

Vorlage an den Landrat

Sammelvorlage betreffend zwei Vorstössen zum Thema Mobilität und Verkehr im Oberbaselbiet

Bericht zum Postulat [2023/339](#) «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet»

**Bericht zum Postulat [2023/43](#) «Alternative Verkehrswege oberes Ergolzthal»
2026/6787**

vom 8. September 2026

1. Ausgangslage

1.1. Postulat [2023/339](#) «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet»

Am 22. Juni 2023 reichte Stefan Degen das Postulat [2023/339](#) «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet» ein, welches vom Landrat am 30. November 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Bevölkerung des Bezirks Sissach hat von 2011 bis 2020 von 34'021 um 2'144 auf 36'165 Personen zugenommen. In dieser Zeit haben auch die Bereitschaft und teilweise der Zwang zugenommen, für die Ausübung des Berufs grössere Distanzen in Kauf zu nehmen. Das Resultat ist, dass die Menschen mehr und weiter reisen müssen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Dies wiederum schlägt sich in den Mobilitätszahlen nieder, die Stosszeiten auf Bahnstrecken und Strassen sind länger und die Benutzerzahlen höher. Diese Entwicklung ist täglich sichtbar bei den überlasteten Zügen zwischen Gelterkinden, bzw. je nach Zug, Sissach und Basel und den Staus auf der Strasse, vor allem zwischen Sissach und Gelterkinden. Dass dabei insbesondere auf der Strasse eine überdurchschnittliche Zunahme stattgefunden hat, bestätigte der Regierungsrat in der Fragestunde vom 12. Januar 2023, allerdings mit dem Hinweis auf die zurückliegende Pandemie.

Obwohl in den nächsten Jahren mit einer weiteren Zunahme der Bevölkerung im oberen Baselbiet gerechnet werden muss, ist unklar, wie der damit einhergehende zusätzliche Verkehr absorbiert werden soll. Die aktuellen Entwicklungsprojekte im Kanton betreffen ausschliesslich Gebiete unterhalb von Sissach. Sofern für die Mobilitätssituation im Oberbaselbiet nicht zeitnah Lösungen geschaffen werden, droht ein Kollaps der Verkehrssysteme. Gerade in einer Gemeinde wie Böckten, die zwischen Gelterkinden und Sissach liegt, nimmt die Lebensqualität mit jeder zusätzlichen Stautunde massiv ab. Das Gleiche gilt für die Pendlerinnen und Pendler in überfüllten Zügen.

Um diesen Problemen zu begegnen, muss die Situation gesamtheitlich betrachtet werden. Ein optimiertes Zusammenspiel von Öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individual- sowie Langsamverkehr muss erreicht werden.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, ein gesamtheitliches Verkehrskonzept für die Region zu erstellen und zu prüfen und darüber zu berichten, wie die Verkehrssituation im Oberbaselbiet auf Schiene und Strasse kurz-, mittel- und langfristig signifikant verbessert werden kann. Einfach umsetzbare Massnahmen (Quickwins) sollen, wenn immer möglich, sofort umgesetzt werden.

1.2. Postulat [2023/43](#) «Alternative Verkehrswege oberes Ergolzthal»

Am 12. Januar 2023 reichte Stefan Degen das Postulat [2023/43](#) «Alternative Verkehrswege oberes Ergolzthal» ein, welches vom Landrat am 11. Mai 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Wie bereits bei mehreren parlamentarischen Vorstössen beschrieben, nimmt die Verkehrsüberlastung im oberen Ergolzthal entgegen den jeweils geäusserten Erwartungen des Regierungsrats nicht ab, sondern massiv zu. Gründe dafür könnten in der Zunahme der Bevölkerung und der Abwendung vom öffentlichen Verkehr liegen. Dennoch ist der langjährige Trend eine ungebrochene Zunahme des Individualverkehrs, welcher sich bis zum heutigen Tag fortsetzt.

Diese Entwicklung ist somit Ausdruck eines Bedürfnisses aus der Bevölkerung und kann weder mit Erziehungsmassnahmen noch mit Ignorieren abgewendet werden. Es braucht neben den kurzfristigen, bisher noch nicht umgesetzten Massnahmen an den einzelnen Knotenpunkten, auch langfristige Überlegungen zur Kapazitätsausweitung, konkret im Ergolzthal im Dreieck Sissach, Ormalingen, Tecknau.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, langfristige Massnahmen zu prüfen und darüber zu berichten, wie die Verkehrsüberlastung im Zentrum Gelterkinden und auf der Achse Gelterkinden-Sissach vermindert werden kann. In die Überlegungen sind insbesondere auch Umfahrungsstrassen einzubeziehen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Zu den in den Postulaten erwähnten Verkehrsproblemen und deren Auswirkungen auf die Bevölkerung wurden 2025 zwei parallele Studien erarbeitet, welche die aktuelle verkehrliche Situation analysieren und Vorschläge für die künftige Entwicklung machen.

Der ersten Studie, dem **Regionalen Entwicklungskonzept (REK) für das Oberbaselbiet**, liegen eine übergeordnete Betrachtungsweise und ein gesamtheitlicher Ansatz zugrunde, bei denen Siedlung, Verkehr und Landschaft in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander betrachtet werden. Das REK wurde in einem breit abgestützten Mitwirkungsprozess mit Gemeinden, interessierter Bevölkerung und kantonalen Vertretern erarbeitet. Mit der Unterzeichnung der Charta haben sich die Gemeinden dazu bekannt, das REK als gemeinsame Grundlage für strategische Entscheidungen zu verwenden.

Die zweite Studie **«Strategische Planung Chienbergtunnel»** fokussiert auf den Chienbergtunnel und die konkreten verkehrstechnischen Problemstellen im Strassenverkehr in dessen Umfeld, welche einerseits Kapazitätsengpässe und andererseits verkehrssicherheitstechnische Defizite darstellen. Diese sind neben dem Kreisel Roseneck hauptverantwortlich für die vor allem in der Hauptverkehrszeit auftretenden Staus und Zeitverluste auf der Achse zwischen dem Autobahnanschluss Sissach und Gelterkinden / Ormalingen.

Analyse der Verkehrssituation

Das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen (DWV) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Zählstelle Sissacherstrasse in Gelterkinden betrug im Jahr 2024 rund 17'900 Fahrzeuge. Die Hauptstrasse in Diepflingen war mit rund 8'500 Fahrzeugen pro Werktag knapp halb so hoch belastet. Beide Achsen zusammen sind wesentlich für die Verkehrsbelastung im Chienbergtunnel verantwortlich. Die ausgewerteten Daten zeigen eine durchschnittliche Verkehrszunahme in den letzten 10 Jahren (2015 - 2024) von je nach Achse rund 5 bis 10 %.

Die beiden grössten Gemeinden Sissach und Gelterkinden weisen mit dem Halt der Interregioverbindungen IR27 und IR37, die sich in Richtung Basel zum Halbstundentakt ergänzen, sowie der S3 (30'-Takt) eine gute bis sehr gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) auf. Sissach ist durch die S9 via Homburgertal zusätzlich im Stundentakt mit Olten verbunden. Radiale Buslinien (Hauptlinien im 30'-Takt) ergänzen das Angebot in der Fläche und binden die Seitentäler an die beiden Bahnhöfe an.

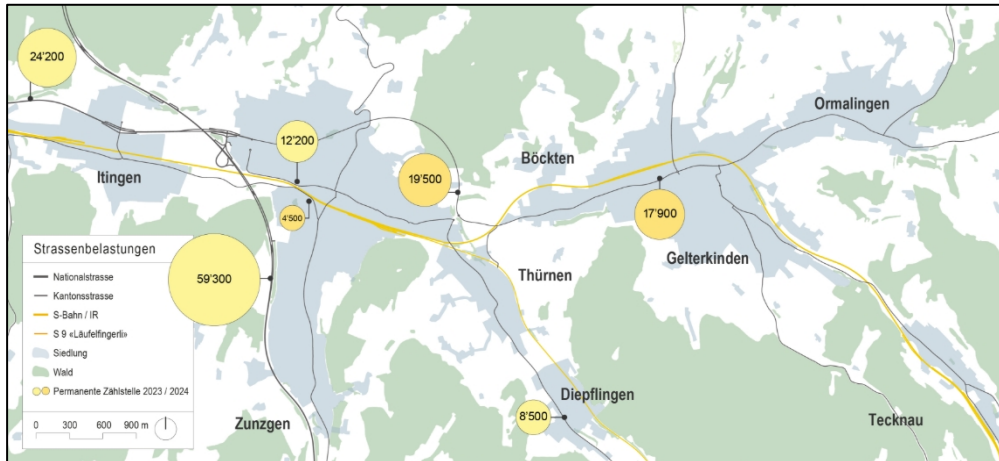


Abbildung 1: Verkehrsbelastungen Dauerzählstellen (Quelle: Kanton Basel-Landschaft, Grafik: moveIng)

Entlang der hochausgelasteten MIV-Achsen zwischen Sissach und Gelterkinden / Ormalingen bzw. Thürnen / Diepflingen bestehen Velorouten. Die Velorouten von den Seitentälern weisen teilweise bereits eine recht gute Qualität auf. Und weitere ergänzende Ausbauten sind mit der geplanten Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes vorgesehen. Grundsätzlich sind die Bahnhöfe der zwei Regionalzentren somit gut mit dem Velo erreichbar. Die Velo- und Fusswege entlang der stark belasteten Hauptachse zwischen Ormalingen und Sissach haben jedoch Qualitätsdefizite. Sie sind entweder im Mischverkehr oder die Linienführung ist zu wenig direkt.

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des Verkehrs im Chienbergtunnel (Fahrtrichtung A2).

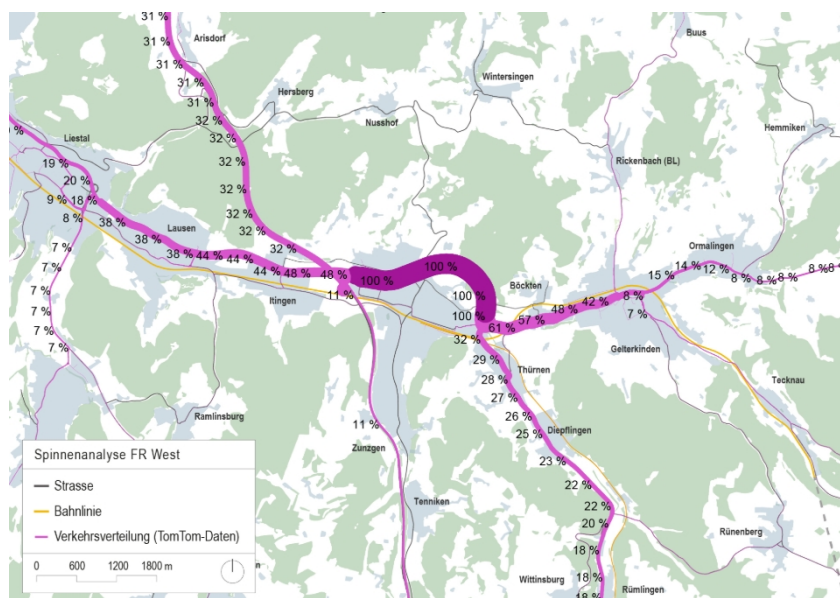


Abbildung 2: Herkunftsverteilung der Nutzer des Chienbergtunnels (Quelle: TomTom-Daten, DWV 2024 (Mo-Fr, 24h), Grafik: moveIng)

Die sogenannte Belastungsspinne zeigt, in welcher Richtung sich der Verkehr, der den Tunnel benutzt, auf beiden Seiten auf die verschiedenen Zuflussachsen verteilt. Die Darstellung zeigt nur eine Fahrtrichtung. Die Verteilung für die beiden Richtungen ist im Tagesverkehr im Grundsatz

symmetrisch. Für den Querschnitt der Ortsdurchfahrt Böckten zeigt die nachfolgende Abbildung eine ähnliche Darstellung.

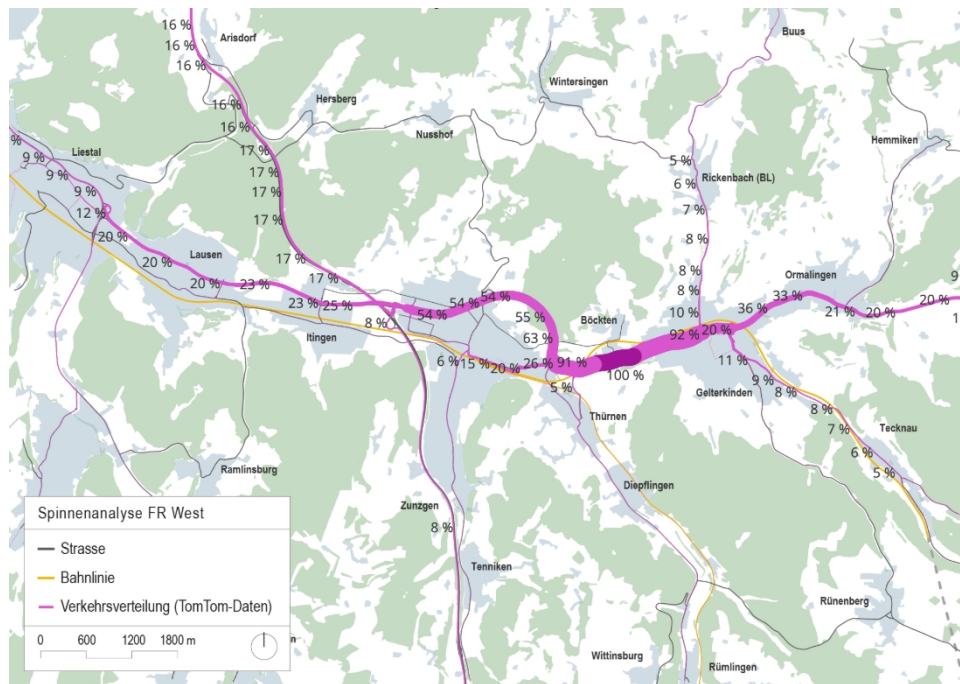


Abbildung 3: Herkunftsverteilung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt Böckten (Quelle: TomTom-Daten, DWV 2024 (Mo-Fr, 24h), Grafik: movingng)

Aus diesen Belastungsspinnen und der Analyse in den beiden erwähnten Studien lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Die festzustellenden Kapazitätsengpässe im Strassennetz treten vor allem an einigen wenigen Knotenpunkten (Portalknoten Chienbergtunnel, Kreisel Roseneck, Zünzgerstrasse/Bahnhofstrasse) auf und sind in erster Linie auf die morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeit (jeweils anderthalb bis zwei Stunden) beschränkt.
- Die Nutzer des Chienbergtunnels stammen zum überwiegenden Teil aus dem oberen Ergolztal (ca. 55 %) und dem Homburgertal (ca. 32 %) und stellen damit im Wesentlichen Ziel- und Quellverkehr der dortigen Gemeinden dar (vgl. obige Abbildung Spinne Chienbergtunnel).
- Überregionaler Verkehr durch den Chienbergtunnel z. B. aus dem Fricktal via Wegenstetten oder Rothenfluh ist mit rund 5 bis 7 % deutlich untergeordnet.
- Die Nutzer der Ortsdurchfahrt Böckten stammen zu rund 2/3 aus den Gemeinden Böckten, Gelterkinden und Ormalingen. Gleichzeitig enden rund 1/4 der Fahrten in Sissach, haben also dort ihr Ziel (vgl. obige Abbildung Spinne Böckten). Ein Grossteil des Strassenverkehrs ist somit regionsinterner Verkehr zwischen den Gemeinden des Oberbaselbiets.
- Die Zugverbindungen weisen auf den Hauptrelationen in der Hauptverkehrszeit hohe Auslastungen auf. Auf der S9 und den meisten Busverbindungen sind dagegen noch deutliche Restkapazitäten in den Spitzenstunden vorhanden, welche ein entsprechendes Fahrgastpotenzial ermöglichen. Sehr gut angenommen werden die Buslinien 100 zwischen Rheinfelden und Gelterkinden und 107 zwischen Eptingen und Sissach.
- Die gute Bahnanbindung der Hauptorte führt zu einem relativ hohen Nutzeranteil der Bahn im Vergleich zum Gesamtkanton. Dagegen zeigt auch der Modal-Split-Vergleich, dass im Busverkehr und vor allem bei der Velonutzung noch Luft nach oben besteht. Der MIV-Anteil ist – auch bedingt durch die eher ländlich geprägte Region – vergleichsweise hoch.

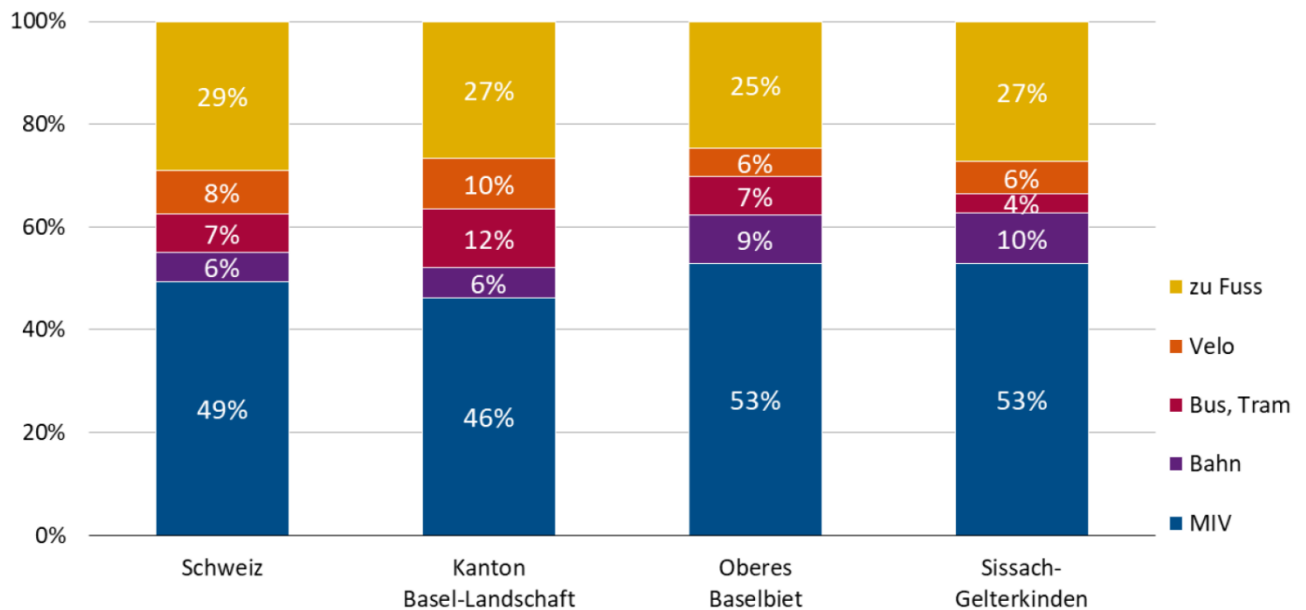


Abbildung 4: Modal Split-Vergleich Wohnbevölkerung (Quelle: REK Oberbaselbiet, Grafik: Infras)

Untersuchte und vorgeschlagene Massnahmen

Das Regionale Entwicklungskonzept Oberbaselbiet (REK) als **erste Studie** zielt klar darauf ab, die Potenziale des ÖV und des Veloverkehrs besser auszunutzen und künftige Massnahmen auf deren Förderung auszurichten. Im Gegenzug sind keine Massnahmen vorgesehen, welche die Nutzung des MIV attraktiver machen, insbesondere keine neuen Umfahrungen. Vielmehr sollen im Strassenverkehr die Ortsdurchfahrten für alle Verkehrsteilnehmenden aufgewertet werden. Das gemeinsam mit den Gemeinden des Oberbaselbiet entwickelte Zielbild sieht eine moderate und auf die Verkehrsinfrastruktur abgestimmte Siedlungsentwicklung vor mit Fokus auf dem Umfeld der Mobilitätsdrehscheiben an den Bahnhöfen Sissach und Gelterkinden. Im ÖV sollen zudem eine kantonsübergreifende Buslinie ins Fricktal/AG sowie On-demand Angebote im Freizeitverkehr (wie im Waldenburger Tal) geprüft werden. Schliesslich ist eine Ausweitung des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) bis nach Olten ein grosses Anliegen der Oberbaselbieter Bevölkerung und soll seitens des Kantons in die entscheidungsrelevanten Gremien gebracht werden.

Im Zuge der Weiterentwicklung des Radroutennetzes sollen in der Fläche die Basisrouten systematisch erweitert und verkehrssicher ausgestaltet werden. Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Verlagerungspotenziale auf den ÖV und Veloverkehr zu aktivieren und den MIV-Anteil am Modal Split in Richtung des kantonalen Durchschnitts zu verschieben. Da wie gezeigt ein Grossteil des Verkehrsaufkommens in den einwohnerstarken Gemeinden im Talboden entsteht, sind die topografischen Voraussetzungen gut. Mit Velovorzugs- und Velohaupttrouten wird ein komfortables, flüssiges und sicheres Fahren für alle Nutzergruppen ermöglicht. Diese werden prioritär auf den Talachsen mit dem höchsten Nachfragepotenzial realisiert:

- Eine Velovorzugsroute soll im Ergolzthal zwischen Sissach und Itingen sowie weiter bis Pratteln (mit Anschluss bis Basel-Stadt) umgesetzt werden.
- Velohaupttrouten sind zwischen Sissach und Gelterkinden sowie im vorderen Diegter-, Homburger- und Eital geplant.

Das weiterentwickelte Radroutennetz soll mit der nächsten Anpassung des kantonalen Richtplan in diesen aufgenommen werden.

Auf belasteten Ortsdurchfahrten sollen Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs (MIV) umgesetzt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Spielräume oftmals sehr beschränkt sind und diese gemeinsam mit den Standortgemeinden erörtert werden.

Die **zweite Studie** befasst sich mit konkreten Massnahmen an den Stauwurzeln im Perimeter Chienbergtunnel. Ziel ist es hier, die grössten verkehrstechnischen Problempunkte so weit zu optimieren, dass vor allem die Verkehrssicherheit erhöht wird und die Verlustzeiten in der Hauptverkehrszeit reduziert werden. Der Fokus liegt hier auf dem Aspekt «Verkehrssicherheit» und der Vermeidung von Rückstau in den Tunnel. Das System vom Anschluss Sissach West bis zum Roseneckkreisel in Gelterkinden ist dabei als ein zusammenhängendes System zu betrachten: Dieses funktioniert nur so gut, wie das schwächste Element funktioniert. Daran muss sich das Gesamtsystem ausrichten. Da die «Gesamtkapazität mit verhältnismässigem Aufwand» nicht erhöht werden kann, sind Optimierungen bzw. Abstimmung des Gesamtsystem angezeigt. Dabei hat die Verkehrssicherheit (vgl. oben) die höchste Priorität. Eine Kapazitätserhöhung würde ausserdem den im REK von der Region formulierten Verlagerungszielen widersprechen.

Zusammenfassend lassen sich als Ergebnis der durchgeführten Studien folgende konkreten Handlungsempfehlungen ableiten:

Die Verkehrssituation auf der Achse Sissach-Ormingen soll für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig verbessert werden. Neben Verlagerungseffekten durch ÖV- und Velonetz ausbau soll der verbleibende Strassenverkehr verträglicher und flüssiger gestaltet werden. Es geht nicht um einen Kapazitätsausbau. Vielmehr werden verkehrsoptimierende Massnahmen auf das gesamte Verkehrssystem besser abgestimmt. Folgende Projekte entlang der gesamten Achse – vom Kreisel Sissach West bis nach Ormingen – werden berücksichtigt:

- Am Knotenkomplex zwischen dem Autobahnanschluss A2 und dem Kreisel Sissach West (Westportal Chienbergtunnel) besteht der grösste verkehrliche Handlungsbedarf, u.a. aufgrund bestehender Sicherheitsdefizite. Der Kreisel ist wesentlich für die Kapazitätsprobleme in der Hauptverkehrszeit verantwortlich. Er weist ein erhöhtes Unfallaufkommen auf und steht zudem in verkehrlicher Wechselwirkung zu den anderen oben genannten Knotenpunkten. Zu diesem Knoten wurde ein umfangreiches Variantenstudium durchgeführt. Die als zielführend eingestuften Lösungsvorschläge werden im nächsten Schritt vertieft untersucht und sollen zusammen mit der anstehenden Tunnelsanierung umgesetzt werden. Mit den gezielten Optimierungsmassnahmen soll künftig eine verkehrlich abgestimmte und konsistente Lösung für den gesamten Perimeter auf den hochausgelasteten MIV-Achsen zwischen Sissach und Gelterkinden / Ormingen bzw. Thürnen / Diepfingen angeboten werden.
- Parallel dazu ist der Verkehrsablauf am Kreisel Sissach Ost in Fahrtrichtung Gelterkinden und Thürnen zu verbessern. Bei Bedarf sind in einem zweiten Schritt auch Anpassungen in Fahrtrichtung Sissach vorzunehmen. Letzteres setzt eine vorgängige Lösung für die Abflussproblematik am Westportal des Chienbergtunnels voraus. Ein Projektvorschlag für die Optimierung des Doppelkreisels liegt vor.
- Für den Knotenbereich Gehrenstrasse liegt ebenfalls ein Projekt vor, welches vor allem das Ziel hat, die Situation für den Veloverkehr zu verbessern und Behinderungen auf der Kantonsstrasse durch abbiegende Fahrzeuge zu reduzieren.
- Im Zulauf des Chienbergtunnels ist bei übergeordneten Massnahmen auch der Kreisel Roseneck in Gelterkinden mitzuberücksichtigen, da dieser hochbelastet ist und von mehreren Buslinien tangiert wird. Der Kreisel ist der leistungsbestimmende Knoten in Gelterkinden. Für diesen wurden in der Vergangenheit bereits Optimierungsansätze untersucht. Dies ist im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen auf der Sissacher- und Ergolzstrasse zu vertiefen. Eine effektive Verbesserung des Verkehrsflusses kann nicht in Aussicht gestellt werden.
- Zudem soll der Knoten Zunzgerstrasse/Bahnhofstrasse durch einen Kreisel ersetzt werden, auch um die Übersichtlichkeit und den Verkehrsfluss zu verbessern.

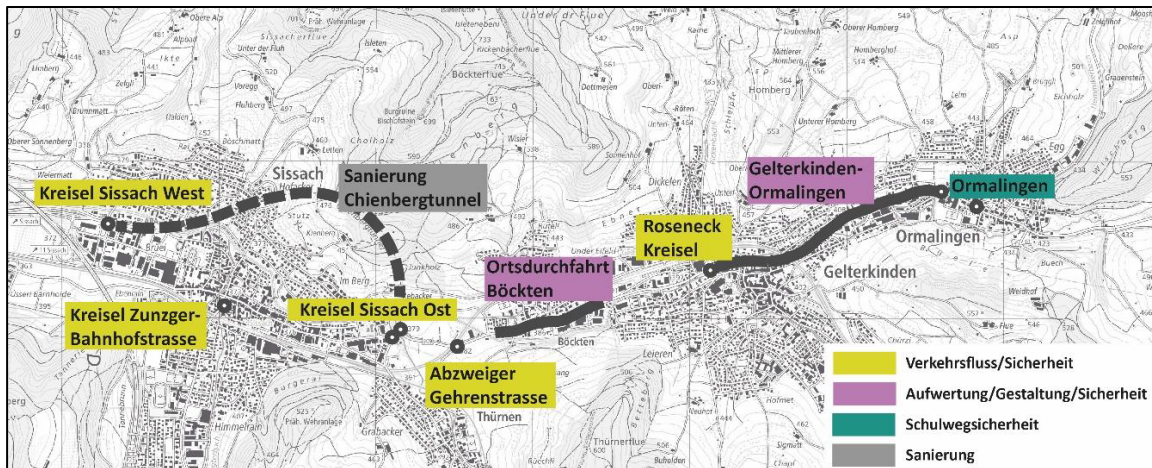


Abbildung 5: Massnahmenübersicht Achse Sissach - Ormalingen (Quelle: REK Oberbaselbiet, Grafik: Infrac)

Fazit

Die Hauptstrassenachse zwischen Ormalingen und Sissach ist in der Hauptverkehrszeit insbesondere am Abschnitt Roseneck bis Sissach West stark ausgelastet. Gleiches gilt für das Bahnnetz – hier vor allem auf den Streckenabschnitten unterhalb von Sissach bis Basel. Die verkehrstechnischen Schwachpunkte liegen am Kreisel Sissach West, am Kreisel Sissach Ost und am Kreisel Roseneck und sind leistungsbestimmend für das Gesamtsystem. Die durchgeführten Studien zeigen, dass ein Grossteil des Verkehrsaufkommens in den drei Hauptorten des oberen Ergolztals seinen Ursprung hat, mithin in einem Bereich, der sehr gute ÖV-Anbindung aufweist und aufgrund der Topografie auch Potenziale für die Velonutzung aufweist.

Mit dem Regionalen Entwicklungskonzept Oberbaselbiet (REK) liegt ein durch die Region und mit den betroffenen Gemeinden entwickeltes und abgestimmtes Gesamtkonzept vor, welches Siedlung, Landschaft und Verkehrsentwicklung integral betrachtet. Im REK wurden Ziele formuliert und Massnahmen entwickelt für eine künftige abgestimmte und nachhaltige Entwicklung des Oberbaselbietes. Es erfüllt somit die Hauptforderung der Postulate nach einem Gesamtkonzept. Die entwickelten Massnahmen im Verkehrsbereich sollen mittelfristig mit vertretbarem Aufwand die grössten Schwachstellen im Verkehrssystem optimieren und vor allem die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine Steigerung der Gesamtkapazität wird klar abgelehnt. Stattdessen soll eine Attraktivitäts- und Angebotssteigerung im ÖV und bei der Veloinfrastruktur für eine Verlagerung sorgen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Postulate [2023/339](#) «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet» und [2023/43](#) «Alternative Verkehrswege oberes Ergolztal» abzuschreiben.

Liestal, 8. September 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die Sammelvorlage betreffend zwei Vorstössen zum Thema Mobilität und Verkehr im Oberbaselbiet

Bericht zum Postulat 2023/339 «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet»

Bericht zum Postulat 2023/43 «Alternative Verkehrswege oberes Ergolztal»

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Postulat 2023/339 «Mobilitätslösungen für das Oberbaselbiet» wird
abgeschrieben
2. Das Postulat 2023/43 «Alternative Verkehrswege oberes Ergolztal» wird
abgeschrieben.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: