

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2026/4868](#) von Jan Kirchmayr: «Entlastungszüge während der Hauptverkehrszeiten im Birstal»

2026/4868

vom 18. August 2026

1. Text der Interpellation

Am 26. März 2026 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation [2026/4868](#) «Entlastungszüge während der Hauptverkehrszeiten im Birstal» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In seiner Antwort auf die [Interpellation 2024/140 S-Bahn-Angebot im Birstal ab 2025](#) teilte der Regierungsrat mit, dass sich die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn von Basel bis Aesch aufgrund von Bauarbeiten am Bahnhof Basel SBB und mangelnden Kapazitäten verzögern werde. Er rechne mit einer Inbetriebnahme erst nach 2035, was für einen [grossen Aufschrei der Birstaler Gemeinden und verschiedener Birstaler Unternehmen](#) sorgte, die gemäss verabschiedetem [Mobilitätskonzept der Birsstadtgemeinden](#) eine Verlagerung der Mobilität auf die Schiene anstreben.

Mittlerweile sieht die Situation etwas besser aus: Da sich der Baubeginn der neuen Margarethenbrücke verzögert – unter anderem sorgt deren Bau für mangelnde Kapazitäten am Bahnhof SBB – ist eine Einführung des Viertelstundentakts Basel-Aesch vor 2035 wohl möglich. Auch die Inbetriebnahme des Wendegleises Aesch scheint auf Kurs zu sein: Das Planungsgenehmigungsverfahren läuft bereits und das zusätzliche Gleis soll [2028 in Betrieb genommen werden](#).

In der Beantwortung der erwähnten [Interpellation](#) sicherten der Regierungsrat (und damit auch die SBB und der Bund) zu, dass bis zur Einführung des Viertelstundentakts zumindest in den Hauptverkehrszeiten regelmässig Entlastungszüge zwischen Basel und Aesch (noch besser bis Laufen) verkehren sollten, um die Kapazität auf der Strecke zu erhöhen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde das Angebot der S-Bahn für die Bevölkerung im Birstal jedoch weiter verschlechtert. Neu fährt morgens nur noch ein zusätzlicher Entlastungszug pro Stunde von Aesch nach Basel (S31, Abfahrt um 06:29, 07:29 und 08:29 Uhr). Absurd ist dabei, dass diese Entlastungszüge nur sieben Minuten vor der regulären S-Bahn verkehren – ein attraktives Taktangebot sieht anders aus. Vor dem Fahrplanwechsel fuhr immerhin um 07:00 Uhr und 07:19 Uhr je eine Zusatz-S-Bahn. Sie konnte die Spitzenzeiten gut brechen und bot eine attraktive Fahrplanlage mit Verdichtung zur HVZ auf 15 min.-Takt, ($\pm 2...4$ min.).

Auch abends stadtauswärts hat sich die Fahrplanlage der Entlastungszüge nicht verbessert. Neu fährt die S31 um 16:14, 17:14 und 18:14 Uhr vom Bahnhof Basel SBB in Richtung Aesch. Hier

fährt sie rund sechs Minuten (!) nach der regulären S-Bahn los. Noch vor dem Fahrplanwechsel war die Fahrplanlage der HVZ-Entlastungszüge deutlich besser. So fuhren diese jeweils um 16:24, 17:24 und 18:24 Uhr los und boten damit einen attraktiven, ebenfalls auf ca. 15 min. verdichteten, Fahrplantakt.

Fazit: Das Angebot der Entlastungszüge in der Hauptverkehrszeit zwischen Basel und Aesch hat sich seit dem Fahrplanwechsel verschlechtert – entgegen der vom Landrat überwiesenen Forderung nach einem dichteren S-Bahn-Angebot in der HVZ (vgl. [Postulat 2024/661 Keine Verzögerungen beim S-Bahn-Viertelstundentakt im Birstal](#)). Bis zur Einführung des Viertelstundentakts Basel–Aesch und der Inbetriebnahme des Wendegleises Aesch sind dringende Verbesserungen erforderlich.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie schätzt der Regierungsrat das Angebot der HVZ-Entlastungszüge im Birs- und Laufental ein? Teilt er die Einschätzung des Interpellanten?*
- 2. Wie lautete der Antrag, den der Kanton bei den SBB für das Angebot der Entlastungszüge ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 eingereicht hat? Wurde diesem Antrag stattgegeben? Falls nein, weshalb nicht?*
- 3. Hat der Regierungsrat bereits reagiert und für den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 konkrete Verbesserungen bei den SBB in Auftrag gegeben? Falls ja, welche konkreten Verbesserungen sind dies? Falls nein, welche Verbesserungen werden dies sein und bis wann hat der Regierungsrat diese bei den SBB in Auftrag gegeben? (Achtung Fristablauf!)*
- 4. Besteht aufgrund des Doppelspurausbaus im Laufental die Möglichkeit, eine zusätzliche S-Bahn pro Stunde zumindest bis nach Grellingen oder Zwingen verkehren zu lassen, um der Bevölkerung ein attraktives S-Bahn-Angebot zu ermöglichen?*
- 5. Wann kann der Regierungsrat eine konkrete Aussage bezüglich der Einführung des Viertelstundentakts Basel–Aesch machen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn verfolgen das Ziel, bis zur Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts im Birstal weiterhin Zusatz-S-Bahnen während den Hauptverkehrszeiten zwischen Basel und Aesch anzubieten. Damit soll ein möglichst attraktives ÖV-Angebot für die Birsstadt sichergestellt werden.

Per letztem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde der Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel eingeführt. Dadurch änderte sich auch die Fahrlage der S3 (Kreuzung neu in Grellingen statt in Zwingen). In der Folge waren die bisherigen Zusatz-S-Bahnen nicht mehr fahrbar. Die Kantone hatten deshalb vorgängig durch die SBB prüfen lassen, welche Zusatzangebote mit der neuen Ausgangslage möglich sind.

Die Prüfungen ergaben, dass das aktuelle Zusatzangebot der S31 die einzige Möglichkeit zur Angebotsverdichtung darstellt. Andere Ansätze, wie zum Beispiel die Fahrt in einem attraktiveren zeitlichen Abstand zur S3, scheiterten. Die Gründe dafür sind die zusätzlich verkehrenden Fernverkehrszüge, verbunden mit den Einschränkungen der heutigen Infrastruktur (eingleisige Abschnitte, lange Zugfolgezeiten, fehlendes Wendegleis). Andere Angebote als das aktuelle Angebot der S31 sind leider nicht fahrbar.

3. Beantwortung der Fragen

- 1. Wie schätzt der Regierungsrat das Angebot der HVZ-Entlastungszüge im Birs- und Laufental ein? Teilt er die Einschätzung des Interpellanten?*

Grundsätzlich teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Interpellanten, dass das aktuelle Zusatzangebot der S-Bahn während der Hauptverkehrszeiten für die Halte zwischen Basel und Aesch weniger attraktiv ist als das Zusatzangebot, welches bis zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2025 möglich war. Dem gegenüber steht die deutliche Verbesserung des Fernverkehrsangebots durch den Halbstundentakt Basel–Biel.

Um den aktuellen Zustand so kurz wie möglich zu halten, setzt sich der Regierungsrat für die rasche Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch ein, für den das Wendegleis Aesch eine Voraussetzung ist.

2. *Wie lautete der Antrag, den der Kanton bei den SBB für das Angebot der Entlastungszüge ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 eingereicht hat? Wurde diesem Antrag stattgegeben? Falls nein, weshalb nicht?*

Für den Fahrplan, welcher seit Dezember 2025 gilt, hatte der Kanton der SBB 2023 den Prüfauftrag für einen S-Bahn-Viertelstundentakt in Lastrichtung (morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts) zwischen Basel und Aesch erteilt – ähnlich wie das Zusatzangebot, das bis zum letzten Fahrplanwechsel gefahren wurde. Das Prüfergebnis fiel negativ aus, da das Wenden der Zusatz-S-Bahnen in Aesch ohne das Wendegleis nicht mehr möglich ist. Die Gründe dafür sind der dichtere Verkehr (Halbstundentakt Fernverkehr) und die geänderte Fahrlage der S3.

In der Folge erteilte der Kanton der SBB 2024 den Prüfauftrag für ein Zusatzangebot, welches das Wenden in Aesch vermeidet. Dadurch müssen allerdings die eingleisigen Abschnitte im Laufental befahren werden, was die Möglichkeiten für die Fahrlage des Zusatzangebots nochmals stark einschränkt. Einzig die resultierende Fahrlage der S31 in relativ geringem Abstand zur S3 erwies sich letztlich als umsetzbar und wurde durch die Kantone BL, BS und SO bestellt.

3. *Hat der Regierungsrat bereits reagiert und für den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 konkrete Verbesserungen bei den SBB in Auftrag gegeben? Falls ja, welche konkreten Verbesserungen sind dies? Falls nein, welche Verbesserungen werden dies sein und bis wann hat der Regierungsrat diese bei den SBB in Auftrag gegeben? (Achtung Fristablauf!)*

Der Kanton hat für den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2026 durch die SBB prüfen lassen, ob bei der S31 der Halt in Duggingen möglich ist. Duggingen wird aktuell nicht von der S31 bedient. Die Auswertungen zur Fahrplanstabilität zeigen, dass bei den Zügen der S31 in Fahrtrichtung Laufen der Halt in Duggingen eingeführt werden kann. Er wird per kommendem Fahrplanwechsel umgesetzt. In der Gegenrichtung ist dieser Spielraum leider nicht vorhanden.

Weitere sinnvolle Anpassungen des Zusatzangebots sind mit der aktuell vorhandenen Infrastruktur leider nicht möglich.

4. *Besteht aufgrund des Doppelspurausbaus im Laufental die Möglichkeit, eine zusätzliche S-Bahn pro Stunde zumindest bis nach Grellingen oder Zwingen verkehren zu lassen, um der Bevölkerung ein attraktives S-Bahn-Angebot zu ermöglichen?*

Ein Wenden von Zusatzangeboten in Grellingen ist nicht möglich, da dort ein Wendegleis fehlt. In Zwingen wendende Züge müssten in der Fahrlage der S31 verkehren.

5. *Wann kann der Regierungsrat eine konkrete Aussage bezüglich der Einführung des Viertelstundentakts Basel–Aesch machen?*

Die Kantone und die SBB konnten erfreulicherweise Ende Juni 2026 kommunizieren, dass der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch per Dezember 2028 – vorerst befristet bis zum Baustart des Ausbauprojekts Basel SBB West, geplant 2034 – eingeführt werden kann.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich