

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2026/3181](#) von Juliana Weber Killer: «Wiedereinführung der direkten Busverbindung von Allschwil Bachgraben nach Dornach Bahnhof»
2026/3181

vom 12. Mai 2026

1. Text der Interpellation

Am 29. Januar 2026 reichte Juliana Weber Killer die Interpellation [2026/3181](#) «Wiedereinführung der direkten Busverbindung von Allschwil Bachgraben nach Dornach Bahnhof» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verfügte Allschwil mit der Buslinie 64 über eine direkte tangentielle Verbindung vom Bachgraben bis zum Bahnhof Dornach. Diese Linie bildete eine zentrale Achse zwischen Allschwil und dem Birstal und wurde intensiv genutzt – von Lernenden, Berufspendlerinnen und -pendlern sowie Pflegepersonal in Oberwil, Reinach und Dornach.

Die Linie erfüllte damit eine wichtige verkehrspolitische Funktion: Sie erschloss mehrere bedeutende Arbeits- und Bildungsstandorte, stärkte die Querverbindungen ausserhalb der Stadt Basel und entlastete gleichzeitig die stark frequentierten innenstädtischen Linien, insbesondere die Tramlinie 11 in den Stosszeiten.

Mit dem neuen Fahrplan wurde diese direkte Verbindung faktisch aufgehoben. Fahrgäste müssen heute in Oberwil zwingend von der Linie 49 auf die Linie 64 umsteigen. Die daraus resultierenden Umsteigewartezeiten von bis zu neun Minuten verlängern die Reisezeit um rund ein Viertel. Dies ist für eine ohnehin lange Pendlerstrecke unattraktiv und unzumutbar.

Die Streichung der Direktverbindung schwächt die Erreichbarkeit des Birstals, verschlechtert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und fördert unnötige Umwege über die Stadt Basel. Damit wird ein bewährtes und nachweislich stark genutztes Angebot ohne überzeugenden Nutzen abgebaut.

- 1. Aus welchen verkehrsplanerischen, betrieblichen oder finanziellen Gründen wurde die direkte Verbindung der Buslinie 64 zwischen Allschwil und dem Bahnhof Dornach mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2025 aufgehoben?*
- 2. Welche Fahrgastzahlen und Auslastungsdaten lagen dem Entscheid zugrunde – insbesondere für die Streckenabschnitte Oberwil, Therwil, Reinach und Dornach?*

3. *Wurden die Bedürfnisse von Lernenden, Berufspendlerinnen und -pendlern sowie Mitarbeitenden von Pflege- und Betreuungseinrichtungen (z. B. Gymnasium Oberwil, Gewerbegebiete Mühlematt und Kägen, Seniorenzentrum Aumatt) systematisch erhoben und in die Planung einbezogen?*
4. *Wie beurteilt der Regierungsrat die heutigen Umsteigewartezeiten von bis zu neun Minuten in Therwil und die damit verbundene Verlängerung der Reisezeit um rund ein Viertel in Bezug auf die Attraktivität und Zumutbarkeit des öffentlichen Verkehrs?*
5. *Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat durch die Angebotsverschlechterung auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in diesem Korridor sowie auf den motorisierten Individualverkehr?*
6. *Wie wird die Entlastungsfunktion dieser tangentialen Verbindung für die Stadt Basel – insbesondere für die in den Stosszeiten stark ausgelastete Tramlinie 11 – künftig sichergestellt?*
7. *Gab es Alternativvarianten, welche den Erhalt einer direkten Verbindung ermöglicht hätten, und weshalb wurden diese verworfen?*
8. *Ist der Regierungsrat bereit, die Wiedereinführung einer durchgehenden Verbindung Allschwil-Dornach oder zumindest eine Optimierung der Anschlüsse (z.B. kürzere Umsteigezeiten, Taktabstimmung) zu prüfen?*
9. *Welche konkreten Massnahmen plant der Regierungsrat, um die Attraktivität der tangentialen Verbindungen zwischen Allschwil und dem Birstal langfristig sicherzustellen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Änderung des Angebots per Dezember 2025 erfolgte auf Basis des 10. Generellen Leistungsauftrags (GLA) im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2026–2028. Die darin enthaltenen und für die vorliegende Interpellation relevanten Angebotskonzepte Basel West–Bachgraben und Birsstadt Süd wurden unter Einbezug der Standortgemeinden und der Transportunternehmen erarbeitet. Der 10. GLA wurde nach Vernehmlassung bei den Gemeinden einstimmig durch den Landrat beschlossen.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Aus welchen verkehrsplanerischen, betrieblichen oder finanziellen Gründen wurde die direkte Verbindung der Buslinie 64 zwischen Allschwil und dem Bahnhof Dornach mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2025 aufgehoben?*

Die Linie 64 musste per Dezember 2025 angepasst werden. Auslöser für die Anpassung waren einerseits die geänderten Abfahrtszeiten der S-Bahn in Dornach, die ungenügende Fahrplanstabilität durch Verkehrsüberlastung sowie eine Erschliessungslücke in Therwil. Mit der Aufteilung der Linie können die Auswirkungen von Staus örtlich besser isoliert werden, sodass Fahrgäste insgesamt von einer höheren Zuverlässigkeit profitieren. Ebenso konnte die flächige Erschliessung von Therwil verbessert werden.

2. *Welche Fahrgastzahlen und Auslastungsdaten lagen dem Entscheid zugrunde – insbesondere für die Streckenabschnitte Oberwil, Therwil, Reinach und Dornach?*

Dem Buskonzept Birsstadt Süd wurden einerseits die effektiv erhobenen Fahrgastzahlen der Buslinien zugrunde gelegt (Einsteiger, Aussteiger, Durchfahrer). Andererseits wurden die Pendlerbeziehungen analysiert. Die Zahlen sind öffentlich zugänglich im [Bericht und Anhang](#) ersichtlich.

3. *Wurden die Bedürfnisse von Lernenden, Berufspendlerinnen und -pendlern sowie*

Mitarbeitenden von Pflege- und Betreuungseinrichtungen (z. B. Gymnasium Oberwil, Gewerbegebiete Mühlematt und Kägen, Seniorenzentrum Aumatt) systematisch erhoben und in die Planung einbezogen?

Die Nutzergruppen sind in den Fahrgastzahlen und in der Pendlerstatistik enthalten, welche der Beurteilung zu Grunde gelegt wurden. Im Konzept wurde zudem der Umstand berücksichtigt, dass das Gymnasium Oberwil neu auch die Schülerinnen und Schüler aus den Gemeinden Allschwil und Schönenbuch aufnimmt, welche zuvor in Basel das Gymnasium besuchten.

4. Wie beurteilt der Regierungsrat die heutigen Umsteigewartezeiten von bis zu neun Minuten in Therwil und die damit verbundene Verlängerung der Reisezeit um rund ein Viertel in Bezug auf die Attraktivität und Zumutbarkeit des öffentlichen Verkehrs?

Von dieser Reisezeitverlängerung sind rund ein Duzend Personen betroffen, nämlich Reisende auf der Relation Allschwil–Reinach. Für diese Personen ist die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesunken. Umgekehrt konnten durch die Erschliessung neuer Quartiere zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Insgesamt erachtet der Regierungsrat die Attraktivität des ÖV-Angebots durch das umgesetzte Konzept daher als verbessert.

5. Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat durch die Angebotsverschlechterung auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in diesem Korridor sowie auf den motorisierten Individualverkehr?

Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der wenigen Fahrgäste, die eine Verschlechterung erfuhren, auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Durch die Stabilisierung des ÖV-Angebots kann aber insgesamt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hochgehalten werden.

6. Wie wird die Entlastungsfunktion dieser tangentialen Verbindung für die Stadt Basel – insbesondere für die in den Stosszeiten stark ausgelastete Tramlinie 11 – künftig sichergestellt?

Die Restkapazitäten werden laufend überprüft und bei Bedarf wird das Angebot verstärkt. Aktuell ist zur Bewältigung der Nachfrage keine Taktverdichtung notwendig.

7. Gab es Alternativvarianten, welche den Erhalt einer direkten Verbindung ermöglicht hätten, und weshalb wurden diese verworfen?

An der 2. Begleitgruppensitzung zum Buskonzept Birsstadt Süd vom 30. November 2023 wurden den Gemeinden für das Teilgebiet West (Therwil/Oberwil) zwei Varianten vorgestellt. Variante 0 mit Beibehaltung der Führung der Linie 64 und Variante 1 mit einer Auftrennung der Linie. Mit den gegebenen geänderten Randbedingungen (insbes. geänderte Anschlüsse in Dornach–Arlesheim) hätte es in beiden Fällen Anpassungen beim Angebot gebraucht. Das bestehende Angebot hätte nicht unverändert weitergeführt werden können.

Für Variante 0 (Beibehaltung Linie 64) sprachen die Direktverbindung zwischen Bachgraben, Oberwil, Therwil, Reinach bis Bahnhof Dornach Arlesheim sowie der Umstand, dass der Fahrzeugeinsatz nicht verändern würde. Jedoch hätte keine Erschliessung für Therwil Lindenfeld in den Randverkehrszeiten umgesetzt werden können und die mangelhafte Betriebs- und Anschlussstabilität wegen der Länge der Linie 64 wäre weiterhin geblieben.

Für Variante 1 (Trennung Linie 64) sprachen die bessere Betriebs- und Anschlusssicherheit, der 7.5-Minuten-Takt zwischen Therwil Zentrum und Oberwil Gymnasium, die verbesserte Erschliessung für das östliche Siedlungsgebiet von Therwil (neue Haltestellen Blumenrain und Wilacker) und die Erschliessung von Therwil Lindenfeld während der Randverkehrszeit. Dagegen sprachen der Wegfall der Direktverbindung zwischen Dornach und Bachgraben sowie die Kostenfolge.

Schliesslich fand in das Zielkonzept Variante 1 Eingang, welche nun umgesetzt wurde.

8. *Ist der Regierungsrat bereit, die Wiedereinführung einer durchgehenden Verbindung Allschwil-Dornach oder zumindest eine Optimierung der Anschlüsse (z.B. kürzere Umsteigezeiten, Taktabstimmung) zu prüfen?*

Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, die Reisezeit der Fahrgäste in der Summe zu minimieren. Er prüft laufend Verbesserung des Fahrplanangebots und der Anschlüsse und setzt diese, wenn immer möglich und sinnvoll um. Konzeptionelle Anpassungen sind im vorliegenden Fall jedoch momentan nicht vorgesehen.

9. *Welche konkreten Massnahmen plant der Regierungsrat, um die Attraktivität der tangentialen Verbindungen zwischen Allschwil und dem Birstal langfristig sicherzustellen?*

Voraussichtlich ab Dezember 2031 wird der neue Bahnhof Basel Neuallschwil das Angebot deutlich attraktiver machen. Von hier wird es halbstündliche umsteigefreie S-Bahn-Verbindungen nach Olten, Laufen und Mulhouse geben.

Liestal, 12. Mai 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich