Tramlinie 8 (Tram Letten) im Horizont 2030 die Grundlage für die flächendeckende Erschliessung von Allschwil durch mehrere aufeinander abgestimmte Tramlinien gelegt. In einem zweiten Zeithorizont wird der Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben mit einer Tramlinie erschlossen und an den Bahnhof St. Johann angebunden. Für einen späteren Horizont (ca. 2050) ist ein Lückenschluss zwischen dem Tram Bachgraben und der verlängerten Linie 8, dem Tram Letten möglich. Dies ist nur zweckmässig, sofern dazumal ein genügendes Nachfragepotential vorliegt.

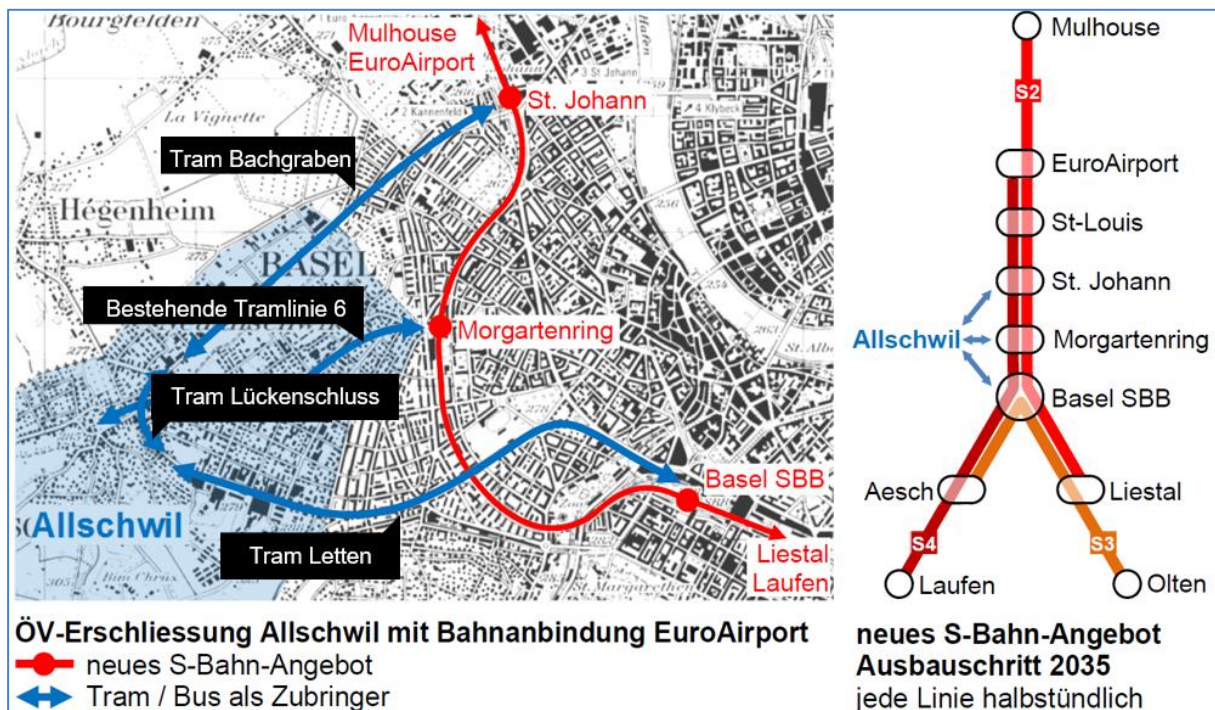


Abb. 13: Mit dem Tram zur S-Bahn, flächendeckende Erschliessung Allschwil, Zielbild

Aktuelle Schätzungen zum Nachfragepotential der Tramlinien in Allschwil für den Horizont 2040 gehen von rund 10'000 Fahrten pro Werktag für das Tram Bachgraben am Querschnitt Kantons-grenze aus und von je 5'000-6'000 Fahrgästen bei der Tramlinie 6 im Querschnitt «Kirche» und beim Tram Letten im Querschnitt «Paradies». Das Fahrgastpotential zwischen den Entwicklungsschwerpunkten «Bachgraben» und «Binningerstrasse» ist jedoch im Horizont 2040 um den Faktor 10 kleiner als bei den Tramlinien 6 und 8 und ist bei weitem nicht tramwürdig.

Wie in Abbildung 13 dargelegt, wird der Entwicklungsschwerpunkt «Bachgraben» grundsätzlich an die S-Bahnhaltestelle Bahnhof St. Johann angebunden (und weiter zum Badischen Bahnhof durchgebunden). Eine zentrale Nutzungserwartung an einen Lückenschluss ist die verbesserte Anbindung des Bachgrabengebiets an den Bahnhof Basel SBB. Um diese Wirkung abzuschätzen bzw. einzuordnen, sind folgende Fahrzeitvergleiche interessant:

- Fahrzeit Haltestelle «Allschwil, Im Brühl» nach Bhf. St. Johann: 10 min (Buslinie 64)
- Fahrzeit Haltestelle «Allschwil, Im Brühl» nach Bhf. SBB: 15 min (Buslinie 48)

- Fahrzeit Haltestelle «Allschwil, Im Brühl» nach Bhf. SBB via «Lückenschluss»: 20 min (Summe aus aktuellen Fahrzeiten diverser Abschnitte der Linien 48, 61 und 8)

Aus den zur Verfügung stehenden Grundlagen kann die Vermutung, dass ein Lückenschluss der Tramlinien «Letten» und «Bachgraben» eine Verbesserung des Anschlusses des Entwicklungsgebietes Bachgraben an den Bahnhof Basel SBB mit sich bringt, um die zusätzlich erwarteten Pendlerströme besser zu bewältigen, nicht bestätigt werden. Im Gegenteil, es zeigt sich, dass gemäss aktuellen Prognosen für den Horizont 2040 andere Linienführungen bezüglich der Fahrzeit attraktiver sind und die Nachfrageströme besser bündeln als ein Tram «Lückenschluss».

Das Gebiet, welches mit dem Tram Lückenschluss gequert werden soll, ist städtebaulich zudem sehr sensibel. Auch wenn eine Verknüpfung der Tramlinien 8 «Letten» und «Bachgraben» technisch grundsätzlich lösbar wäre, scheint der Raum noch nicht bereit, ein Tram aufzunehmen. In der vorliegenden Studie wurde von einem statischen städtebaulichen Umfeld ausgegangen. Damit erscheint das Tram jeweils als ein Störfaktor im Siedlungskörper. Dies äussert sich ganz klar in den nachvollziehbaren Bedenken und Konflikten mit/zu bestehenden Gebäuden, Strassenräumen, Gewässern, Naherholungsräumen oder Umweltthemen. Dabei müsste das Tram eigentlich als willkommene Weiterentwicklung des Siedlungskörpers und des Gesamtverkehrssystems funktionieren. Sollte der Lückenschluss dereinst ernsthaft in Betracht gezogen werden, müssten in einer nächsten Phase zuerst konkrete Vorstellungen für die Weiterentwicklung des Siedlungsraums im Projektperimeter und Umfeld entwickelt werden und das Tram Teil eines integralen städtebaulichen Projekts sein.

Grundsätzlich sind Zusammenschlüsse von Tramlinien betrieblich ungünstig und sollten mit einer Pause («Fahrplanstetze») versehen werden, um Verspätungen aufzufangen. Je länger der Umlauf einer Linie dauert, umso ungünstiger sind derartige Zusammenschlüsse.

Umlaufzeiten ausgewählter Tramlinien:

- Tramlinie 15: 20 min.
- Tramlinie 16: 23 min
- Tramlinie 6: 40 min
- Tramlinie 8: 41 min (verlängert bis Gartenhof «Tram Letten»: ca. 46 min)

Ein Zusammenschluss der Tramlinien «Letten» und «Bachgraben» oder der Tramlinien «Letten» und 6, die grösstenteils als «Strassenbahnen» im Strassenraum unterwegs sind, ist aufgrund der Linienlängen betrieblich nicht möglich. Zudem ist weder in der Basler- noch in der Binningerstrasse genügend Platz vorhanden, um zwei Tramzüge abzustellen für einen «Endaufenthalt».

Bei einem Lückenschluss der Tramlinien Letten und Bachgraben käme es also lediglich zu einer Überlagerung der beiden Tramlinien, wie beispielsweise einer Führung des Trams «Bachgraben» bis Gartenhof und des Trams «Letten» bis Bachgraben.

Bezüglich der aktuellen Planung braucht es also auch bei einer späteren Weiterführung des Trams «Letten» für den Endpunkt des Trams Bachgraben eine Wendeschleife mit Haltemöglichkeiten für mehrere Trams und entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten für das Personal. Die Nutzung der Schleife Gartenhof für ein verlängertes Tram «Bachgraben» in einem Horizont 2050 wurde geprüft und ist geometrisch möglich.

Das schrittweise Vorgehen mit der Planung, Projektierung und Realisierung der Tramlinien «Letten», später «Bachgraben» und letztlich «Lückenschluss», sofern sich einige Parameter deutlich zu Gunsten einer Tramlösung ändern, bringt also nur Vorteile und stellt einen effektiven Einsatz der kantonalen und kommunalen Ressourcen sicher.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/608 «Lückenschluss der Tramlinien in Allschwil» abzuschreiben.

Liestal, 26. November 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich