

Vorlage an den Landrat

Bericht zur Motion [2020/115](#) «Verkehrssituation in der Birsstadt verbessern» 2020/115

vom 18. August 2026

1. Text der Motion

Am 13. Februar 2020 reichte Andreas Dürr die Motion [2020/115](#) «Verkehrssituation in der Birsstadt verbessern» ein, welches vom Landrat am 11. Februar 2021 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Anlässlich der Beratung des Kantonalen Richtplans (KRIP) für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms wurde festgestellt, dass für die Verbesserung der Verkehrssituation in der Birsstadt noch keine ganzheitliche Betrachtung vorhanden ist. Der Verein Birsstadt ist zurzeit an der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Region. Es ist sinnvoll, dass die kantonalen Planungsstellen diese Initiative unterstützen, indem sie vorausschauend überprüfen, wie die in der Planungshoheit des Kantons stehende Verkehrsinfrastruktur erweitert werden kann. Nur so kann das zunehmende Verkehrsaufkommen sinnvoll bewältigt werden.

Die Regierung wird gebeten, die technische Machbarkeit einer Tramverbindung Dornach Therwil inkl. der dadurch allfällig notwendigen Verlagerung des Strassenverkehrs auf eine neu zu definierende Strasse zu prüfen. Bei erfolgreicher Prüfung sind im kantonalen Richtplan die entsprechenden Trassesicherungen vorzunehmen

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Das anhaltende Bevölkerungswachstum sowie die zunehmende Verdichtung in der Birsstadt führen zu steigenden Anforderungen an die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur. Parallel dazu verändern gesellschaftliche Trends und die Erwartung, die Mobilität nachhaltig zu bewältigen, die Anforderungen an ein zukunftsfähiges Verkehrssystem.

Vor diesem Hintergrund gewinnt eine koordinierte Betrachtung der Verkehrssituation in der Birsstadt zunehmend an Bedeutung. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird bereits heute teilweise bis zur Kapazitätsgrenze belastet. Die prognostizierten Entwicklungen machen eine vorausschauende Planung unumgänglich, um ein attraktives Verkehrsangebot auch in Zukunft sicherzustellen. Gleichzeitig ist der Raum für neue verkehrliche Infrastrukturen aufgrund von anderen relevanten Interessen beschränkt.

Raumstruktur

Die Birsstadt und das Leimental liegen südlich der Stadt Basel. Bis auf Biel-Benken und Schönenbuch werden im kantonalen Richtplan sämtliche Gemeinden der Birsstadt und des Leimentals dem

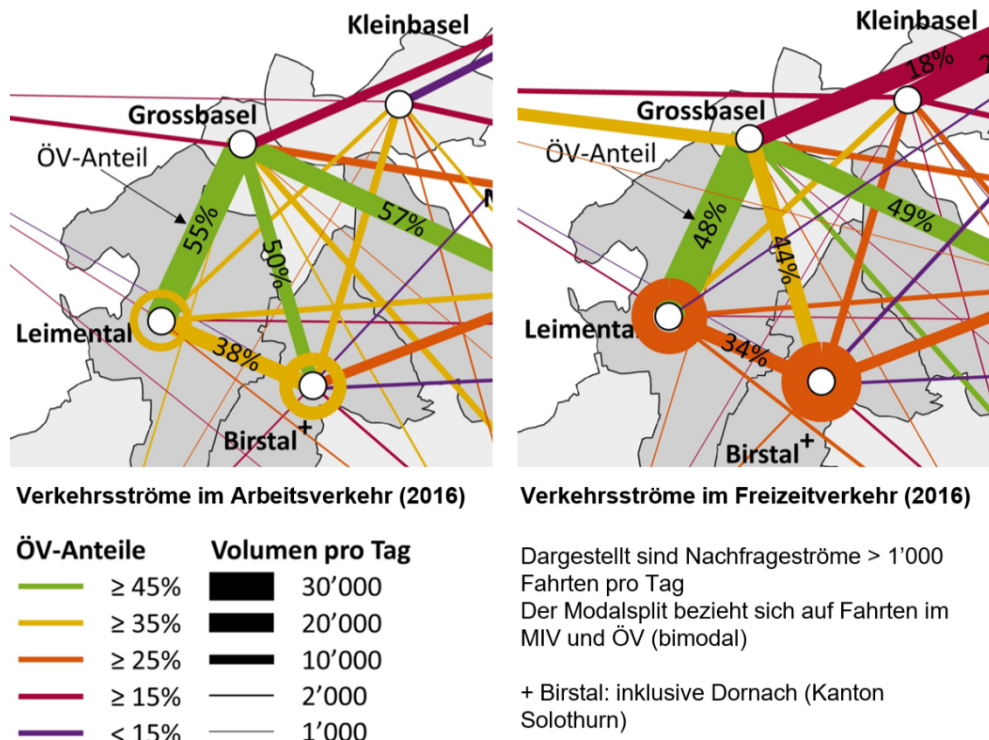


Abbildung 2: Verkehrliche Nachfrage zwischen Basel-Stadt, Leimental und Birstal. Grafik: INFRAS, Quelle: GVM BS (Ist-Zustand 2016)

In den Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach und Reinach übersteigt die Zahl der Arbeitsplätze die Zahl der erwerbstätigen Einwohner um rund 2'500 Personen¹, was einem positiven Beschäftigungssaldo entspricht. In den Gemeinden Biel-Benken, Ettingen, Therwil und Oberwil im Leimental wurde im Jahr 2020 hingegen ein negativer Saldo der Erwerbstätigen von rund -5'700 Personen ausgewiesen. So können die Gemeinden in der Birsstadt zusammengefasst als Arbeitsplatzgemeinden betrachtet werden, während die Gemeinden im Leimental als Wohngemeinden zu interpretieren sind. Entsprechend unterscheidet sich die Lastrichtung zwischen der Morgen- und Abendspitze deutlich. Während der Morgenspitze fliesst der Verkehr mehrheitlich vom Leimental in die Birsstadt bzw. auf die A18. In der Abendspitze fahren die Arbeitnehmenden zurück in die Wohnregion Leimental und gegebenenfalls auch weiter über die Grenze.

Aufgrund von Areal- und Innenentwicklungen im Leimental wie auch in der Birsstadt wird die gesamtverkehrliche Nachfrage langfristig zunehmen. Um dieser erhöhten Nachfrage gerecht zu werden, muss das bestehende Angebot ausgebaut werden. Die Ablehnung des ELBA-Vorhabens an der Urne im Jahr 2015 oder auch des Ausbaus der Langmattstrasse im Jahr 2019 deuten darauf hin, dass der Bau insbesondere oberirdischer Umfahungsstrecken für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr kritisch gesehen wird und politische Mehrheiten schwer zu erreichen sind. Auch die Diskussion im Vorfeld der Motion 2020-115 hat sich an einer analogen Frage zu Teilumfahrung Reinach Süd im kantonalen Richtplan entzündet. Aufgrund der insbesondere durch die Topografie geprägten Siedlungsstruktur muss die Verkehrsnachfrage auch weiterhin in den bestehenden Korridoren gebündelt werden. Daher können die bestehenden Kapazitätsengpässe wie der Bahnübergang in Therwil oder der Anschluss an die A18 nicht umfahren werden. Dementsprechend kann die Kapazität im MIV nicht substanziell weiter erhöht werden. Die zusätzliche Nachfrage kann somit nicht durch den MIV absorbiert, sondern muss mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) bewältigt werden. Das korrespondiert auch mit den Zielsetzungen im Raumkonzept Leimental und

¹Saldo der Erwerbstätigen nach Gemeinde und Region, Stand 2020, Amt für Daten und Statistik, Kanton Basel-Landschaft

der Mobilitätskonzept Birsstadt, wonach der Nachfrageanteil im ÖV erhöht (Raumkonzept Leimental) resp. die Entwicklung des MIV langfristig plafoniert werden soll (Mobilitätskonzept Birsstadt).

Strassenverkehr

Das gewachsene Strassensystem ist stark durch die Topografie geprägt. Die Hauptachsen verlaufen in Süd-Nord Ausrichtung entlang der Täler der Birs und der Birsig auf die Stadt Basel zu. Getrennt werden die beiden Täler durch den flachen Hügelszug Bruderholz, über welchen nur wenige Verkehrsinfrastrukturen zwischen West und Ost verbinden. Der Tangentialverkehr konzentriert sich somit und auch künftig auf diese wenigen Achsen.

Die Hauptverkehrsachse Therwil-Reinach-Dornach ist primär auf den MIV ausgerichtet. Stand 2024 verkehren im durchschnittlichen Werktagsverkehr über sämtliche Querschnitte entlang des Korridors aufsummiert mindestens 16'000 Fahrzeuge am Tag, was gemessen am Ausbaugrad einer hohen Belastung entspricht. Die Lastrichtung unterscheidet sich zwischen der Morgenspitzenstunde und der Abendspitzenstunde deutlich und ist massgeblich durch den Anschluss an die A18 geprägt.

Bereits heute sind aufgrund von Kapazitätsengpässen entlang dem Korridor an verschiedenen Orten Rückstaus des motorisierten Individualverkehrs festzustellen. Diese Engpässe liegen primär im Raum beim Bahnübergang in Therwil (in Kombination mit dem Umsystem), am Kreisel Haupt-/Birsigtal-/Bruggstrasse in Reinach sowie beim Autobahnanschluss «Reinach Süd».

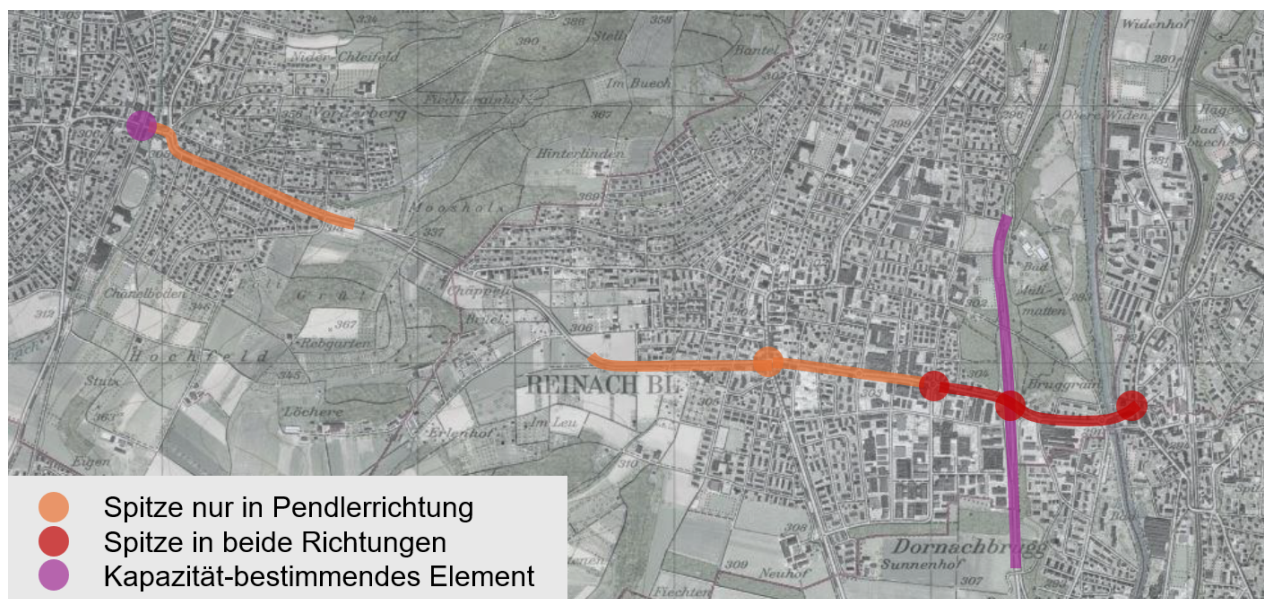


Abbildung 3: Kapazitätsengpässe im Korridor Therwil-Reinach-Dornach

In Zukunft ist eine Zunahme der Verkehrsnachfrage im Korridor zu erwarten. Aufgrund der Engpässe sind die MIV-Kapazitäten bereits heute beinahe ausgeschöpft, so dass eine Abwicklung der zusätzlichen Verkehrsnachfrage im MIV nicht erwartet werden kann.

Öffentlicher Verkehr

Das Leimental sowie das Birstal werden durch die Tramlinien 10, 11 und 12 radial in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Die Tramlinien sind mehrheitlich eigentrassiert geführt und somit vom Strassenverkehr unabhängig. Die S-Bahn zwischen Aesch und Basel SBB rundet das radiale Angebot von und nach Basel ab. Die Tramlinien sowie die S-Bahn sind bereits heute während den Spitzenstunden stark ausgelastet. Der Ausbau des Angebots auf der Nord-Süd-Achse ist durch neues Rollmaterial mit höheren Kapazitäten, der Einführung des Viertelstundentakts S-Bahn Aesch – Basel SBB sowie durch eine S-Tram im Leimental vorgesehen. Die Kapazitäten können jedoch nicht

beliebig ausgebaut werden. Dadurch ist eine Entlastung der Nord-Süd-Achse durch eine Stärkung des tangentialen Angebots langfristig anzustreben.

Die Ost-West-Verbindung wird mit Buslinien bedient. Im Korridor Therwil-Reinach-Dornach sind dies die Buslinien 62 und 64. Diese verkehren Stand heute während den Spitzenzeiten im 15-Minuten-Takt und sind durch die Rückstaus des motorisierten Individualverkehrs betroffen, da Busspuren fehlen. Weil dadurch die Reisezeiten verlängert werden, vor allem aber die Zuverlässigkeit in Spitzenstunden markant abnimmt und dadurch Umsteigebeziehungen nicht mehr gewährleistet werden können, wird die Attraktivität des ÖV-Angebots im Korridor Therwil-Reinach-Dornach erheblich reduziert. Infolgedessen bestehen auch kaum Anreize für das Umsteigen vom MIV auf den ÖV. So kann es für die Nachfrage im öffentlichen Verkehr zwischen der Birsstadt und dem Leimental aufgrund der Reisezeit, weniger Umsteigevorgänge sowie höherem Komfort attraktiver sein, mit den Trams über Basel zu fahren. Deshalb würde eine Stärkung des tangentialen ÖV-Angebots die Entlastung der Nord-Süd-Achsen unterstützen.

Gemäss Prognosen für das Jahr 2040 wird die Verkehrsnachfrage zwischen der Birsstadt und dem Leimental weiter zunehmen. Aufgrund der bereits stark ausgelasteten Strasseninfrastruktur (vgl. Abschnitt Gesamtverkehr

) muss der ÖV bei der Bewältigung dieser zusätzlichen Nachfrage eine zentrale Rolle spielen. Ein verdichtetes Busangebot wird den Anforderungen gemäss obigen Ausführungen langfristig weder qualitativ noch quantitativ genügen können. Deshalb hatte sich die Bau- und Umweltschutzdirektion entschieden, einen Angebotsausbau mit einer Tramlinie zu prüfen und die räumliche Sicherung hierfür vorzunehmen.

Velo- und Fussverkehr

Auf den Nord-Süd-Achsen führen mehrere kantonale Velorouten von der Birsstadt und dem Leimental von und nach Basel. In Zukunft sollen einige dieser Verbindungen zu Velovorzugsrouten ausgebaut werden, um das Angebot noch attraktiver zu gestalten. In tangentialer Richtung wird das Angebot, wie beim motorisierten Individualverkehr, auf einige wenige Korridore zwischen der Birsstadt und dem Leimental gebündelt. Einer dieser Korridore ist die Verbindung Therwil-Reinach-Dornach. Zwischen Reinach und Dornach wird die kantonale Veloroute mehrheitlich abseits der Hauptverkehrsachsen geführt. Stand heute besteht die Veloinfrastruktur zwischen Therwil und Reinach lediglich aus einem Velostreifen auf der Kantonsstrasse. Um die Attraktivität des Angebots zu steigern ist gemäss dem weiterentwickelten kantonalen Radroutennetz künftig eine Velovorzugsroute auf separatem Radweg vorgesehen.

Für den Fussverkehr besteht ein dichtes Angebot in der Birsstadt wie auch im Leimental. Die Distanzen zwischen den Gemeinden im Korridor sind jedoch etwas zu gross; die Bedeutung des Fussverkehrs im Alltag liegt vor allem im lokalen Binnenverkehr. Zur Realisierung von dessen Potential sind eine hohe Aufenthalts- und Umgebungsqualität essentiell. Beide werden durch die MIV-Belastung direkt beeinflusst, weshalb sich auch hieraus die Forderung nach möglichst geringer MIV-Zunahme resp. -Entlastung ergibt.

Mobilitätskonzept Birsstadt

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Birsstadt aus dem Jahr 2023 wurde die Mobilität als Grundvoraussetzung für die Vision der zukünftigen Birsstadt definiert. Das Mobilitätskonzept fordert ein effizientes Gesamtverkehrssystem für die Birsstadt, welches die Bedürfnisse der Menschen erfüllt und gleichzeitig die negativen Auswirkungen wie Lärm, Flächenverbrauch und Luftqualität möglichst minimiert; unter anderem soll dies auch durch eine Plafonierung des MIV erreicht werden. Dabei sollen die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen so gestaltet werden, dass sie die Attraktivität des ÖVs sowie des Fuss- und Veloverkehrs fördern. Das Tram Therwil-Reinach-Dornach wird im Mobilitätskonzept namentlich als Kernmassnahme für die Erreichung des Zielzustands gelistet.

Raumkonzept Leimental

Das Raumkonzept Leimental aus dem Jahr 2018 nennt ebenfalls das Ziel, den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr durch attraktive, zuverlässige ÖV-Angebote zu erhöhen. Betreffend der Achse Therwil-Reinach-Dornach hält das Raumkonzept fest, dass die Attraktivität des ÖVs mit einem Tramangebot durch direkte Verbindungen, höheren Komfort sowie eine höhere Zuverlässigkeit gegenüber einem Busangebot aufgrund der Eigentrassierung gesteigert werden soll. Das Tram Therwil-Reinach-Dornach wird im Raumkonzept als «mittel- bis langfristiges Ziel» beschrieben.

2.2. Stand der Arbeiten

Wie bereits in der Stellungnahme zum Vorstoss [2020/115](#) vom 24. November 2020 erwähnt, wurde eine Prüfung der technischen Machbarkeit einer Tramverbindung Therwil–Dornach beauftragt. Parallel dazu wurden die untersuchten Varianten hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit Siedlung, Wirtschaft und Umwelt bewertet. Diese Arbeiten wurden im Sommer 2022 nach der Vernehmlassung abgeschlossen. Das Ergebnis dieser Arbeiten ist die Linienführung der Vorzugsvariante.

Die Linienführung der Vorzugsvariante führt von Therwil **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** entlang der Reinacher- und Birsigalstrasse in Richtung Reinach. In Reinach verlässt sie auf Höhe Stockmattstrasse den Korridor der Birsigalstrasse, wodurch das bestehende Siedlungsgebiet besser an das Tramnetz angebunden wird. Diese Linienführung ermöglicht auch eine optimale ÖV-Erschliessung des Gebiets «Im Brühl», welches in einem langfristigen Horizont bis zur Kantonsstrasse entwickelt bzw. überbaut werden könnte. Anschliessend schwenkt die Linienführung zurück auf die Birsigalstrasse und verläuft über die Bruggstrasse in Richtung Autobahnanschluss «Reinach Süd» und weiter zum Bahnhof Dornach-Arlesheim. Das Tram wird, wo möglich und zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität notwendig, eigentrasseiert geführt.

Die Vorzugsvariante stellt die aus kantonaler Sicht aktuell beste Lösung dar, bei welcher die Machbarkeit nachgewiesen werden konnte. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird diese Linienführung weiter präzisiert und mit dem Umfeld abgestimmt. So kann es auch noch lokal zu Änderungen der Linienführung kommen. Das Tramprojekt wird regelmässig mit laufenden Arealentwicklungen abgestimmt mit dem Ziel, für sämtliche Vorhaben Planungssicherheit zu generieren. Dabei kann es auch zu Optimierungen der Linienführung kommen, wenn diese in einer Gesamtabwägung zweckmässig sind.

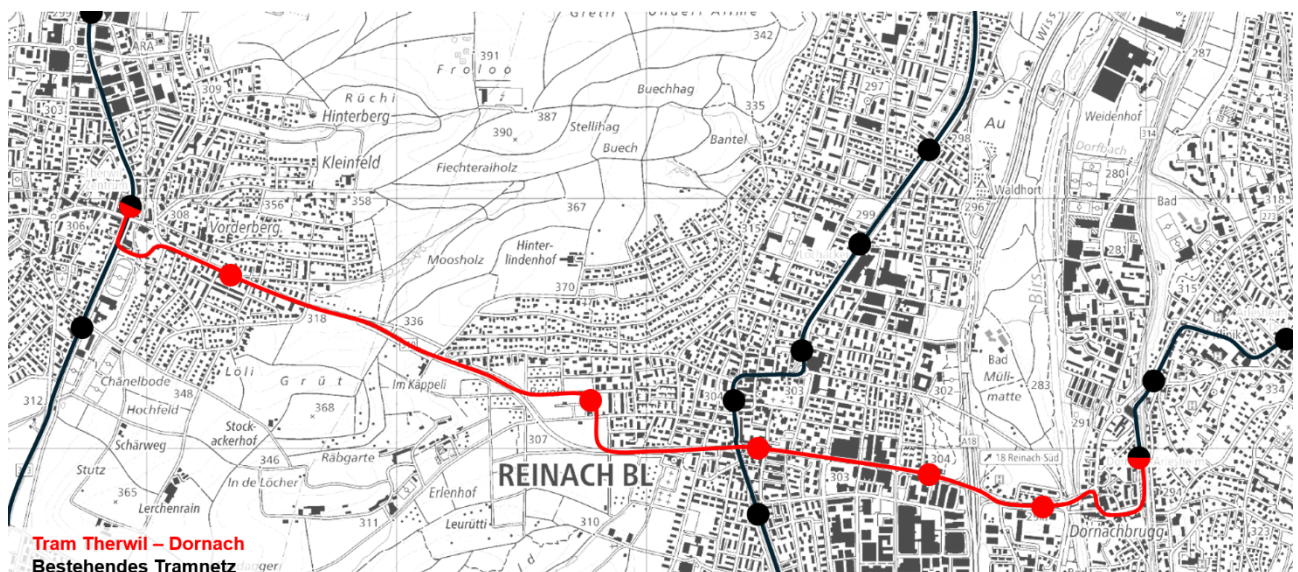


Abbildung 1: Grobe Linienführung Vorzugsvariante

Es konnte eine Lösung gefunden werden, bei welcher mit partieller Eigentrassierung sowie temporärem Eigentrasse im Mischverkehr mit dem MIV die betriebliche Stabilität gewährleistet werden kann. Eine Verlagerung des MIV auf eine neue Achse erübrigt sich somit. Nach der Ablehnung der Südumfahrung Basel im Rahmen von ELBA durch das Volk ist im Übrigen nach Ansicht der Regierung davon auszugehen, dass neue Strasseninfrastrukturen in diesem Korridor nicht mehrheitsfähig sind.

In einem nächsten Schritt ist vorgesehen, die Linienführung als Vororientierung in den kantonalen Richtplan einzutragen und damit den Raum für ein Tram Therwil-Reinach-Dornach zu sichern. Die Vororientierung im Richtplan belässt noch ausreichend Spielraum für allfällige lokale Anpassungen der Linienführung. Der Richtplaneintrag verpflichtet auf Stufe Behörden zur Koordination mit dem Kanton bei Entwicklungen und Vorhaben entlang der vorgesehenen Linienführung. Damit ist auch eine Koordination der Linienführung einer künftigen Velovorzugsroute mit dem Tramprojekt sichergestellt.

Nach der öffentlichen Vernehmlassung des Richtplans (2027) wird die Landratsvorlage für die Ausgabenbewilligung für das Vorprojekt erstellt und beim Landrat beantragt. In diesem Zusammenhang wird das Vorhaben detailliert vorgestellt. Bis dahin laufen noch diverse ergänzende Abklärungen, welche zuerst mit den betroffenen Gemeinden konsolidiert und abgeschlossen werden müssen.

2.3. Anliegen Motion

Das Begehren der Motion steht im Einklang mit den planerischen Stossrichtungen des Mobilitätskonzepts Birsstadt sowie des Raumkonzepts Leimental, welche beide eine zukunftsfähige, vertragliche Abwicklung des Verkehrs verlangen. Die verlangten Abklärungen in Bezug auf die Realisierung einer Tramlinie sind (nahezu) abgeschlossen, eine Vorzugsvariante wurde evaluiert. Der dazugehörige Richtplaneintrag wird von der Regierung im Herbst 2026 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Motion [2020/115](#) «Verkehrssituation in der Birsstadt verbessern» abzuschreiben.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich