

Liestal, 12. Mai 2026/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2026/45
Postulat	von Stephan Ackermann
Titel:	Optimierung und Kapazitätserhöhung ÖV durch intelligente Lösungen
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

Die Weiterentwicklung der S-Bahn Basel wird seit über einem Jahrzehnt vom Trägerverein trireno koordiniert. Mitglieder von trireno sind die Schweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie das Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est. Zu den Aufgaben gehören sowohl die langfristige Weiterentwicklung wie auch die mittelfristigen Überlegungen zum gesamten Netz der S-Bahn Basel. Die im Postulat aufgeworfenen Fragen wurden in den letzten Jahren bereits von trireno oder den beteiligten Kantonen abgeklärt. Der Regierungsrat beantragt deshalb, das Postulat entgegenzunehmen und abzuschreiben.

1. Einsatz von Flügelzügen

Der Einsatz von Flügelzügen, also das fahrplanmässige Trennen (Flügel) von zwei gekuppelten Zugseinheiten nach verschiedenen Zielen und deren Wiedervereinigen bei der Rückfahrt, kann zu einem Komfortgewinn führen, indem das Umsteigen entfällt. Durch den technisch bedingten Zeitbedarf für das Trennen und Vereinigen verlängert sich aber insgesamt die Reisezeit.

Im Gegensatz zu Zugfahrten mit Umsteigen führen Flügelzüge in der Regel zu einer Reduktion der Knoten- und Streckenkapazität. Die Gründe sind längere Haltezeiten für das Trennen und Vereinigen sowie zusätzliche Abkreuzungskonflikte durch Querfahrten über das Gegengleis. Die längeren Haltezeiten können ausserdem dazu führen, dass die Wendezeiten an den Linienenden nicht mehr ausreichen und dadurch zusätzliche Züge eingesetzt werden müssen.

Ein Flügel der S1 in Stein nach Laufenburg und Frick wurde bereits 2022 vom Kanton Aargau vertieft untersucht und verworfen (siehe Variante 2 in der [Botschaft 22.328](#)). Unter anderem aufgrund der obengenannten betrieblichen Auswirkungen wären Infrastrukturausbauten in der Höhe von rund 238 Mio. Franken erforderlich. Hinzu kämen grosse Infrastrukturfolgekosten sowie Kosten für zusätzliche Züge wegen zu kurzer Wendezeiten in Laufenburg bzw. Frick infolge der längeren Haltezeiten in Stein. Die Randbedingungen zum Flügel in Stein haben sich in der Zwischenzeit nicht geändert.

Ein Flügel der S3 in Sissach nach Gelterkinden–Olten und Läfelfingen–Olten ist betrieblich nicht umsetzbar. Der Bahnhof Sissach ist nicht für Fahrten von Basel Richtung Läfelfingen im Regelbetrieb ausgelegt. Selbst wenn dies der Fall wäre, lässt das enge Fahrplangefüge keinen Platz für die längeren Haltezeiten und Querfahrten. Der Takt (halbstündlich oder stündlich) auf der Strecke via Läfelfingen ist unabhängig von einem allfälligen Flügel in Sissach.

2. Einsatz von Tangentialzügen vom Birstal ins Rhein- bzw. Ergolzthal zu den Hauptverkehrszeiten

Tangentiale S-Bahn-Züge zwischen Münchenstein und Muttenz über die vom Güterverkehr befahrene Verbindungslinie zwischen Ruchfeld und St. Jakob, ohne Bedienung von Basel Dreispitz und Basel SBB, könnten potenziell eine Reisezeitverkürzung zwischen dem Birstal und Muttenz bzw. Pratteln ermöglichen. Eine Reduktion der Anzahl Züge in Basel SBB ist nur möglich, wenn bestehende Angebote anders geführt bzw. substituiert werden.

Die Möglichkeiten zur Umsetzung eines solchen Angebots sind allerdings äusserst limitiert:

- Die Infrastruktur rund um Basel ist nicht auf die Führung tangentialer S-Bahn-Züge ausgelegt. Die Fahrt vom Bahnhof Muttenz Richtung Münchenstein ist im Regelbetrieb nicht möglich (Abkreuzungskonflikte, Fahrt im Gegenverkehr), sondern muss ab Pratteln via Rangierbahnhof erfolgen, was Sicherheitsfragen aufwirft (siehe Antwort Nr. 3). Ein Halt in Muttenz ist nur in Richtung Pratteln möglich.
- Die Tangentialzüge müssen sich in den dichten Fahrplan mehrerer stark belasteter Strecken einfügen. Dadurch verlängert sich potenziell die Fahrzeit durch das Abwarten passender Slots und es können keine optimalen Anschlüsse geplant werden.

Unter Berücksichtigung dieser Limitierungen sind aus betrieblicher Sicht auf der heutigen Infrastruktur lediglich folgende Angebote denkbar (Fahrbarkeit nur grob geprüft, diverse Konflikte mit Güterverkehr vorhanden):

1. Führung der S11 (Basel–Stein) von/nach Münchenstein statt Basel SBB: Einzig für Reisende von/nach Bahnhof Münchenstein entsteht ein Reisezeitgewinn von wenigen Minuten. Diesem gegenüber steht der Wegfall der gut frequentierten Halte in Basel SBB und Muttenz.
2. Führung der S31 (Basel–Laufen) von/nach Pratteln statt Basel SBB: Zwischen dem Birs- bzw. Laufental und Pratteln entsteht ein relevanter Reisezeitgewinn mit potenziellen Anschlüssen in Pratteln. Diesem gegenüber steht der Wegfall der gut frequentierten Halte in Basel SBB und Basel Dreispitz.
3. Shuttlezug Münchenstein–Pratteln: Zwischen dem Birstal und Pratteln entsteht ein Reisezeitgewinn von wenigen Minuten. Dieser steht einem sehr ineffizienten Betrieb und entsprechend hohen Betriebskosten gegenüber.

Einzig der zweite Ansatz mit einer Umlegung der S31 bietet aus Sicht des Regierungsrats ein gewisses Potenzial. Er ist allerdings nur bedingt kompatibel mit dem per Dezember 2028 angestrebten S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch. Der Regierungsrat behält sich vor, ein solches Angebot im Rahmen der Erarbeitung des 11. GLA zu prüfen.

3. Verlängerung der Regionalbahn von Freiburg im Breisgau über Basel Badischer Bahnhof nach Rheinfelden SBB in den Hauptverkehrszeiten

S-Bahn-Züge zwischen Pratteln und Basel Badischer Bahnhof (Bad Bf) über die vom Güterverkehr befahrene Verbindungsbahn, ohne Bedienung von Basel SBB, könnten potenziell eine Reisezeitverkürzung zwischen Südbaden bzw. Kleinbasel und Muttenz bzw. Pratteln ermöglichen. Die vorhandene Infrastruktur lässt den Halt in Muttenz nur in Richtung Pratteln zu.

Im Hinblick auf den aktuell gültigen Fahrplan hatte trieno Anfang 2025 der SBB den Prüfauftrag erteilt, die Führung der S11 (Basel–Stein) von/nach Basel Bad Bf statt Basel SBB (mit teilweisem Halt in Muttenz) zu prüfen. Das Prüfergebnis fiel hauptsächlich aus folgenden Gründen negativ aus:

- Die Verbindungsbahn zwischen Muttenz Rangierbahnhof und Basel Bad Bf dient dem internationalen Güterverkehr als Pufferzone zwischen dem deutschen und dem Schweizer Netz. Das Risiko wurde als sehr gross beurteilt, dass eine S-Bahn im Stau der Güterzüge stecken bleibt

- und die für den Personenverkehr erwartete Qualität nicht eingehalten werden kann. Schon bei sehr geringen Verspätungen aus dem Abschnitt Basel Bad Bf–Pratteln müssen zwischen Pratteln und Stein-Säckingen andere Züge aufgehalten werden (z. B. besteht nur eine Minute Reserve zwischen der S11 und dem nachfolgenden IR36).
- Die Infrastruktur des Rangierbahnhofs ist nicht auf das regelmässige Verkehren von Personenzügen ausgelegt. Folglich muss ein sogenannter Nutzungsänderungsprozess ausgelöst werden, wobei die Wahrscheinlichkeit gross ist, dass zusätzliche Sicherheitsmassnahmen nötig werden (z. B. Flankenschutz). Die dazu notwendigen Infrastrukturen sind nicht finanziert und weisen eine längere Umsetzungsdauer auf.
 - Bis ins Jahr 2030 finden im Rangierbahnhof umfangreiche Bauarbeiten statt, welche die Kapazität des Güterverkehrs einschränken. Zusätzliche Angebote würden zu weiteren Einschränkungen führen.

Von den beiden letztgenannten Punkten wären auch tangenziale Züge zwischen dem Birstal und Pratteln betroffen (siehe Antwort Nr. 2).

Nachdem die Umlegung der S11 per Dezember 2025 aus den genannten Gründen nicht möglich war, soll primär ein Shuttlezug zwischen Basel Bad Bf und Pratteln vertiefter geprüft werden, welcher an den Endpunkten Anschlüsse zum bestehenden Angebot bietet. In einem zweiten Schritt könnte dieser – sofern das Angebot erfolgreich ist – über die Endpunkte hinaus verlängert werden. Voraussetzung ist dabei jeweils, dass die Konflikte mit dem Güterverkehr gelöst werden können, also dass der (internationale) Güterverkehr nicht behindert wird.

Für die im Postulat geforderte Verlängerung der deutschen Regionalbahn RB27 (Freiburg–Basel Bad Bf) bis Rheinfelden (CH) wäre im dortigen Bahnhof voraussichtlich der Bau eines Wendegleises erforderlich. Dafür liegt keine Finanzierung vor. Für die Fahrt über Pratteln hinaus benötigen die Züge zudem eine Ausrüstung und Zulassung für das Schweizer Netz. Die auf der RB27 eingesetzten Züge des Typs «Mireo» sind dafür nicht ausgerüstet.

4. Anpassung der Linien Führungen von S1 und S3

Eine auch nur zeitweise Führung der S1 (Laufenburg/Frick–Basel), S3 (Olten–Basel) und/oder S33 (Liestal–Basel) von/nach Basel Badischer Bahnhof statt Basel SBB (was auch den mindestens teilweisen Wegfall der Bedienung von Muttenz bedeuten würde) ist aus Sicht des Regierungsrats nicht zielführend. Die S-Bahnen stellen für mehrere Halte die einzige umsteigefreie Verbindung mit Basel SBB dar, die sowohl aus Sicht Potenzial als auch aus Sicht des ÖV-Netzes die deutlich grössere Bedeutung hat als eine Direktverbindung mit dem Badischen Bahnhof. Die S3 wird ausserdem per Dezember 2030 von der S2 Olten–Basel SBB–Mulhouse abgelöst, während die S33 über Basel SBB hinaus nach Aesch verlängert werden soll, um den Viertelstundentakt Basel–Aesch sicherzustellen.

5. Schlussbemerkung

Die Kapazität der hochausgelasteten Bahninfrastruktur kann am besten ausgenutzt werden, wenn wenige Linien in dichten Takten verkehren. Die Einfachheit eines solchen Angebots wird erfahrungsgemäss auch von den Fahrgästen gut angenommen. Viele unterschiedliche Linienführungen mit dünnen Takten, alternierenden Zielen oder Flügeln sowie das Mischen von Verkehrsarten reduzieren die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und wirken sich zudem oft negativ auf die Fahrplanstabilität aus.

Aus den oben genannten Gründen beantragt der Regierungsrat, das Postulat 2026/45 entgegenzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.