

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2017/311 von Jan Kirchmayr: «Buserschliessung von Aesch Nord» 2017/311

vom 3. Dezember 2019

#### 1. Text des Postulats

Am 31. August 2017 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» ein, welches vom Landrat am 11. Januar 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Gemäss dem kantonalen Richtplan ist das westliche Gebiet von Aesch Nord als Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung ausgewiesen. Das Gebiet hat grosses Potenzial für eine zukünftige Entwicklung. Aktuell ist das Gebiet im Osten mit der Tramlinie 11 via Reinach nach Basel erschlossen. Das Tram erreicht den Bahnhof Basel SBB innerhalb einer halben Stunde. Mit dem motorisierten Individualverkehr ist das Gebiet dank der H18 gut erschlossen. In naher Zukunft auch mit dem geplanten und kurz vor der Realisierung stehenden Durchstich. Im Westen ist das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Im Raumkonzept Birsstadt 2035 wird als Schwäche des Gebietes die ÖV-Erschliessung in die Tiefe genannt.<sup>1</sup> Im Teilgebiet „West“ von Aesch Nord besteht aktuell eine Erschliessungslücke, diese Lücke wird durch die verstärkte Nutzung in absehbarer Zeit erschliessungspflichtig werden (vgl. Angebotsdekret).*

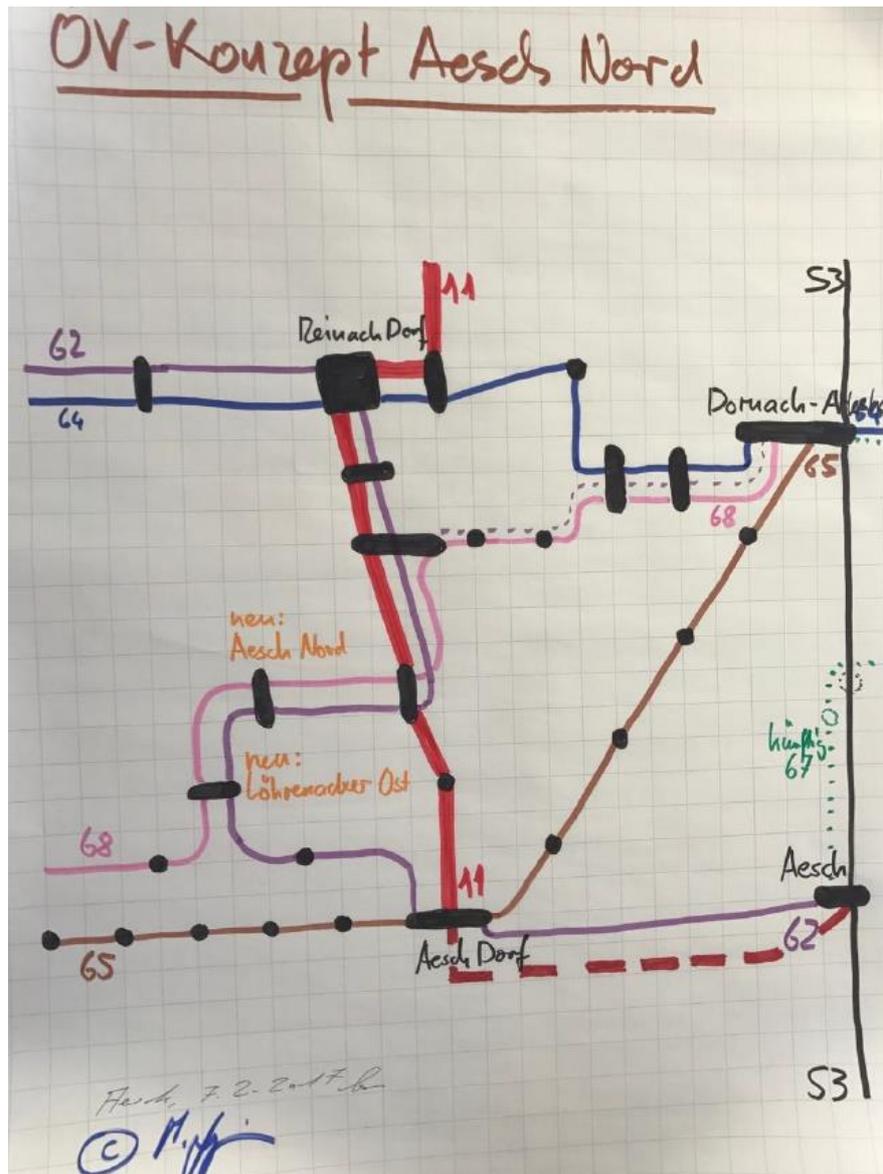
*Aktuell steht in Aesch eine Mutation des kommunalen Richtplans an. Dabei soll eine Mischnutzung auf dem Areal ermöglicht werden. Dafür wäre auch eine Buserschliessung des Areals wünschenswert, welche Aesch Nord mit dem Bahnhof Aesch oder/und auch dem Bahnhof Dornach- Arlesheim verbindet, um somit einen Anschluss an das S-Bahnnetz zu garantieren. Somit wäre das Gebiet nicht nur mit der Tramlinie 11 (Haltestelle Arlesheimerstrasse) im Osten erschlossen, sondern bekäme eine zusätzliche Erschliessung (allenfalls im Westen) via die S-Bahn. In die Überlegungen könnten beispielsweise die Buslinien 62 und 68 einbezogen werden. Eine mögliche zukünftige Linienführung (Vorschlag der Gemeinde Aesch) ist im Anhang vorzufinden.*

**Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,**

- **welche Gedanken sich der Regierungsrat über eine Erschliessung des Areals mittels einer Buslinie gemacht hat.**
- **ein Angebotskonzept zu erarbeiten, welches das Gebiet Aesch Nord (insbesondere den westlichen Teil) mit einer neuen oder bestehenden Buslinie umsteigefrei an den Bahnhof Aesch und/oder Dornach-Arlesheim anbindet. Bestehende Bushaltestellen (insbesondere die Schulstandorte und der Bahnhof Aesch) sollen dabei weiter bedient und gestärkt werden.**
- **eine allfällige Verlängerung oder neue Buslinie im Dezember 2018 als Probetrieb einzuführen.**

**Allfällige infrastrukturelle Anpassungen und deren Kosten sind aufzuzeigen.**

Anhang: mögliche Linienführung (Vorschlag Gemeinde Aesch)



## 2. Stellungnahme des Regierungsrats

### 2.1. Einleitende Bemerkungen

Konzeptionelle Planungen der ÖV-Linien erfolgen im Rahmen eines Generellen Leistungsauftrags (GLA). Dieser basiert auf dem [Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs SGS 480](#) und den Bestimmungen des [Dekrets über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr \(Angebotsdekret\) SGS 483.1](#).

Der 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021 wurde vom Landrat am 21. März 2019 einstimmig beschlossen (LRB Nr. 2549). Neue Angebotskonzepte oder grundlegende Anpassungen sind folglich zum nächsten Mal im Rahmen des 9. GLA 2022 – 2025 möglich. Dieser wird schwergewichtig im zweiten Halbjahr 2019 und im ersten Quartal 2020 erarbeitet und vom Regierungsrat voraussichtlich im Herbst 2020 an den Landrat überweisen.

Der 9. GLA soll auf dem revidierten Angebotsdekret basieren, das nach Fristerstreckung bis am 31. Oktober 2019 in der öffentlichen Vernehmlassung war und anfangs 2020 an den Landrat überwiesen werden soll.

## 2.2. Ausgangslage

Das ÖV-Netz der südlichen Birsstadt besteht aus mehreren Linien mit unterschiedlichen Funktionen (vgl. Abbildung 1).

- **Grob- und Mittelverteiler:** Kapazitätsorientierte Linien mit hoher Taktdichte und zeitlicher Verfügbarkeit zur Bewältigung der stark nachgefragten Verbindung Richtung Basel.
  - S3 Olten – Basel – Laufen – Delémont (– Porrentruy)
  - 10 Dornach – Arlesheim – Basel SBB – Ettingen – Rodersdorf
  - 11 Aesch – Basel SBB – St. Louis Grenze
  - E11 Reinach Süd – Basel
- **Regionale Buslinien:** Linien mit Verbindungsfunktion zwischen den Ortschaften, abgestimmt auf die Anschlüsse des übergeordneten Netzes.
  - 64 Dornach – Reinach – Therwil – Oberwil – Allschwil
  - 65 Arlesheim – Dornach – Aesch – Pfeffingen
  - 67 Dornach – Gempen – Hochwald – Seewen SO zusammen
  - 68 Aesch – Ettingen – Hofstetten – Flüh
- **Ergänzungsangebote:** Linien, welche die Feinerschliessung dicht besiedelter Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb der Siedlungsgebiete sicherstellen.
  - 62 Dornach – Reinach – Therwil – Biel-Benken
  - 63 Dornach – Münchenstein – Muttenz
  - 66 Ortsbus Dornach

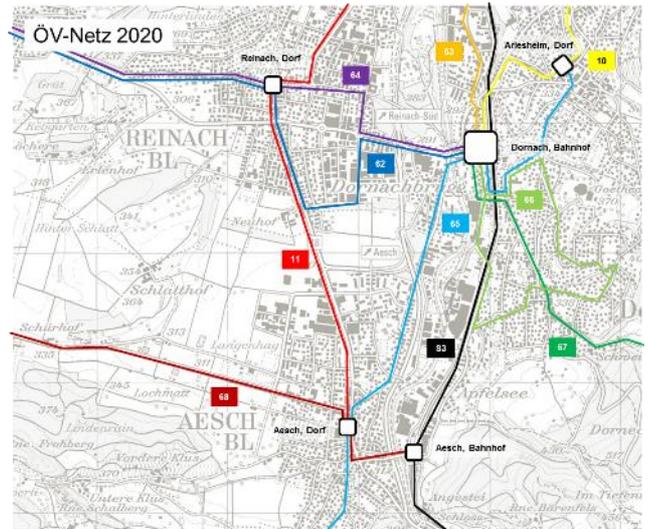


Abbildung 1: ÖV-Netz 2020

## 2.3. Problemstellung

Das Gebiet Aesch Nord ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Die Gemeinde Aesch plant eine Entwicklung des Gebiets hin zu einer durchmischten Nutzung mit Gewerbe, Dienstleitung und Wohnen. Der Gemeinderat Aesch hat ein entsprechendes Gesamtkonzept im September 2019 verabschiedet.

Heute stellt das Teilgebiet westlich der Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse und nördlich der Bushaltestellen Sportanlage Löhrenacker eine Erschliessungslücke gemäss [§ 7 des geltenden Angebotsdekrets](#) dar (vgl. Abbildung 2), die mit einer ergänzenden Buslinie geschlossen werden müsste. Dies wurde bislang nicht gemacht. Grund dafür ist zum einen die bisherige Auslegung des Dekrets. Demnach muss jede einzelne von sechs Hektaren mehr als 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen – und nicht eine der sechs Hektaren 600

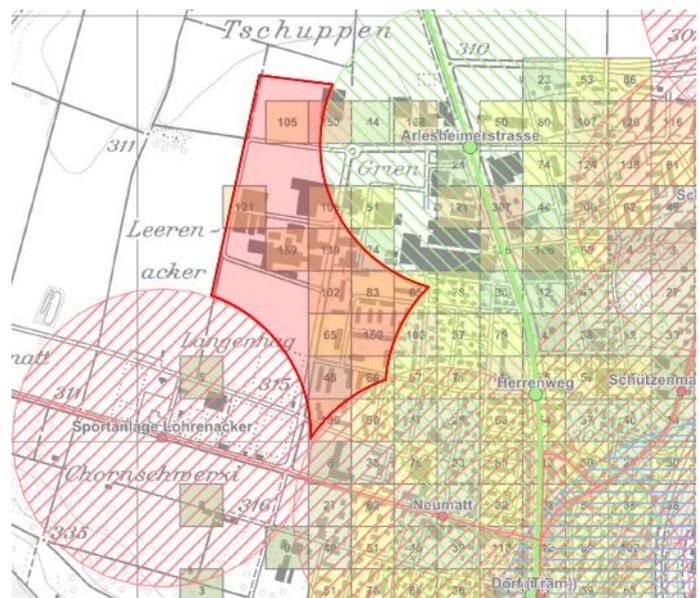


Abbildung 2: Erschliessungslücke Aesch Nord (rot)  
Basis: Einwohner und Arbeitsplätze pro ha (Stand 2016),  
Erschliessungsradien: 350 m

Einwohner und/oder Arbeitsplätze, die anderen hingegen deutlich weniger oder gar keine. Grund ist zum anderen, dass im Gebiet Aesch Nord (trotz vorhandener Erschliessungslücke gemäss geltendem Dekret) bis heute kein ausreichendes Potenzial für eine ergänzende Buslinie ausgemacht werden konnte. Dies, obwohl sich ausserhalb der Erschliessungsradien knapp 1'200 Einwohner und Arbeitsplätze befinden.<sup>1</sup>

Das sich aktuell in der Vernehmlassung befindende revidierte Dekret sieht eine Änderung bei der Ermittlung von Erschliessungslücken vor.<sup>2</sup> In Aesch Nord gäbe es nach neuer Definition keine Erschliessungslücke mehr, solange die Tramlinie 11 tagsüber weiterhin alle 7.5 Minuten oder häufiger verkehrt. Eine neue Linie wäre aufgrund der geänderten Bestimmungen somit nicht mehr zwingend erforderlich; sie wäre aber weiterhin möglich. Entscheidende Kriterien für die Einführung einer neuen Linie sind das Fahrgastpotenzial, der Reisezeitgewinn, die Entlastungswirkung der Strasseninfrastruktur und die Wirtschaftlichkeit. Grund für ein neues ÖV-Angebot kann auch ein erwarteter Impuls für die Standortentwicklung sein.

## 2.4. Lösungsansätze zur Schliessung der Lücke

Gemäss Forderung des Postulats werden fünf Ansätze für eine bessere ÖV-Erschliessung von Aesch Nord geprüft und bezüglich ihrer Zweckmässigkeit bewertet. Alle Ansätze haben gemeinsam, dass sie an einen Bahnhof führen und dort Anschlüsse an die S-Bahn sicherstellen. Eine Umsteigeverbindung nur auf die Tramlinie 11 wurde aufgrund fehlender Reisezeitvorteile ausgeschlossen. Nachstehend werden die fünf Ansätze erläutert und qualitativ beurteilt.

### Ansatz 1: «Ortsbus Aesch»

Dieser Ansatz verfolgt das Ziel, eine ÖV-Erschliessung des Gebiets Aesch Nord möglichst zeitnah umzusetzen. Die Erschliessung wird mit einer zusätzlichen Buslinie Aesch Nord – Aesch Bahnhof erreicht, die aufgrund der kurzen Umlaufzeit im 15'-Takt verkehrt und die Anschlüsse primär auf die Züge von und nach Basel sicherstellt. Da die S-Bahn zurzeit nur im 30'-Takt verkehrt, hätte jede zweite Verbindung allerdings keine Anschlüsse. Der volle Nutzen der Linie würde sich somit erst bei Umsetzung des 15'-Taktes Basel – Aesch auf der S-Bahn entfalten. Dieser wird mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht vor 2025 eingeführt werden.

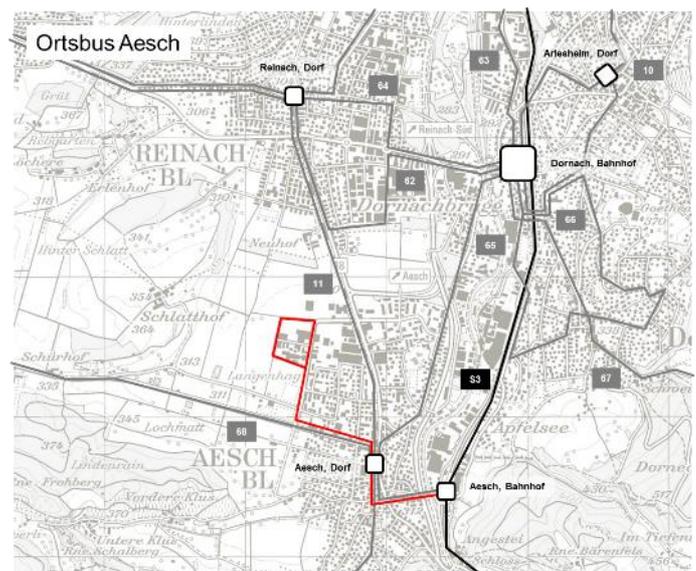


Abbildung 3: Ortsbus Aesch

Da die neue Linie ein Arbeitsplatzgebiet erschliesst, sollen primär Pendler angesprochen werden. In einer ersten Phase werden daher Betriebszeiten von Montag bis Freitag jeweils

von Montag bis Freitag jeweils

<sup>1</sup> Bei Annahme eines ÖV-Anteils von 30 % (Trimodalsplit) ergibt sich ein Fahrgastpotenzial von rund 700 Personen pro Tag (Ein- und Aussteiger kumuliert). Bei einem Zielwert für die Auslastung eines Standardbusses von 20 % ( $\cong$  13 Fahrgäste) wäre ein Stundentakt mit punktuellen Verdichtungen ein verhältnismässiges Angebot. Angesichts der kurzen Distanz zur nächsten Tramhaltestelle mit einem dichten Taktangebot ist davon auszugehen, dass dieses Potenzial nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden könnte. Es wäre folglich ein dichteres Taktangebot nötig, was wiederum zu einer sehr geringen Auslastung der einzelnen Kurse und einem unwirtschaftlichen Mitteleinsatz führen würde.

<sup>2</sup> Aktuell ergeben sich die Erschliessungsradien aufgrund des Verkehrsträgers (350 m bei Bus- und Tramhaltestelle, 600 m bei Bahnhöfen und 2'000 m in den Nebenverkehrszeiten). Neu ist für die Ermittlung der Erschliessungsradien das Taktangebot ausschlaggebend (500 m bei einem 7.5'-Takt oder mehr, 400 m bei einem 15'-Takt, 300 m bei einem 30'-Takt oder weniger)

morgens und abends während rund drei Stunden vorgeschlagen. Die Kosten für die Buslinie liegen in diesem Fall bei ca. 200'000 bis 250'000 Franken pro Jahr.

Für die Erschliessung wird von zwei neuen Haltestellen ausgegangen, eine auf dem Pfeffingerring (Kantonsstrasse) und eine Endhaltestelle auf dem Butthollenring (Gemeindestrasse). Letztere könnte resp. müsste zulasten von drei bis vier Parkfeldern eingerichtet werden. Für die Erstellung der zwei Haltekanten auf der Kantonsstrasse wird von Investitionskosten in der Höhe von 50'000 Franken ausgegangen (Fahrbahnhaltestellen). Mittelfristig muss zudem am Bahnhof Aesch eine zweite Haltekante erstellt werden. In diesem Fall würde eine gesamthafte Betrachtung angestrebt, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Eine Kostenschätzung dazu ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

### Zusammenfassung Ansatz 1 «Ortsbus Aesch»:

- ÖV-Angebot: besser
- Betriebseffizienz: hoch
- Betriebskosten: gering
- Wirtschaftlichkeit: gering
- Investitionen: gering
- Umsetzungshorizont: kurzfristig

#### Fazit:

*Günstige Variante, die als Probetrieb eingeführt werden könnte. Sie wird jedoch wegen des fehlenden Potenzials **nicht zur Umsetzung empfohlen.***

### Ansatz 2: «Linie 68 nach Dornach führen»

Dieser Ansatz sieht eine Anpassung des Fahrwegs der Linie 68 via Aesch Nord – Reinach Kägen und die Führung an den Bahnhof Dornach statt Bahnhof Aesch vor. Alternativ könnte die Linie statt via Kägen auch via Autobahn A18, den neuen Vollanschluss Aesch oder via Arlesheimerstrasse geführt werden.

Der längere Fahrweg nach Dornach und die damit verbundene längere Fahrzeit würde dazu führen, dass ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde. Die Anschlüsse auf die S-Bahn würden zudem verpasst und könnten nicht mehr sichergestellt werden. Eine Anpassung des Fahrwegs würde zudem der Funktion der Linie 68 als direkter Zubringer an das übergeordnete ÖV-Netz widersprechen. Des Weiteren entstünde eine Verbindungslücke innerhalb von Aesch, die mit einer zusätzlichen Linie geschlossen werden müsste. In einer Studie von 2006, die hinblickend auf eine ÖV-Erschliessung des Gebiets Kägen erfolgte, wurde dieser Ansatz geprüft und verworfen. An dieser Erkenntnis hat sich zwischenzeitlich nichts geändert.

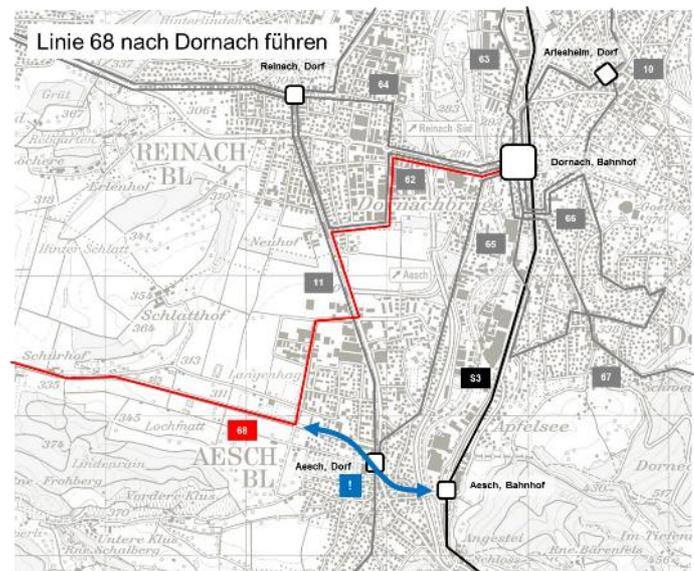


Abbildung 4: Linie 68 nach Dornach führen

Dieser Ansatz würde jährliche Mehrkosten von ca. 600'000 bis 650'000 Franken verursachen, in Kombination mit einer neuen Linie (analog Ansatz Ortsbus Aesch) zur Sicherstellung der innerörtlichen Verbindung lägen die Kosten bei 800'000 bis 900'000 Franken pro Jahr.

Für die Erschliessung von Aesch Nord wird von drei neuen Haltestellen ausgegangen, zwei auf dem Pfeffingerring und eine im Bereich der Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse. Für die Erstellung

der sechs Haltekanten wird von Investitionskosten von rund 600'000 Franken ausgegangen (vier Fahrbahnhaltestellen und zwei Busbuchten). **Zusammenfassung Ansatz 2 «Linie 68 nach Dornach führen»:**

- ÖV-Angebot: schlechter
- Betriebseffizienz: mittel
- Betriebskosten: hoch
- Wirtschaftlichkeit: gering
- Investitionen: mittel
- Umsetzungshorizont: mittelfristig

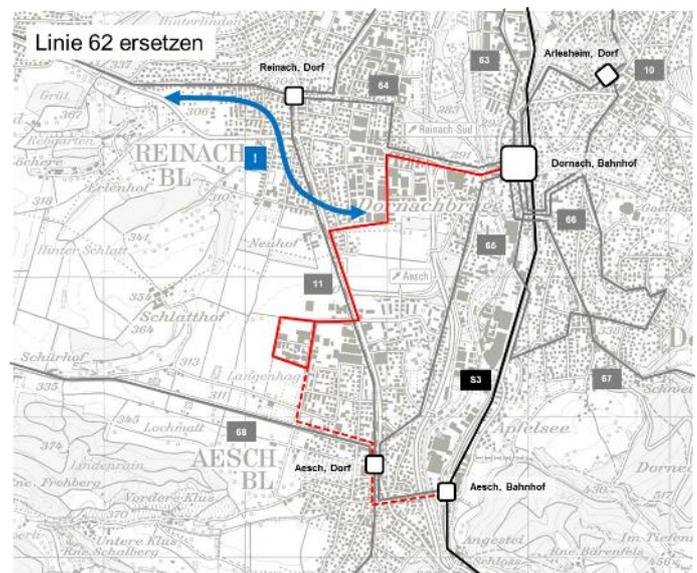
**Fazit:**

*Dieser Ansatz verbessert zwar die Erschliessung in Aesch Nord, es entstehen aber gleichzeitig Anschlussbrüche und Verbindungslücken. Der Ansatz wird deshalb **nicht zur Umsetzung empfohlen.***

**Ansatz 3: «Linie 62 ersetzen»**

Dieser Ansatz sieht vor, eine neue Verbindung von Dornach via Kägen – Aesch Nord an den Bahnhof Aesch zu schaffen. Dadurch werden Gebiete mit vergleichbaren Nutzungen mit einer Linie erschlossen, womit die vorhandenen Potenziale optimal genutzt und die Betriebszeiten auf diese Nutzergruppe abgestimmt werden können.

Bei Einsatz nur eines Fahrzeugs kann die Linie im 30'-Takt zwischen Dornach und Aesch Nord verkehren. Zur Gewährung der Anschlüsse auf die S3 müssen zwei Fahrzeuge eingesetzt werden. Dadurch entstehen lange Restwendezeiten in Aesch Nord, die optional für eine Verbindung an den Bahnhof Aesch genutzt werden könnten. Dabei würden in Aesch und Dornach jedoch dieselben Anschlüsse sichergestellt, weshalb diese Verlängerung einen geringen Zusatznutzen hätte.



**Abbildung 5: Linie 62 ersetzen**

Aufgrund des Wegfalls der Linie 62 zwischen Reinach und Therwil müsste die Linie 64 zur Kapazitätssicherung verdichtet werden. Die Verbindung vom Leimental ins Gebiet Kägen entfielen. Ebenfalls entfielen die von Schülerinnen und Schülern genutzte Verbindung zwischen Therwil und Biel-Benken. Auch würde sich die Erschliessung des Gebiets Linienfeld in Therwil verschlechtern. Um die Verbindung Therwil – Biel-Benken sicherzustellen, könnte der Ortsbus Bottmingen – Oberwil nach Therwil – Biel-Benken verlängert und in das ÖV-Angebot des Kantons überführt werden. Dabei müsste die Linienführung des Ortsbusses wegen des Einsatzes von grösseren Fahrzeugen angepasst werden, was im Widerspruch zu einer optimalen Erschliessung der Quartiere steht.

Je nach Linienlänge entstünden Kosten von ca. 600'000 Franken pro Jahr, bei einer Verlängerung bis Aesch Bahnhof rund 1'250'000 Franken pro Jahr. Dabei wird von den heutigen Betriebszeiten der Linie 62 ausgegangen. Die erforderliche Taktverdichtung bei der Linie 64, eine Verlängerung der Linie 59 und deren Übernahme durch den Kanton sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Für die Erschliessung von Aesch Nord wird von drei neuen Haltestellen ausgegangen, zwei auf dem Pfeffingerring und eine im Bereich der Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse. Für die Erstellung der sechs Haltekanten wird von Investitionskosten von rund 600'000 Franken ausgegangen (vier Fahrbahnhaltestellen und zwei Busbuchten). Bei Umsetzung der Option muss mittelfristig zudem

am Bahnhof Aesch eine zweite Haltekante erstellt werden. In diesem Fall würde eine gesamthafte Betrachtung angestrebt, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Eine Kostenschätzung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

### Zusammenfassung Ansatz 3 «Linie 62 ersetzen»:

- ÖV-Angebot: zwischen Therwil und Biel-Benken ohne Gegenmassnahmen schlechter
- Betriebseffizienz: gering
- Betriebskosten: hoch
- Wirtschaftlichkeit: hoch
- Investitionen: mittel
- Umsetzungshorizont: mittelfristig

#### Fazit:

Dieser Ansatz verbessert die Erschliessung von Aesch Nord und weist ein gutes Nachfragepotenzial auf. Aufgrund weitreichender Wechselwirkungen mit anderen Linien bis nach Bottmingen kann dieser Ansatz nicht kurzfristig im Rahmen eines Probebetriebs umgesetzt werden. Eine weiträumiger angelegte Studie müsste die Wechselwirkungen vertieft untersuchen und aufzeigen. Negativ zu bewerten sind die wegfallende Verbindung zwischen Therwil und Biel-Benken sowie die Direktanbindung aus dem Birsigtal ans Gebiet Reinach Kägen. Der Ansatz wird deshalb **nicht zur Umsetzung empfohlen**. In einem erweiterten Kontext könnten einzelne Elemente interessant sein.

### Ansatz 4: «Verlängerung Linie 63»

Dieser Ansatz, der in einer von der Gemeinde Aesch in Auftrag gegebenen Studie zur Umsetzung empfohlen wurde, sieht eine Verlängerung der Linie 63 von Dornach via Reinach Kägen – Aesch Nord – Aesch Dorf bis Aesch Bahnhof vor. Dadurch kann ein sehr effizienter Betrieb sichergestellt werden. Bei den durch die Linie 63 erschlossenen Gebieten handelt es sich um Arbeitsplatzgebiete mit ähnlichen Nutzungen. Entsprechend gut eignen sich die heutigen Betriebszeiten der Linie 63 für eine Erschliessung. Alternativ könnte die Linie via Autobahn A18, via neuen Vollanschluss Aesch oder via Arlesheimerstrasse geführt werden. Dabei könnten jedoch keine oder weniger zusätzliche Fahrgastpotenziale abgedeckt werden.

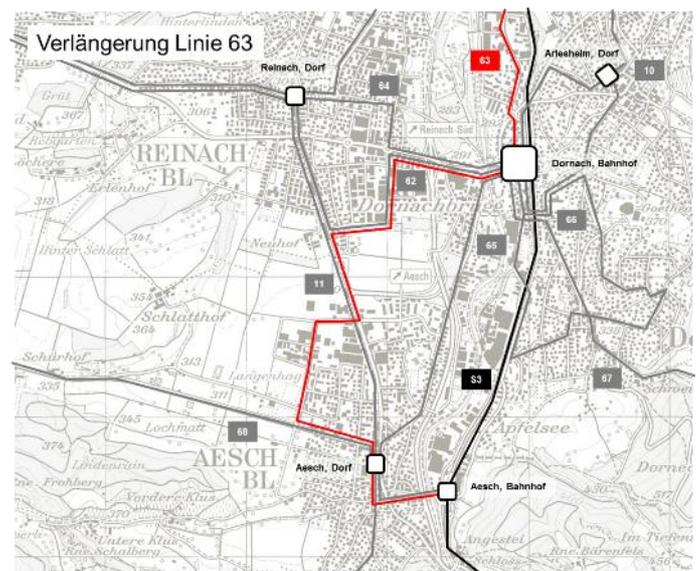


Abbildung 6: Verlängerung Linie 63

Im Falle einer Linienverlängerung müssten die Anschlüsse der Linie 63 an die S-Bahn verändert werden. Diese würden neu in Aesch auf die S3 Richtung Laufen und in Münchenstein auf die S3 Richtung Basel angeboten.

Die Mehrkosten werden auf 500'000 Franken pro Jahr geschätzt.

Für die Erschliessung von Aesch Nord wird von drei neuen Haltestellen ausgegangen, zwei auf dem Pfeffingerring und eine im Bereich der Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse. Für die Erstellung der sechs Haltekanten wird von Investitionskosten von rund 600'000 Franken ausgegangen (vier Fahrbahnhaltestellen und zwei Busbuchten). Mittelfristig muss zudem am Bahnhof Aesch eine zweite Haltekante erstellt werden. In diesem Fall würde eine gesamthafte Betrachtung angestrebt, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Eine Kostenschätzung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

**Zusammenfassung Ansatz 4 «Verlängerung Linie 63»:**

- ÖV-Angebot: besser
- Betriebseffizienz: hoch
- Betriebskosten: mittel
- Wirtschaftlichkeit: gering
- Investitionen: mittel
- Umsetzungshorizont: kurzfristig

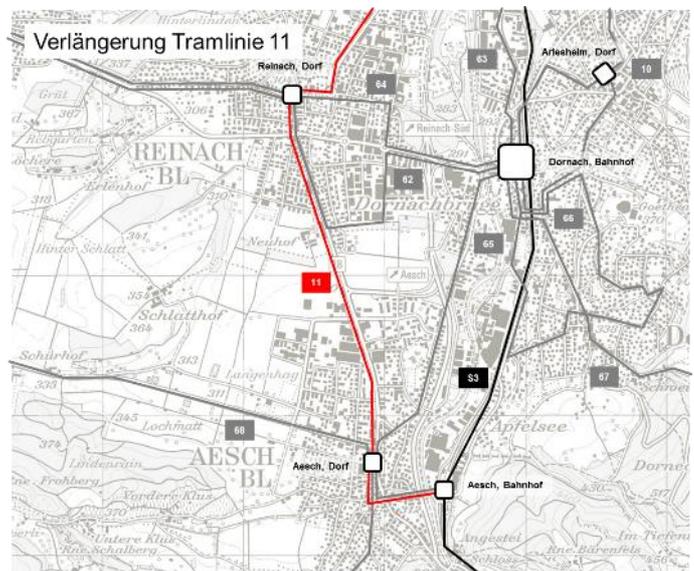
**Fazit:**

*Dieser Ansatz verbessert die Erschliessung in Aesch Nord und kann effizient betrieben werden. Die Umsetzung ist einfach möglich. Es wird wegen der geringen Potenziale jedoch von einer geringen Nutzerzahl und einer entsprechend schlechten Wirtschaftlichkeit ausgegangen, weshalb der Ansatz zurzeit **nicht zur Umsetzung empfohlen** werden kann.*

**Ansatz 5: «Verlängerung Tramlinie 11»**

Der Ansatz „Tramverlängerung“ sieht keine zusätzliche Erschliessung im Gebiet Aesch Nord vor. Durch die Verlängerung der Tramlinie von der heutigen Endstation bis an den Bahnhof Aesch entsteht hingegen eine neue (und im Vergleich zur direkten Tramverbindung schnellere) Umsteigeverbindung nach Basel und Laufen.

Wegen der hohen Taktdichte des Trams können alle Anschlüsse an die S-Bahn sichergestellt werden. Den hohen Investitionskosten steht in der Betriebsphase durch das attraktive Angebot ein wesentlich höherer Nutzen gegenüber. Zudem könnte der heute einspurige Abschnitt auf Doppelspur ausgebaut werden.



**Abbildung 7: Verlängerung Tramlinie 11**

**Zusammenfassung Ansatz 5 «Verlängerung Tramlinie 11»:**

- ÖV-Angebot: besser
- Betriebseffizienz: hoch
- Betriebskosten: hoch
- Wirtschaftlichkeit: hoch
- Investitionen: hoch
- Umsetzungshorizont: langfristig

**Fazit:**

*Eine Verlängerung der Tramlinie 11 an den Bahnhof Aesch ermöglicht eine neue netzrelevante Verknüpfung zwischen Bahn und Tram. Dadurch verbessert die Erschliessung in Aesch Nord. Der neue Linienabschnitt kann effizient betrieben werden. Der **Ansatz soll in einer nächsten Phase vertieft geprüft werden.***

## **2.5. Empfehlung weiteres Vorgehen**

Aus den oben dargelegten Gründen wird für den kurzfristigen Horizont (9. GLA für die Jahre 2022 – 2025) keine Änderung des bestehenden Angebots empfohlen. Das Angebot soll im Rahmen der Erarbeitung des 10. GLA erneut überprüft werden. Auf diesen Horizont sollten auch der 15'-Takt der S-Bahn Basel – Aesch eingeführt und die neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee in Betrieb gehen können. Die Realisierung erster Quartierpläne im Gebiet Aesch Nord fällt voraussichtlich ebenfalls in diesen Zeithorizont. Die Kantone BL und SO haben sich bereits darauf verständigt, das ÖV-Angebot im Knoten Dornach auf diesen Zeitpunkt hin gemeinsam zu überprüfen.

Sollte sich zeigen, dass grössere Arealentwicklungen bereits zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzt werden können, wird empfohlen, einen Probetrieb gemäss Ansatz 4 in dieser Vorlage, «Verlängerung Buslinie 63», einzuführen.

Ansatz 5 «Verlängerung Tramlinie 11» stellt eine längerfristige Option dar und wird weiterverfolgt. Eine Machbarkeitsstudie wird die Auswirkungen auf das Umfeld und die Kosten einer Tramverlängerung aufzeigen. Ergebnisse dieser Abklärungen sind Ende 2020 zu erwarten.

## **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» abzuschreiben.

Liestal, 3. Dezember 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich