

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2022/262](#) «Ein 11er-Expresstram fürs Birstal» 2022/262

vom 18. März 2025

1. Text des Postulats

Am 5. Mai 2022 reichte Jan Kirchmayr die Motion 2022/262 «Ein 11er-Expresstram fürs Birstal» ein, welches vom Landrat am 15. Dezember 2022 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Im Leimental ist bereits ein Expresstram geplant. Es soll die Pendler*innen schneller von der Agglomeration in die Stadt Basel bringen. Dies unter anderem deswegen, weil im Leimental keine S-Bahn existiert. Im Birstal fährt zwar eine S-Bahn, diese bedient die zweitgrösste Gemeinde des Kantons – Reinach – jedoch nicht und auch in Münchensteins Westen ist die Bevölkerung schlecht an die S-Bahn angebunden. Reinacher*innen pendeln heute mit dem 11er-Tram nach Basel. Dieses braucht von Reinach Süd bis nach Basel SBB etwas mehr als zwanzig Minuten und verkehrt im 7.5-Minuten-Takt. Ausser während der Schulferien verkehrt zu den Stosszeiten zusätzlich der E-11er. Er fährt von Reinach Süd bis nach Basel und bedient bis zur Münchensteinerstrasse in Basel dieselben Haltestellen wie die Tramlinie 11.*

*Damit die Reinacher*innen schneller nach Basel kommen, würde sich die Realisierung eines Expresstrams analog dem Leimental anbieten. Das Expresstram könnte von Aesch oder Reinach Süd aus kurz vor dem regulären 11er, der weiterhin alle Haltestellen bedient, abfahren und nur jene Haltestellen bedienen, welche hochfrequentiert sind. Damit liessen sich – wie im Leimental – rund fünf Minuten der Fahrzeit einsparen. Für Pendler*innen, die in Reinach Süd einsteigen, verkürzt sich damit die Reisezeit um bis zu einem Viertel.*

Ein weiterer Vorteil des Expresstrams ist, dass es nicht zu mehr geschlossenen Schranken führt, da man einfach eine bestehende Tramlinie (E11) in ein Expresstram umwandelt. Weiter sorgt das Expresstram dafür, dass die bestehende Schieneninfrastruktur effizient genutzt wird und es benötigt keine teureren neuen Gleisbauten, da die Tramstrecke bereits doppelspurig geführt wird. Es sind lediglich kleine Anpassungen an den Haltestellen notwendig. Und da Reinach über keinen S-Bahn-Halt verfügt, wäre allenfalls auch eine Finanzierung des Bundes via FABI/STEP möglich.

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten:

- *ob der bestehende E11er durch ein Expresstram ersetzt werden könnte.*
- *welche Fahrzeiterparnis für die Passagiere ermöglicht werden kann.*
- *welches Fahrgastpotenzial ein Expresstram im Birstal hätte.*
- *ob das Expresstram bereits von Aesch statt von Reinach Süd aus angeboten werden könnte*

- ob eine Finanzierung via FABI/STEP und/oder Agglomerationsprogramm möglich ist.
- welche Investitionskosten ein 11er-Expresstram fürs Birstal auslösen würde. (Anpassungen von Haltestellen etc.)

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Die Tramlinie 11, welche Basel mit Münchenstein, Reinach und Aesch verbindet, weist eine hohe Nachfrage auf. Während den Hauptverkehrszeiten (ca. 6–9 und 16–19 Uhr) wird sie daher zwischen Basel und Reinach Süd durch die Tramlinie E11 entlastet. Die beiden Tramlinien verkehren heute wie folgt:

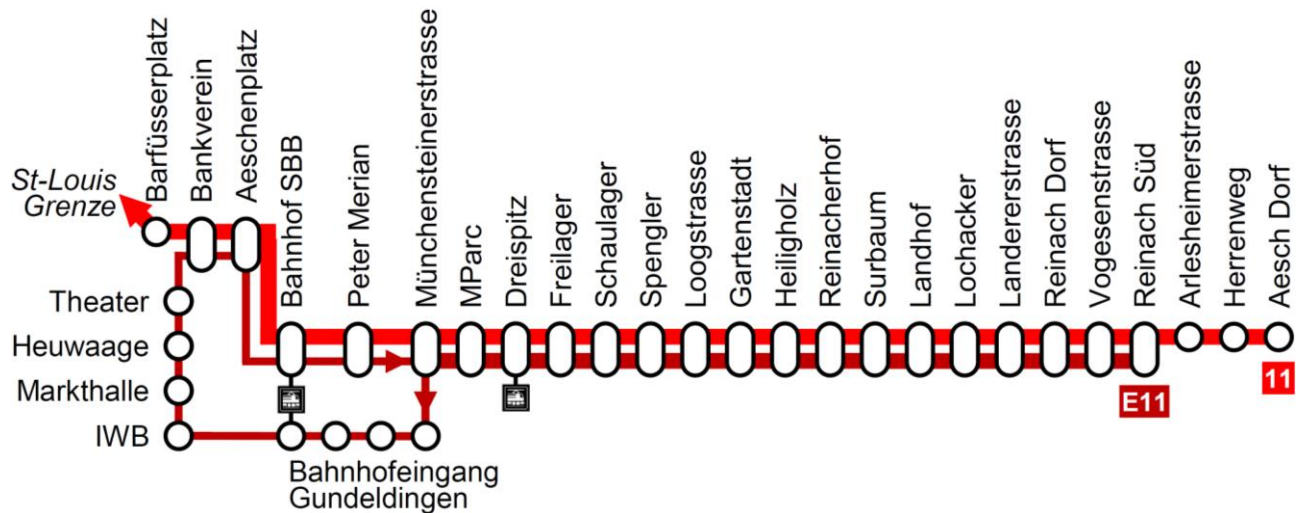


Abbildung 1: Tramlinien 11/E11 heute

Mit dem Tramnetz 2030 ist vorgesehen, den stadtseitigen Endpunkt der Tramlinie E11 vom Theater an den Bahnhof St. Johann zu verlegen (Führung über das neue Netzelement «Tram Petersgraben»). Zwischen Basel Münchensteinerstrasse und Reinach Süd bleibt die Linienführung unverändert:

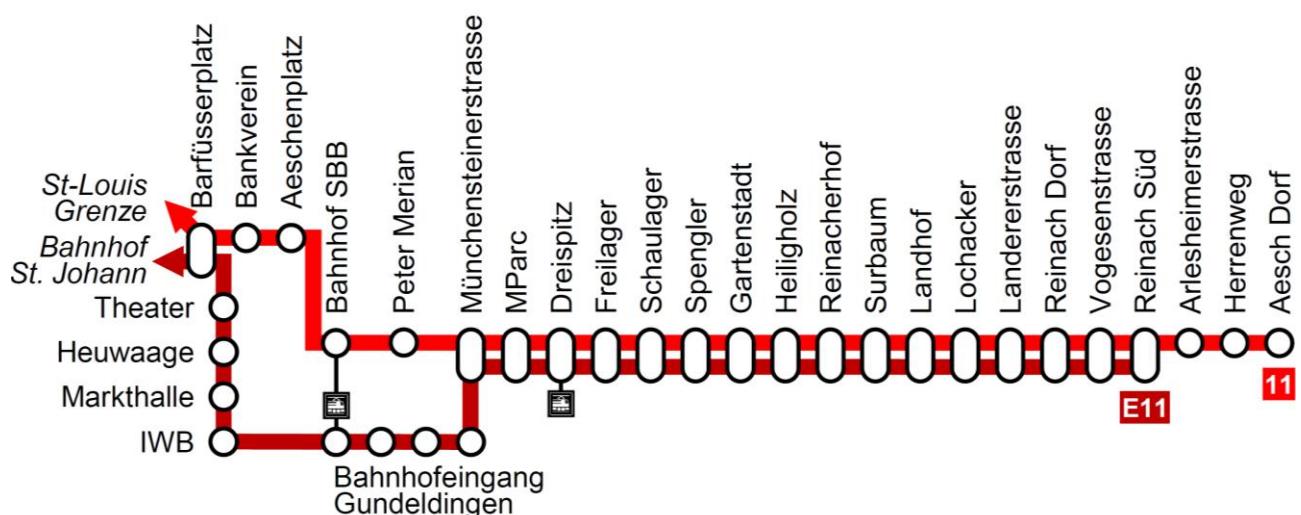


Abbildung 2: Tramlinien 11/E11 im Tramnetz 2030

Beide Tramlinien bedienen sowohl heute als auch im Tramnetz 2030 alle Haltestellen.

2.2. Nachfrageanalyse

Die Tramlinien 11/E11 weisen auf dem Abschnitt Basel–Reinach bzw. Aesch eine für Vorortslinien typische Nachfragestruktur auf: Vom Bahnhof SBB bis an die Stadtgrenze (Abschnitt Dreispitz–Freilager) ist die Belastung hoch und relativ konstant. Anschliessend nimmt sie bis Aesch kontinuierlich ab.

Die stärkst frequentierten Haltestellen im Birstal sind Gartenstadt, Landererstrasse, Reinach Dorf und Aesch Dorf. Ebenfalls stark frequentiert sind die meisten Haltestellen in Münchenstein und Reinach Nord.

Die Analyse der Fahrten von/nach Basel zeigt, dass ein Anteil von ca. 70 % das Ziel bzw. die Quelle in Münchenstein oder Reinach Nord hat. Lediglich ein Anteil von ca. 30 % der Fahrten über die Stadtgrenze hat das Ziel bzw. die Quelle in Reinach Zentrum oder Aesch:

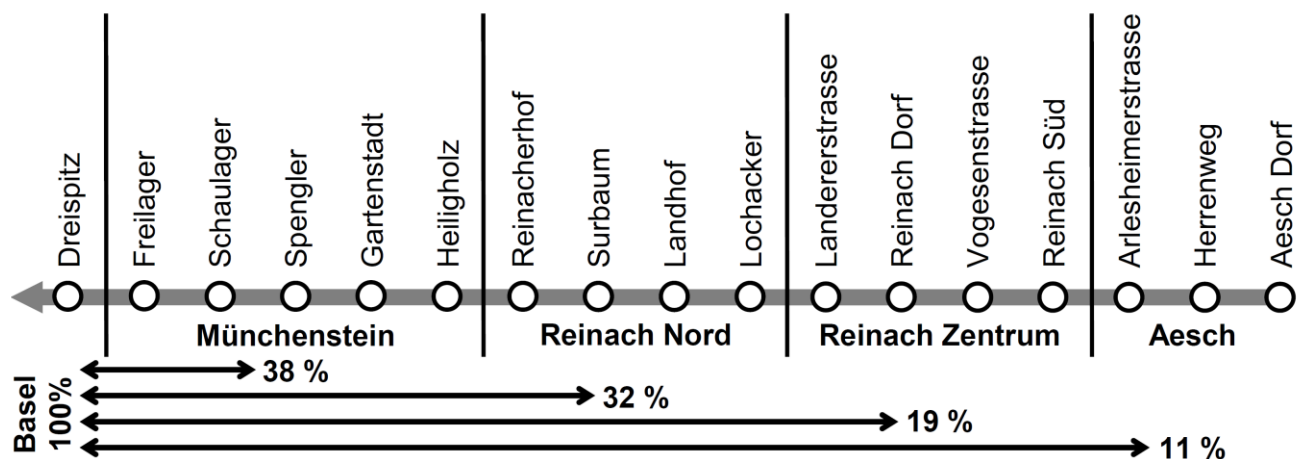


Abbildung 3: Ungefähre Anteile der Ziele/Quellen aller Fahrten von/nach Basel

Von allen Fahrten nach/von Aesch hat ein Anteil von ca. 39 % die Quelle bzw. das Ziel in Basel.

Stadtseitig hat der grösste Anteil der Fahrten die Quelle bzw. das Ziel im Raum Bahnhof SBB–Aeschenvorstadt (ca. 30 %), gefolgt von der Innenstadt und Dreispitz (je gut 10 %).

Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage auf den Tramlinien 11/E11 in Zukunft weiter zunehmen wird. Gründe dafür sind unter anderem die fortschreitende Siedlungsentwicklung (z. B. Areale Basel/Münchenstein Dreispitz, Reinach Kägen, Aesch Soleil), aber auch Verlagerungseffekte durch überlastete Strassennetzeile (z. B. A18 im Raum Schänzli) und «autoarme» Überbauungen.

2.3. Angebotskonzept Expresstram

Ausgehend vom Tramnetz 2030 und der Nachfrageanalyse wurden verschiedene Varianten für die Beschleunigung eines Teils des Tramangebots zwischen Basel und Reinach bzw. Aesch entwickelt und beurteilt. Die beste Expresstramvariante sieht folgendes Angebotskonzept vor:

- Die Tramlinie 11 verkehrt unverändert mit Bedienung aller Haltestellen ganztags von Basel bis Aesch.
- Die Tramlinie E11 wird beschleunigt, indem sie in Münchenstein und Reinach insgesamt sieben Haltestellen auslässt (hauptsächlich schwächer frequentierte Haltestellen ohne wichtige Umsteigefunktion). Dadurch gewinnt sie maximal 4½ Minuten Fahrzeit. Gleichzeitig wird sie bis Aesch verlängert, damit möglichst viele Fahrgäste von der Beschleunigung profitieren können. Aufgrund des beschränkten Fahrgastpotenzials (siehe Kapitel 2.4) verkehrt sie weiterhin nur während den Hauptverkehrszeiten.

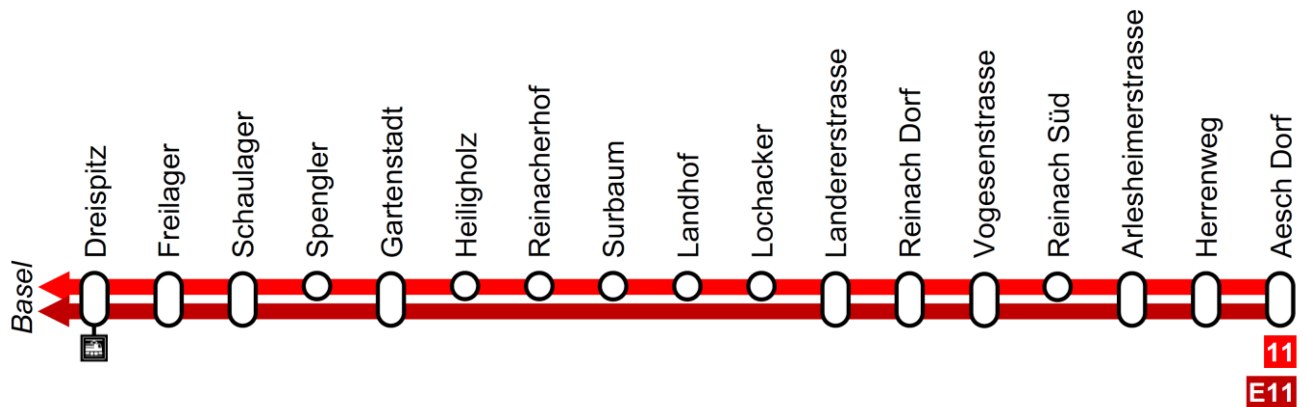


Abbildung 4: Angebotskonzept mit Expresstram E11 (Abschnitt Birstal)

Zur Umsetzung des Angebotskonzepts sind voraussichtlich Infrastrukturmassnahmen im Umfang von 15 bis 20 Millionen Franken zulasten des Bahninfrastrukturfonds des Bundes notwendig:

- Sicherung der Bahnübergänge mit Schranken an den sieben Durchfahrtshaltestellen
- Anpassung und Erweiterung der Stellwerksanlagen (u. a. zur Absicherung der Folgefahrten)
- Ertüchtigung der Wendeschleife Aesch für das unabhängige Wenden von zwei Tramlinien

Die Betriebskosten bleiben unverändert, da die Anzahl Kurse weder zu- noch abnimmt.

Für die Führung der beschleunigten Tramlinie E11 auf Stadtgebiet wurden ebenfalls verschiedene Varianten untersucht. Neben dem heutigen Endpunkt Theater und dem Endpunkt Bahnhof St. Johann gemäss Tramnetz 2030 wurden auch Varianten mit einem Endpunkt Aeschplatz, Wiesenplatz (via neues Netzelement «Tram Claragraben») und Eglise beurteilt. Eine Bestvariante konnte jedoch aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten nicht ermittelt werden.

2.4. Beurteilung

Die Beurteilung des Angebotskonzepts erfolgte anhand eines umfassenden Kriterienkatalogs, welcher die Bereiche Fahrgäste, Betrieb, Umfeld/Gesellschaft und Kosten abdeckt. Als Referenzzustand dient die Linienführung des Tramnetzes 2030.

Das Angebotskonzept mit Expresstram führt gesamthaft zu einer leicht positiven Reisezeitbilanz. Das heisst, die kürzeren Reisezeiten auf beschleunigten Relationen überwiegen knapp die längeren Reisezeiten, welche sich durch zusätzliche Warte- und Umsteigezeiten wegen des geringeren Angebots an den ausgelassenen Haltestellen ergeben. Trotzdem zeigt sich, dass das Fahrgastpotenzial des Expresstrams beschränkt ist. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- Die hauptsächlich beschleunigte Relation Basel–Reinach Zentrum–Aesch macht nur einen Bruchteil der Gesamtnachfrage auf den Tramlinien 11/E11 aus (siehe Kapitel 2.2).
- Die vom Expresstram ausgelassenen Haltestellen weisen eine vergleichsweise hohe Nachfrage auf, welche nicht abgeholt wird.
- Neben dem Auslassen von Haltestellen ist für das Expresstram keine weitere Beschleunigung möglich. Die Fahrgäste werden daher weiterhin in das erste eintreffende Tram einsteigen, egal ob es sich um einen Kurs der langsamen Linie 11 oder der schnellen Linie E11 handelt.
- Auf dem städtischen Abschnitt (z. B. Dreispitz–Bahnhof SBB) kann keine Beschleunigung erfolgen, obwohl dort potenziell viele Fahrgäste von einem Reisezeitgewinn profitieren würden. Grund dafür ist die hohe Streckenbelastung mit den drei Tramlinien 10, 11 und E11.
- Die vom Landrat geforderte und im 10. Generellen Leistungsauftrag geplante Buslinie 63 zur Erschliessung von Aesch Soleil steht im Widerspruch bzw. in Konkurrenz zum Expresstram.
- Mit dem geplanten S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch wird für einige Relationen eine attraktive Alternative zur Verfügung stehen.

Das beschränkte Fahrgastpotenzial führt dazu, dass die beschleunigte Tramlinie E11 die Tramlinie 11 voraussichtlich weniger entlasten kann, als dies mit der heutigen Tramlinie E11 möglich ist.

Aus betrieblicher Sicht wird die Einführung eines Expresstrams zwischen Basel und Aesch als kaum realisierbar eingestuft. Grund dafür sind die stadtseitig fehlenden Aufstellgleise für die Fahrplansynchronisation in Richtung Aesch. Die für das Expresstram notwendige Fahrplanstruktur (schnelles immer vor langsamem Tram) kann daher in der Betriebspraxis voraussichtlich nicht zuverlässig sichergestellt werden. Erhebliche Verspätungen wären die Folge.

Im Leimental, wo mit dem S-Tram 17 per 2030 ein Expresstram eingeführt wird, unterscheidet sich die Situation im Vergleich zum Birstal insbesondere in folgenden Punkten:

- Das Fahrgastpotenzial für ein Expresstram ist im Leimental deutlich grösser wegen der stark-frequentierten Zentrumshaltestellen bzw. Umsteigeknoten und der Anbindung des hinteren Leimentals.
- Die stark- und schwachfrequentierten Haltestellen unterscheiden sich im Leimental deutlicher.
- Neben dem Auslassen von Haltestellen können mit der Fahrt über die Margarethenverbindung und dem Perronzugang Margarethenbrücke weitere Reisezeitgewinne erzielt werden. Daher fällt im Leimental die Reisezeitdifferenz zwischen der langsamen und der schnellen Linie mit bis zu 12 Minuten deutlich grösser aus.
- Die Reisezeitgewinne werden mit der Margarethenverbindung und dem Perronzugang Margarethenbrücke zu einem wesentlichen Teil im städtischen Abschnitt nahe beim Bahnhof SBB erzielt, wodurch viele Fahrgäste davon profitieren können.
- Auf dem Abschnitt Heuwaage–Dorenbach verkehrt zukünftig nur noch die Tramlinie 10. Die für einen zuverlässigen Betrieb notwendige Fahrplansynchronisation in Richtung Ettingen kann dadurch sichergestellt werden (z. B. kurzzeitiges Abwarten und Vorlassen eines verspäteten Kurses des S-Trams 17 vor der Haltestelle Dorenbach).

2.5. Fazit

Die Beurteilung zeigt, dass den erheblichen Investitionskosten für den Infrastrukturausbau nur ein geringer Nutzen gegenübersteht: Die Reisezeiten für die Fahrgäste verbessern sich insgesamt wenig bzw. verschlechtern sich auch in vielen Fällen. Das Angebot bleibt auf die Hauptverkehrszeiten begrenzt. Das beschränkte Fahrgastpotenzial des Expresstrams E11 führt dazu, dass die Tramlinie 11 weniger entlastet wird. Desweiteren wäre im Betrieb mit erheblichen Verspätungen zu rechnen, da im Stadtgebiet keine Aufstellgleise für die Fahrplansynchronisation vorhanden sind. Die Einführung eines Expresstramangebots im Birstal ist daher nicht weiterzuverfolgen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2022/262 «Ein 11er-Expresstram fürs Birstal» abzuschreiben.

Liestal, 18. März 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich