

## Parlamentarischer Vorstoss

**2026/45**

---

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Geschäftstyp:         | Postulat   |
| Titel:                | <b>Optimierung und Kapazitätserhöhung ÖV durch intelligente Lösungen</b> |
| Urheber/in:           | Stephan Ackermann  |
| Zuständig:            | —  |
| Mitunterzeichnet von: | —  |
| Eingereicht am:       | 15. Januar 2026  |
| Dringlichkeit:        | —  |

---

Die Eisenbahnlinien in der Region Basel sind stark befahren und insbesondere der Bahnhof Basel SBB bildet einen Kapazitätsengpass. Wesentliche Kapazitätsausbauten auf dem Schienennetz können erst mit dem Tiefbahnhof und der danach realisierbaren Durchmesserlinie realisiert werden. Gefragt sind daher kurz- bis mittelfristig auch Lösungen, welche weitere zusätzliche Transportmöglichkeiten schaffen, ohne das Bahnnetz wesentlich stärker zu belasten.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten zu prüfen und zu berichten:

### **1. Einsatz von Flügelzügen**

Flügelzüge werden aus zwei oder mehr Kompositionen gebildet, die auf einem Teil der Laufstrecke vereint verkehren.

Das Trennen bzw. das Vereinen der Züge der S1 in Stein-Säckingen würde einen Halbstundentakt auf beiden Ästen Stein-Säckingen nach Frick und Stein-Säckingen nach Laufenburg ermöglichen, und dies ohne Mehrbelastung der Strecke Basel SBB - Stein-Säckingen.

Das Trennen bzw. das Vereinen der Züge der S3 in Sissach würde auch auf der Läufelfingerstrecke einen Halbstundentakt nach Olten ermöglichen, und dies ohne Mehrbelastung der Strecke Basel SBB – Sissach.

### **2. Einsatz von Tangentialzügen vom Birstal ins Rhein- bzw. Ergolztal zu den Hauptverkehrszeiten**

Tangentialzüge umfahren den Bahnhof SBB auf bereits bestehenden Gleisen. Der Zeitverlust beim Wenden des Zugs im Sackbahnhof entfällt und der Bahnhof SBB wird entlastet.

Tangentialzüge aus dem Birstal ins Rheintal in Richtung Rheinfelden und/oder ins Ergolztal in Richtung Liestal (und umgekehrt) ohne Halt zwischen Münchenstein und Muttenz wären über die bestehende Gleisverbindung zwischen Dreispietz und Basel St. Jakob möglich. Das Anbieten dieser

Zugverbindung in den Hauptverkehrszeiten könnte zu einer Entlastung des Autobahnknotens Hagnau führen, sofern ein Umsteigeeffekt erzielt werden kann.

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

Vom Badischen Bahnhof in Basel kann die Regionalbahn über die von Güterzügen benutzte Strecke durch den Rangierbahnhof Muttenz nach Pratteln und von dort weiter nach Rheinfelden (Schweiz) geführt werden, ohne Halt zwischen Basel Bad und Pratteln. In Rheinfelden (Schweiz) besteht neben den beiden Durchgangsgleisen ein drittes Gleis, auf welchem die Züge gewendet werden können. Das Anbieten dieser Zugverbindung am Morgen in Richtung Schweiz und am Abend in Richtung Deutschland könnte zu einer Entlastung des Autobahnabschnitts zwischen dem deutschen Zoll in Weil am Rhein und der Verzweigung Augst führen, sofern ein Umsteigeeffekt erzielt werden kann.

### **4. Anpassung der Linien Führungen von S1 und S3**

Wie kann die Linienführung der S-Bahnlinien S1 und S3 (S3-Ast von Olten) angepasst werden, dass diese Linien oder Zugteile alternierend sowohl den Bahnhof SBB wie auch den Badischen Bahnhof bedienen und in welcher Weise dies zielführendsten wäre (z.B. jede zweite Fahrt, Tageszeit-/Tagesabschnittmodelle).

### **5. Anpassungen**

Es ist darzustellen, welche Auswirkungen mögliche Anpassungen auf den Fernverkehr, die RegioExpress-Verbindungen, grenzüberschreitende Angebote sowie den Güterverkehr haben und wie diese Verkehre sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können. Zudem ist aufzuzeigen, welche finanziellen Konsequenzen eine solche Anpassung hätte – sowohl in Bezug auf das Rollmaterial als auch auf die Infrastruktur – und welche Finanzierungsoptionen dafür in Frage kommen.

Gleich- oder ähnlich lautende Vorstösse werden auch in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Solothurn eingereicht