

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Ein 11er-Expresstram fürs Birstal

2022/262

vom 14. August 2025

1. Ausgangslage

Mit dem von Jan Kirchmayr als Motion eingereichten und vom Landrat als Postulat überwiesenen Vorstoss wird der Regierungsrat beauftragt, zu prüfen und zu berichten, ob der bestehende E11er durch ein Expresstram ersetzt werden könnte. Weiter wären folgende Fragen zu prüfen: welche Fahrzeiterparnis für die Passagiere wäre möglich, welches Fahrgastpotenzial hätte ein Expresstram im Birstal, könnte es bereits von Aesch statt von Reinach Süd aus angeboten werden, wäre eine Finanzierung via FABI/STEP und/oder Agglomerationsprogramm möglich und welche Investitionskosten würde ein 11er-Expresstram fürs Birstal auslösen (Anpassungen von Haltestellen etc.).

Mit einem Expresstram würde die Reisezeit für Pendler*innen, die in Reinach Süd einsteigen, um bis zu einem Viertel verkürzt.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass ausgehend vom Tramnetz 2030 und einer Nachfrageanalyse verschiedene Varianten für die Beschleunigung eines Teils des Tramangebots zwischen Basel und Reinach bzw. Aesch entwickelt und beurteilt worden seien. Die beste Expresstramvariante sieht vor, dass die Tramlinie 11 unverändert ganztags von Basel bis Aesch verkehrt und alle Haltestellen bedient. Die Tramlinie E11 lässt in Münchenstein und Reinach insgesamt sieben Haltestellen aus und gewinnt dadurch maximal 4½ Minuten Fahrzeit. Gleichzeitig wird sie bis Aesch verlängert, damit möglichst viele Fahrgäste von der Beschleunigung profitieren können. Aufgrund des beschränkten Fahrgastpotenzials verkehrt sie weiterhin nur während den Hauptverkehrszeiten. Zur Umsetzung des Angebotskonzepts wären voraussichtlich Infrastrukturmassnahmen im Umfang von CHF 15 bis 20 Mio. zulasten des Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) notwendig. Das Fahrgastpotenzial wäre jedoch beschränkt, da die hauptsächlich beschleunigte Relation Basel–Reinach Zentrum–Aesch nur einen Bruchteil der Gesamtnachfrage auf den Tramlinien 11/E11 ausmacht. Die vom Expresstram nicht bedienten Haltestellen weisen zudem eine vergleichsweise hohe Nachfrage auf, welche nicht abgeholt wird. Abgesehen vom Auslassen von Haltestellen wäre für das Expresstram keine weitere Beschleunigung möglich. Die Fahrgäste würden weiterhin in das erste eintreffende Tram einsteigen, unabhängig davon, 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) könnte 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. Zudem steht die vom Landrat geforderte und im 10. Generellen Leistungsauftrag geplante Buslinie 63 zur Erschliessung von Aesch Soleil im Widerspruch bzw. in Konkurrenz zum Expresstram. Mit dem geplanten S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch wird zudem eine attraktive Alternative zur Verfügung stehen.

Aus betrieblicher Sicht wird die Einführung eines Expresstrams zwischen Basel und Aesch als kaum realisierbar eingestuft. Grund dafür ist das stadtseitige Fehlen der für die Fahrplansynchronisation in Richtung Aesch notwendigen Aufstellgleise (für kurzzeitiges Ausweichen und Abstellen von Fahrzeugen). 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.

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. Die Einführung eines Expresstramangebots im Birstal ist daher nicht weiterzuverfolgen.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die Vorlage verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an ihren Sitzungen vom 15. Mai und 5. Juni 2025 in Anwesenheit von Regierungspräsident Isaac Reber. Die Vertreter der Abteilung öffentlicher Verkehr, Florian Kaufmann, Leiter, und Thomas Kühne, Verkehrsplaner, stellte die Vorlage vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, dass die beiden grössten Gemeinden im Baselbiet – Reinach und Allschwil – über keinen Bahnhof verfügen. Von Reinach Süd dauere die Fahrt an den Bahnhof Basel SBB 25 Minuten, weshalb der ÖV eher unattraktiv sei. Vorteile eines Expresstrams wären, dass die Infrastrukturkosten über den BIF finanziert und für den Kanton keine Investitionsausgaben anfallen würden. Weil bereits heute ein Tram verkehrt, müsste die Barriere für den Autoverkehr nicht öfter geschlossen werden. Somit würden auch keine höheren Betriebskosten anfallen. Die Investitionskosten seien sehr hoch. Dazu führte die Direktion aus, die Sicherung der Bahnübergänge sowie die Anpassung und Erweiterung der Stellwerksanlagen seien teuer. Weiter sei anzumerken, dass infolge der Siedlungsentwicklung und der Verlagerungseffekte von einer weiteren Nachfragesteigerung auszugehen sei, jedoch verfügten die beiden Tramlinien über genügend Kapazität, um die zusätzlichen Passagiere aufzunehmen. Auf Baselstädter Boden seien ebenfalls Varianten geprüft worden, jedoch bestünden grosse Abhängigkeiten, sollte eine Tramlinie verlegt werden. Weil das Expresstram nicht ein langsames Tram überholen könne, werde der Zeitgewinn tendenziell überschätzt. Fahre das schnellere Tram hinter dem langsameren her, baue sich eine kontinuierliche Verspätung auf.

Ein Kommissionsmitglied wies auf Unterschiede zum geplanten Expresstram im Leimental hin, und betonte, dass das schnellere 17er-Tram vor dem 10er über die Margarethenbrücke fahren müsse. Die Direktion erklärte, weil zwischen den Stationen Dorenbach und Zoo jeweils nur ein Tram unterwegs sei, könne das 10er-Tram dort warten, sollte das 17er-Tram verspätet sein. Wie gross die Verspätung des 17er-Trams sein dürfe, müsse noch eruiert werden. Beim 11er-Tram hingegen bestehe diese Möglichkeit nicht, da sowohl das Expresstram als auch der 11er auf demselben Streckenabschnitt verkehren und das 11er-Tram daher nicht warten könne. Eine solche Ausweichmöglichkeit müsste erst geschaffen werden, wobei das Finden einer entsprechenden Fläche schwierig wäre. Zudem stelle sich die Frage, wer die Kosten für eine solche Lösung übernehmen würde.

Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigte sich nach den Hürden, die einer Verlängerung des E11er-Trams nach Aesch entgegenstünden. Die Direktion verwies auf die daraus entstehenden zusätzlichen Betriebskosten, wobei der Nutzen gering wäre, da relativ wenig Fahrgäste bis Aesch fahren. Die Schlaufe in Aesch müsste umgebaut werden, damit zwei Trams wenden könnten.

Zur Aussage eines Kommissionsmitglieds, dass der Viertelstundentakt der S-Bahn auf unbestimmte Zeit verschoben worden sei, führte die Direktion aus, dass trotz der Schwierigkeiten bezüglich der eigentlich vorgesehenen Einführung des Viertelstundentakts der Kanton weiterhin darauf bestehe, dass 2028 das Wendegleis in Aesch gebaut werde. Damit würde es möglich, insbesondere

in den Hauptverkehrszeiten allenfalls bereits vor 2035 einen dichteren Takt zu fahren. Weiter werde für Dornach-Arlesheim ein Schnellzughalt gefordert, womit ebenfalls ein schnellerer Weg von Reinach in die Stadt Basel ermöglicht würde, da die Busverbindungen zum Bahnhof bereits bestünden. Ein anderes Kommissionsmitglied verwies in diesem Zusammenhang auf viele bestehende Hürden.

Die Kommission war mit Abschreibung des Postulats einverstanden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2022/262 mit 13:0 Stimmen ab.

14.08.2025 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident