

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation [2026/47](#) von Peter Hartmann: «Ist der Fahrplan für die S2 und S4 per 8. Dezember 2030 gesichert?»

2026/47

vom 24. März 2026

#### 1. Text der Interpellation

Am 15. Januar 2026 reichte Peter Hartmann die Interpellation [2026/47](#) «Ist der Fahrplan für die S2 und S4 per 8. Dezember 2030 gesichert?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*In der Antwort der Regierung vom 17. September 2025 auf die Interpellation 2025/18 «Grenzüber-schreitender ÖV aus Frankreich ins Baselbiet verbessern» von Jan Kirchmayr stellt der Regie-rungsrat in Aussicht, dass die Einführung der neuen Linien S2 von Olten nach Mulhouse und S4 von Laufen nach St. Louis per 8. Dezember 2030 im Rahmen des nächsten Ausbaus schritts der S-Bahn vorgesehen ist. In der Plandarstellung des Regierungsrats wird auch die neue S-Bahn Halte-stelle Morgartenring aufgeführt (bzw. HSt Allschwil oder HSt Neu-Allschwil). Damit die Umsetzung Ende 2030 möglich wird, sind umfangreiche Arbeiten erforderlich. Parallel dazu erfolgen auf der Basler Elsässerbahn gemäss Medienmitteilung der SBB vom 17. Dezember 2025 ab April 2026 bis Ende 2029 die Hauptarbeiten der Profilanpassung für Güterzüge mit Sattelaufliegern von 4m Eck-höhe. In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung der nachfolgend aufgeführten Fragen, welche darauf abzielen, ein Gesamtbild zu erhalten, ob die Finanzierung, die Projektierung und die Umsetzung der einzelnen Elemente und des Gesamtkonzepts Ausbaus schritt 2030 per 8. Dezem-ber 2030 wirklich gesichert sind:*

1. *Bahnhof SBB:*
  - a. *Sind zur Ermöglichung der durchgehenden S2 und S4 im Bahnhof SBB bauliche Anpassungen erforderlich, und falls ja, welche?*
  - b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*
  - c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*
  
2. *Haltestelle Morgartenring:*
  - a. *Kann per 8. Dezember 2030 auch die Haltestelle Morgartenring eröffnet werden? (Bemerkung: andere mögliche Bezeichnungen sind gemäss inoffiziellen Angaben auch Haltestelle Allschwil oder Haltestelle Neu-Allschwil)?*
  - b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*
  - c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*

3. *Bahnhof St. Louis:*

- a. *Welche Anpassungen sind im Bahnhof Saint-Louis erforderlich?*
- b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*
- c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*

4. *Rollmaterial:*

*Mit Medienmitteilung vom 24. Mai 2024 teilten die SBB die Bestellung von 33 Zweistrom-Zugskompositionen des Typs Flirt Evo (France) bei Stadler Rail für die trinationale S-Bahn Basel mit. Die Züge werden durch die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn finanziert.*

- a. *Kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass bis Ende 2030 ausreichend dieser Züge zum Betrieb der S2 und S4 zur Verfügung stehen?*
- b. *Auf welchen weiteren Linien der trinationalen S-Bahn Linien ist der Einsatz dieser Kompositionen vorgesehen?*

**2. Einleitende Bemerkungen**

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2030, nach Abschluss der Bauarbeiten für den 4-Meter-Korridor auf der Elsässerbahn, verbinden die beiden grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien S2 und S4 Olten mit Mulhouse und Laufen mit Saint-Louis. Sie lösen die heutige S3 sowie den französischen TER Mulhouse–Basel ab. Das attraktive Angebot soll zusammen mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil die Nutzung des ÖV entlang der Elsässerbahn markant erhöhen und so den Verkehr auf den überlasteten Strassen in der Grenzregion reduzieren. Es ist eine wichtige Zwischenetappe für die Anbindung des EuroAirport an das Schienennetz.

**3. Beantwortung der Fragen**

1. *Bahnhof SBB:*

- a. *Sind zur Ermöglichung der durchgehenden S2 und S4 im Bahnhof SBB bauliche Anpassungen erforderlich, und falls ja, welche?*

Nein, zur Ermöglichung der S2 und S4 sind im Bahnhof Basel SBB keine baulichen Anpassungen erforderlich. Die per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 vollständig in Betrieb gegangenen Ausbaumassnahmen (Leistungssteigerung und provisorische Passerelle) sind ausreichend. Entsprechend hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Trassen der S2 und S4 in den Netznutzungsplänen ab 2031 verankert und gesichert.

Der Betrieb im Bahnhof Basel SBB ist und bleibt aber sehr anspruchsvoll. Grund dafür ist insbesondere die fehlende Entflechtung der verschiedenen Verkehre zusammen mit der umfangreichen Bahnproduktion (Service und Abstellung für Fern- und Regionalverkehr) am Standort Basel (Wolf), was eine chronische Überlastung des Ostkopfs (Gleisfeld zwischen Peter Merian- und Münchensteinerbrücke) und des Westkopfs (Gleisfeld zwischen provisorischer Passerelle und Zoo) zur Folge hat und zu einer eingeschränkten Betriebsqualität führen kann.

- b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*

Siehe Antwort 1.a.

- c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*

Siehe Antwort 1.a.

2. *Haltestelle Morgartenring:*

- a. *Kann per 8. Dezember 2030 auch die Haltestelle Morgartenring eröffnet werden? (Bemerkung: andere mögliche Bezeichnungen sind gemäss inoffiziellen Angaben auch Haltestelle Allschwil oder Haltestelle Neu-Allschwil)?*

Die S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil (offizielle Bezeichnung seit Sommer 2024) befindet sich derzeit in der Abschlussphase des Vorprojekts. Herausfordernd bei der Projektierung ist dabei insbesondere der Umstand, dass sich die Böschungen entlang der Elsässerbahn im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) befinden. Das Haltestellenprojekt tangiert diese TWW-Flächen. Dies machte und macht nicht nur Projektanpassungen (z. B. Verzicht auf Zugang Gottfried Keller-Strasse), sondern auch zusätzliche Abklärungen zur Standortgebundenheit, zum nationalen Interesse und zu Ersatzflächen nötig, um die Genehmigungsfähigkeit zu erlangen. Die Inbetriebnahme der Haltestelle kann deshalb nach aktueller Terminplanung der SBB erst per Ende 2031, also ein Jahr später als ursprünglich geplant und als das grenzüberschreitende S-Bahn-Angebot, erfolgen.

- b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*

Das sich zurzeit im Abschluss befindliche Vorprojekt wird durch die Kantone BL und BS finanziert. So konnte ein Planungsunterbruch bis zum [Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur](#) vom 15. März 2024 vermieden werden. Für die Finanzierung des anschliessenden Bau- und Auflageprojekts sowie der Realisierung ist der Bund gemäss obigem Beschluss verantwortlich. Im ETH-Gutachten «Verkehr 2045» wurde die Haltestelle der ersten, das heisst dringlichsten Priorität zugeordnet.

- c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*

Die Projektierung und die Realisierung erfolgen durch SBB Infrastruktur im Auftrag der Kantone BL und BS (Vorprojekt) sowie des BAV (Vorstudie, Bau- und Auflageprojekt, Realisierung).

3. *Bahnhof St. Louis:*

- a. *Welche Anpassungen sind im Bahnhof Saint-Louis erforderlich?*

Zur Ermöglichung der S2 und S4 sind gemäss bisherigen Planungen keine baulichen Anpassungen im Bahnhof Saint-Louis erforderlich. Allerdings besteht in Frankreich kein Trassensicherungsinstrument wie der Netznutzungsplan in der Schweiz. Die finalen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten sind daher erst kurzfristig bekannt; Regionalzüge geniessen in Frankreich keine Priorität gegenüber langläufigen Zügen. Sollten sich auf dem französischen Netz unerwartete Konflikte zwischen den S-Bahnen und anderen Zügen ergeben, welche gemäss französischen Regularien Priorität geniessen, müsste das Angebot der S-Bahn auf französischem Gebiet fallweise angepasst werden. Dieses Risiko ist jedoch überschaubar, da auf dem Schweizer Abschnitt der Linie Mulhouse–Basel der Schweizer Netznutzungsplan zur Anwendung kommt, in dem die S-Bahnen explizit gesichert sind.

Darüber hinaus sollen im ehemaligen Rangierbahnhof von Saint-Louis (faisceau marchandises, Bourglibre) Gleise so ertüchtigt werden, dass sie zur Abstellung von S-Bahn-Zügen genutzt werden können. Dadurch kann dem regionalen Mangel an Abstellkapazitäten entgegengewirkt, die Bahnhöfe Basel SBB und Saint-Louis von Manöverfahren entlastet und die Betriebsstabilität verbessert werden. Gleichzeitig sinken dadurch die Produktionskosten für die S-Bahn. Diese Ertüchtigung ist jedoch keine zwingende Voraussetzung für die Einführung der S2 und S4.

- b. *Wie und durch wen erfolgt die Finanzierung und ist diese gesichert?*

Die Finanzierung der Ertüchtigungsmassnahmen im Rangierbahnhof von Saint-Louis ist zurzeit noch in Klärung und nicht gesichert.

- c. *Wie und durch wen erfolgt die Projektierung und die bauliche Umsetzung?*

Für die Projektierung und Realisierung der Ertüchtigungsmassnahmen im Rangierbahnhof von Saint-Louis ist SNCF Réseau (das französische Pendant zu SBB Infrastruktur) verantwortlich.

4. *Rollmaterial:*

*Mit Medienmitteilung vom 24. Mai 2024 teilten die SBB die Bestellung von 33 Zweistrom-Zugkompositionen des Typs Flirt Evo (France) bei Stadler Rail für die trinationale S-Bahn Basel mit. Die Züge werden durch die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn finanziert.*

- a. *Kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass bis Ende 2030 ausreichend dieser Züge zum Betrieb der S2 und S4 zur Verfügung stehen?*

Ja, der Zeitplan für die Produktion und Zulassung der 33 neuen Züge des Typs «Flirt Evo France» ist darauf ausgerichtet, dass diese per Dezember 2030 für den Betrieb der S2 und S4 bereitstehen. Die SBB ist Eigentümerin der Züge und für deren Beschaffung und Unterhalt zuständig. Die Besteller der Linien S2 und S4 (neben den Kantonen BL, BS, SO auch das BAV und die Région Grand Est) leisten dafür Abgeltungen an die SBB, welche zusammen mit der Bestellung des S-Bahn-Angebots anfallen, wie dies auch bei anderen Regionalverkehrsangeboten der Fall ist.

- b. *Auf welchen weiteren Linien der trinationalen S-Bahn Linien ist der Einsatz dieser Kompositionen vorgesehen?*

Grundsätzlich werden alle 33 neuen Züge des Typs «Flirt Evo France» für den Betrieb der beiden grenzüberschreitenden Linien S2 und S4 benötigt. Ein Einsatz auf weiteren Linien im Schweizer Teilnetz der trinationalen S-Bahn Basel ist allerdings möglich.

Liestal, 24. März 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich