

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2022/263 «15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen» 2022/263

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 5. Mai 2022 reichte Linard Candreia das Postulat 2022/263 «15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen» ein, welches vom Landrat am 15. Dezember 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Laufental und der Thierstein wachsen bevölkerungsmässig recht stark. Nehmen wir zum Beispiel Zwingen, wo ein grosses Quartier mit Wohnungen am Entstehen ist.

Der Doppelspurausbau SBB im Laufental ist momentan in vollem Gang und wird dem Laufental und dem Thierstein künftig viel bringen. Der geplante zweite stündliche Interregio von Biel nach Basel mit Halt in Laufen neben dem bestehenden S-Bahn-Halbstundentakt bedeutet eine Steigerung des ÖV-Angebots und entlastet zweifellos die H18.

Für Zwingen, Grellingen und Duggingen und die angrenzenden Gemeinden sowie Teile des Thiersteins wird sich im Bahnangebot nichts ändern, trotz der Grossinvestitionen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau.

Von Basel-Aesch ist ab 2029 ein S-Bahn-Angebot im 15'-Takt vorgesehen.

Eine Erweiterung des S-Bahn-Angebotes von Aesch nach Laufen wäre sicher wünschenswert, um den wachsenden Pendlerverkehr abzufedern.

Der Zeitpunkt wäre ideal, lieber heute als morgen entsprechende Überlegungen anzustellen, auch im Sinne von «gouverner c'est prévoir».

Ich bitte die Regierung, eventuell in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn, zu prüfen und zu berichten, ob es Sinn machen würde, den 15'-Takt mit S-Bahnen von Aesch nach Laufen zu erweitern und welche baulichen Massnahmen dafür notwendig wären. Im Weiteren bitte ich die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie die Finanzierung aussehen würde und welche Argumente für oder gegen eine Realisierung sprechen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Das Laufental, ländliche Entwicklungsachse mit der Stadt Laufen als Regionalzentrum, ist in den vergangenen Jahrzehnten überdurchschnittlich gewachsen. Gründe dafür sind der Kantonswechsel (1994) und die damit verbundene Neuorientierung, vergleichsweise günstige Baulandpreise und die Verbesserung der Verkehrsanbindung Richtung Birstal und Basel, insbesondere durch den Eggfluetunnel (1999) und den S-Bahn-Halbstundentakt (2001). Die gegenwärtigen Siedlungsprognosen des Bundesamts für Statistik für das Laufental gehen sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Arbeitsplätzen von einem moderaten jährlichen Wachstum von rund 0.7 Prozent bis 2040 aus (hohes Szenario). Die Schwerpunkte der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Kantons liegen neben den Zentren und den Verdichtungsräumen der inneren Korridore auch in den ländlichen Entwicklungsachsen, das heisst im Laufental in den Gemeinden Laufen, Zwingen, Grellingen und Duggingen.

Aufgrund des unausgeglichene Nutzungsmixes zwischen Wohnen und Arbeiten, zu Gunsten von Wohnen, weist das Laufental einen ausgeprägten Pendlerverkehr auf. Es ist davon auszugehen, dass dieses Ungleichgewicht auch in Zukunft nur unwesentlich ausgeglichen werden kann. Die Folge ist eine starke Verkehrsnachfrage Richtung Birstal und Basel, insbesondere während den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten. Diese wird hauptsächlich über die N18 und die Jurabahn abgewickelt, welche das verkehrliche Rückgrat bilden. Im Querschnitt Angenstein (Duggingen–Aesch) liegt der Anteil der Strasse bei rund 70 Prozent, der Anteil der Schiene bei rund 30 Prozent des Gesamtverkehrs von rund 60'000 Personen pro Werktag. Die Nachfrage auf der Schiene verteilt sich je etwa zur Hälfte auf den Fernverkehr (Stundentakt) und auf die S-Bahn (Halbstundentakt, ergänzt mit Zusatzzügen während den Hauptverkehrszeiten), wobei letztere mit knapp 9'000 Personen pro Werktag belastet ist. Der stärkste belastete Abschnitt der S-Bahn liegt zwischen Münchenstein und Basel Dreispitz mit über 12'000 Personen pro Werktag (Stand 2024).

Das Bahnangebot wird in den kommenden Jahren gemäss dem Angebotskonzept 2035 ausgebaut. Das Angebotskonzept 2035 umfasst folgende Elemente:

- Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Laufen–Biel:
In einem ersten Schritt wird per Fahrplan 2026 der Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Laufen–Biel eingeführt und die Direktverbindung zwischen Basel und der Westschweiz (Lausanne) wiederhergestellt. Dies ist Dank der Doppelspur Duggingen–Grellingen möglich. Zwischen Basel und Laufen werden so zusammen mit dem Halbstundentakt der S-Bahn neu vier statt drei Verbindungen pro Stunde angeboten. Zwischen dem Birstal und dem Laufental bestehen mit der S-Bahn weiterhin zwei Verbindungen pro Stunde. Das Busangebot im Laufental wird auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt und ausgebaut.
- S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch:
In einem zweiten Schritt wird per Fahrplan 2029 angestrebt, den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch einzuführen. Dazu ist hauptsächlich die Realisierung eines neuen Wendegleises in Aesch erforderlich.

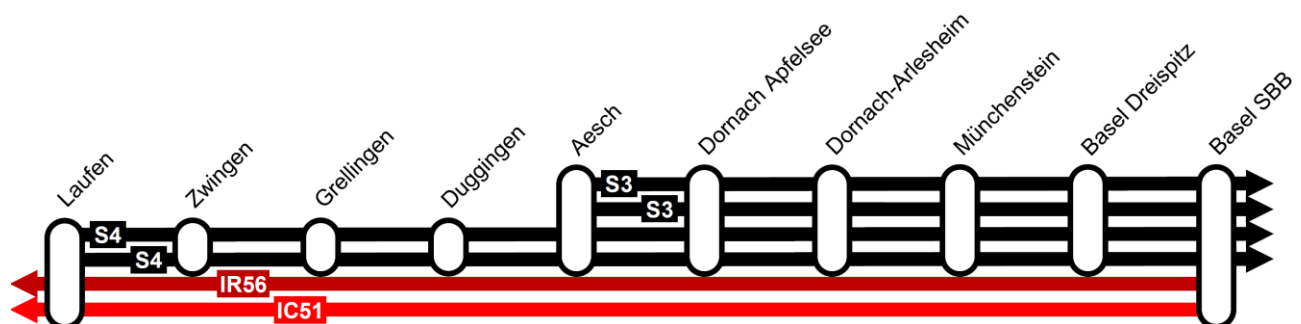


Abbildung: zukünftiges Bahnangebot Laufen–Basel gemäss Angebotskonzept 2035

Strassenseitig liegen gemäss Netzscreening des Bundesamts für Strassen (ASTRA) die grössten Engpässe auf der N18 im Bereich Angenstein und auf Teilstücken der Autobahn im Birstal. Hier staut sich der Strassenverkehr während den Hauptverkehrszeiten regelmässig.

2.2. Überprüfung des Handlungsbedarfs

Anpassungen des Bahn- bzw. ÖV-Angebots – wie die im Postulat geforderte Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts – oder der Strasseninfrastruktur leiten sich stets aus einem Handlungsbedarf ab. Dieser kann sich aus verschiedenen Gründen ergeben, wie zum Beispiel nicht erreichten Angebotszielen, Kapazitätsengpässen, Sicherheitsdefiziten, Kostenvorgaben oder übergeordneten Zielen wie dem Umweltschutz.

In Bezug auf das Bahnangebot im Laufental wird der Handlungsbedarf wie folgt beurteilt:

- **Angebotsziele Bahn:**
Gemäss dem Raumkonzept Basel-Landschaft, Teil des Richtplans, sowie dem Agglomerationsprogramm stimmen Kanton und Gemeinden die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Leistungsfähige Verkehrskorridore bilden das Rückgrat der angestrebten Siedlungsentwicklung, wobei seitens Bahn mindestens ein Halbstundentakt vorgesehen ist. In den inneren Korridoren, d. h. von Basel bis Aesch, sind S-Bahn-Viertelstundentakte das Ziel. In den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine möglichst gute Anbindung an die Regionalzentren, d. h. Laufen, angestrebt. Diese beiden Ziele werden mit dem Angebotskonzept 2035 in den kommenden Jahren erfüllt. Aus Sicht der bestehenden Angebotsziele lässt sich somit kein Handlungsbedarf für einen weiteren Ausbau des Bahnangebots ableiten.
- **Kapazität Bahn:**
Der Fernverkehrs-Halbstundentakt im Laufental führt zusammen mit dem anschliessenden Busangebot zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots. Die damit einhergehende Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene wird allerdings kein Ausmass erreichen, das zu Kapazitätsproblemen bei der Bahn führt. Auch das prognostizierte Nachfragewachstum aufgrund der Siedlungsentwicklung lässt sich mit den zusätzlichen Kapazitäten des Angebotskonzepts 2035 bewältigen. Voraussichtlich ist somit auch auf lange Sicht genügend Kapazität vorhanden und kein weiterer Handlungsbedarf erkennbar.
- **Kapazität Strasse:**
Ein reibungsloser Verkehrsablauf auf der N18 ist eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit des Laufentals. Dieser ist heute während den Hauptverkehrszeiten nicht gegeben. Das Angebotskonzept 2035 der Bahn vermag zusammen mit dem anschliessenden Busangebot das Verkehrswachstum auf der Strasse zwar vorübergehend zu mindern. Es wird allerdings weiterhin ein punktueller Handlungsbedarf bestehen bleiben. Aus Sicht des Regierungsrats sind die massgeblichen Engpässe abgestimmt auf die Gesamtkapazität des Strassennetzes zu entschärfen, so dass keine neuen Engpässe entstehen. Der Bund empfiehlt kurz- bis mittelfristig die Sanierung und Anpassung mehrerer Anschlussknoten, begleitet von Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr. Mittel- bis langfristig wird unter anderem die Realisierung eines zweiröhrigen Muggenbergtunnels zur Engpassbeseitigung empfohlen¹. Dies hätte voraussichtlich eine gewisse Nachfrageverlagerung von der Bahn auf die Strasse zur Folge. Werden die empfohlenen Massnahmen umgesetzt, ergibt sich auch aus Sicht Strasse kein Handlungsbedarf für einen weiteren Ausbau des Bahnangebots, welcher ebenfalls erst langfristig umsetzbar wäre.

¹ [Korridorstudie N18, Synthesebericht, ASTRA 2025](#)

Zusammenfassend wird festgestellt, dass sich, ausgehend von den aktuellen Planungen und Empfehlungen, kein Handlungsbedarf für einen über das Angebotskonzept 2035 hinausgehenden, substanziellen Ausbau des Bahnangebots (zum Beispiel S-Bahn-Viertelstundentakt Aesch–Laufen) ableiten lässt.

2.3. Szenario mit S-Bahn-Viertelstundentakt Aesch–Laufen

Würde das Bahnangebot im Laufental über das Angebotskonzept 2035 hinaus weiter substanziell ausgebaut, entstünde zusammen mit den genannten Massnahmen auf der Strasse sehr wahrscheinlich ein Überangebot. Kosten und Nutzen stünden in einem schlechten Verhältnis zueinander. Die Mindestnachfrage für einen S-Bahn-Viertelstundentakt würde vermutlich nicht erreicht.²

Ein weiterer, substanzieller Ausbau des Bahnangebots setzt somit voraus, dass auf kapazitätssteigernde Massnahmen der Strasse weitgehend verzichtet wird bzw. werden kann, indem der ÖV einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernimmt und so die Engpässe auf der Strasse nachhaltig entlastet.

Ein solches Szenario, in welchem dem Handlungsbedarf auf der Strasse hauptsächlich mit Massnahmen beim ÖV-Angebot (S-Bahn und Bus) begegnet wird, wurde bislang nicht vertieft untersucht. Entsprechend sind nur folgende Aussagen im Sinne einer groben Einordnung möglich:

- Erste Untersuchungen auf Basis des Gesamtverkehrsmodells Basel zeigen, dass mit Viertelstundentakten der S-Bahn und des anschliessenden Busangebots eine Nachfrageverlagerung von der Strasse auf den ÖV stattfindet. Im Querschnitt Angenstein wird die Strasse um rund zehn Prozent entlastet. Die bahnseitig je nach Ausbauvariante resultierende Reisezeitverkürzung führt zu einer weiteren, leichten Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Unklar ist wegen der fehlenden Vertiefung, ob die Engpässe auf der Strasse dadurch ausreichend entlastet werden.
- Das Szenario entspricht den Grundsätzen und Zielen des regulatorischen Rahmenwerks der Raumplanung. Kantonaler Richtplan, eidgenössisches und kantonales Raumplanungsgesetz sowie Umweltschutzgesetz fordern erstens eine gesamtverkehrliche Betrachtung, zweitens die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr im Sinn der Ressourcen- und Flächeneffizienz und drittens eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Sinn der haushälterischen Nutzung des Bodens und der qualitätsvollen und polyzentrischen Siedlungsentwicklung nach innen. Insofern stünde ein S-Bahn-Viertelstundentakt Aesch–Laufen bei gleichzeitig weitgehendem Verzicht auf kapazitätssteigernde Massnahmen auf der Strasse insbesondere in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Einklang mit den in Laufen, Zwingen, Grellingen und Duggingen entstehenden und geplanten Wohn- und Gewerbebauten und Quartiersentwicklungen.
- Grundsätzlich ist anzunehmen, dass sich das Szenario langfristig in einem ähnlichen Kostenrahmen wie die aktuelle Planung bewegt: Für die Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Aesch bis Laufen sind voraussichtlich ein weiterer Doppelspurausbau zwischen Grellingen Chessiloch und Laufen, ein Ersatz der Niveauübergänge in Grellingen und zusätzliche Abstellanlagen notwendig. Deren Investitionskosten belaufen sich auf einen mittleren bis hohen dreistelligen Millionenbetrag. Sie liegen damit im Bereich der in der Korridorstudie N18 empfohlenen, mittel- bis langfristigen Massnahmen auf der Strasse. Etappierungen sind denkbar.
- Ein Ausbau der Bahninfrastruktur würde über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert, sofern das Vorhaben in einem Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms (FABI STEP) positiv bewertet und durch das Bundesparlament beschlossen wird. Für die Abgeltung des S-Bahn-Angebots käme mehrheitlich der Kanton auf.

² Gemäss den Planungsgrundlagen des Bundes für den STEP Ausbauschnitt 2030 ist für einen Viertelstundentakt eine Nachfrage von über 8'000 Personen pro Werktag erforderlich.

Für eine fundierte Beurteilung und Gegenüberstellung eines solchen Szenarios mit den aktuellen Planungen und Empfehlungen wäre eine weitergehende Vertiefung nötig. Nur so könnten belastbare Aussagen und vergleichbare Angaben zur räumlichen und verkehrlichen Wirkung sowie den Kosten gemacht und eine verlässliche Entscheidungsgrundlage geschaffen werden.

2.4. Fazit

Die Verkehrsnachfrage zwischen dem Laufental und Basel wird in einem Horizont bis 2040 voraussichtlich nur moderat zunehmen. Mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 der Bahn (Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel und S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch) kann dieser Entwicklung sowohl aus Angebots- als auch aus Kapazitätssicht passend begegnet werden. Der punktuelle Handlungsbedarf auf der Strasse wird zwar bestehen bleiben, sich aber voraussichtlich nicht massgeblich vergrössern.

Die aktuellen Planungen des Kantons und Empfehlungen des Bundes sehen vor, diesem Handlungsbedarf mit einer Behebung der Engpässe, idealerweise abgestimmt auf die Gesamtkapazität des Strassennetzes, zu begegnen. Unter diesen Voraussetzungen würde ein über das Angebotskonzept 2035 hinausgehender, substanzieller Ausbau des Bahnangebots (zum Beispiel S-Bahn-Viertelstundentakt Aesch–Laufen) voraussichtlich ein Überangebot schaffen und ist deshalb nicht angezeigt.

Ein weiterer, substanzieller Angebotsausbau der S-Bahn im Laufental erscheint folglich nur sinnvoll, falls damit die Strasse massgeblich entlastet werden soll. Im Gegenzug wäre bei der Strasse relativ konsequent auf kapazitätssteigernde Massnahmen zu verzichten. Für die Vertiefung eines solchen Szenarios, welches gemäss einer ersten Einordnung im Einklang mit den raumplanerischen Grundsätzen und Zielen stünde, und den Vergleich mit den aktuellen Planungen und Empfehlungen fehlt allerdings der politische Auftrag.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2022/263 «15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich