

## Vorlage an den Landrat

### Zwischenbericht zum Postulat 2022/701 «Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim» 2022/701

vom 16. Juni 2025

#### 1. Text des Postulats

Am 14. Dezember 2022 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2022/701 «Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim» ein, welches vom Landrat am Datum eingeben mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Mit der Realisierung des Doppelspurausbaus Grellingen-Duggingen wird eine zweite Fernverkehrsverbindung pro Stunde von Basel über Delémont bis Biel in Betrieb genommen. Die Bauarbeiten an der Doppelspur im Laufental sollen bis Ende 2025 abgeschlossen sein.*

*Noch kein Thema war bisher, ob einer oder beide dieser Fernverkehrszüge in der Agglomeration Basel halten. Der Bundesrat teilte in seiner «Perspektive BAHN 2050» mit, dass er das grösste Verlagerungspotenzial vom MIV zum öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen verortete. Er schreibt weiter, dass das Bahnangebot in erster Linie auf der kurzen und mittleren Distanz ausgebaut werden solle und man das Angebot innerhalb der Agglomerationen verbessern müsse. Weiter solle man Vorortsbahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben umfunktionieren, diese von IR- und RE-Zügen bedienen lassen und damit die Hauptbahnhöfe entlasten (Vgl. Perspektive BAHN 2050, Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung, S.31.).*

*Ein potenzieller Vorortsbahnhof, welcher für einen oder gar zwei Schnellzughalte pro Stunde und Richtung prädestiniert wäre, ist jener in Dornach-Arlesheim. Dieser Bahnhof fungiert bereits heute als Verkehrsdrehscheibe. Dort halten sowohl die Regio-S-Bahn S3, die Tramlinie 10 als auch verschiedene Buslinien, welche bis nach Allschwil oder Seewen verkehren und damit die Kantone Basel-Stadt, Basellandschaft und Solothurn verbinden. Würde man in diesem Bahnhof zusätzlich stündlich einen Schnellzug halten lassen, könnte man einerseits den hoch frequentierten Bahnhof Basel SBB entlasten und andererseits eine schnelle und attraktive Verbindung für Pendlerinnen und Pendler aus der Agglomeration Basel in Richtung Laufen, Delémont und Biel schaffen. Für die Region Unteres Baselbiet / Schwarzbubenland brächte ein solcher Halt eine Aufwertung des ÖV-Angebotes und damit ein Standortvorteil.*

*Gemäss aktuellem Stand wird auf der Strecke Basel-Biel pro Stunde ein IC- und ein RE-Zug verkehren. Zumindest ein Halt des Regioexpress-Zuges (RE) in Dornach-Arlesheim ist naheliegend und mit dem angedachten Rollmaterial (Mouette) voraussichtlich mit der bestehenden Perronlänge machbar. Da ein RE möglicherweise auch von den Kantonen bestellt wird, sollten sich die Kantone im Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomeration für einen Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim einsetzen.*

*Bis anhin argumentierten der Bund, die SBB und der Regierungsrat mit zu kurzen Perrons, welche einen Schnellzughalt verunmöglichen würden. Gemäss dem Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel» ist die Problematik der zu kurzen Perrons erkannt worden und deren Verlängerung angedacht. Einem Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim stünde somit nichts im Wege.*

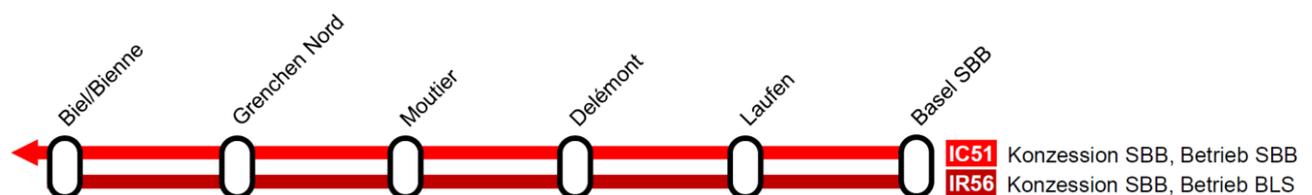
**Der Regierungsrat wird beauftragt, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass einer der beiden oder beide Schnellzüge Basel-Delémont-Biel im Bahnhof Dornach-Arlesheim halten. Dadurch kann unser Kanton einen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs leisten.**

*Im Kantonsrat Solothurn wird ein gleichlautender Vorstoss eingereicht.*

## 2. Stellungnahme des Regierungsrats

### 2.1. Ausgangslage

Per Fahrplan 2026 wird auf der Strecke Basel–Biel der Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt. Der neue, stündliche IR56 Basel–Biel ergänzt dabei den bestehenden, ebenfalls stündlichen IC51, welcher bis Lausanne verlängert wird. Zudem ersetzt der IR56 die S3 auf dem Abschnitt Laufen–Delémont und den RE56 auf dem Abschnitt Delémont–Biel. Der Bahnhof Dornach-Arlesheim wird weiterhin vom halbstündlichen S-Bahnangebot bedient, welches so bald wie möglich zu einem Viertelstundentakt verdichtet werden soll. Die Haltepolitik des Fernverkehrs bleibt unverändert:



Ein Fernverkehrshalt in Dornach-Arlesheim, bedeutende regionale Verkehrsdrehscheibe, entspricht einem wichtigen Anliegen der Kantone BL und SO. Entsprechend war er bereits Bestandteil des 2014 von der Planungsregion Nordwestschweiz eingereichten Angebotskonzepts für den Ausbausritt 2030, fand schlussendlich aber keine Aufnahme in den Ausbausritt 2035 des Bundes, welcher die Grundlage für die oben genannten Angebotsausbauten bildet.

Die Zuständigkeit für die Angebotsplanung des Fernverkehrs liegt beim Bund bzw. dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV delegiert die Planung an SBB Personenverkehr, Inhaberin der Fernverkehrskonzession. Im Rahmen einer Kooperation kann der Betrieb durch ein anderes Transportunternehmen erfolgen, wie im Fall des IR56 durch die BLS.

Im Gegensatz zum Regionalverkehr muss der Fernverkehr eigenwirtschaftlich funktionieren. Das heisst, die Betreiberin plant das Angebot – soweit es die vorgegebenen Rahmenbedingungen erlauben – nach marktwirtschaftlichen Kriterien. Der Einfluss der Kantone auf die Angebotsplanung im Fernverkehr ist folglich gering. Er beschränkt sich im Wesentlichen auf die Mitarbeit in Arbeitsgruppen im Rahmen des FABI-Prozesses und auf die Möglichkeit, anlässlich des Fahrplanverfahrens Stellung zu nehmen. Entscheidungskompetenzen haben die Kantone aber nicht.

Der Bund unterscheidet beim Fernverkehr zwischen einem Basis-Netz und einem InterCity-Netz. Das Basis-Netz, zu dem auch die Strecke Basel–Biel zählt, bildet das Grundgerüst des Fernverkehrs. Im Gegensatz zum InterCity-Netz steht dabei nicht eine möglichst schnelle Verbindung, sondern die Erschliessung der Handlungsräume und Anbindung an die metropolitanen Zentren im Vordergrund.<sup>1</sup>

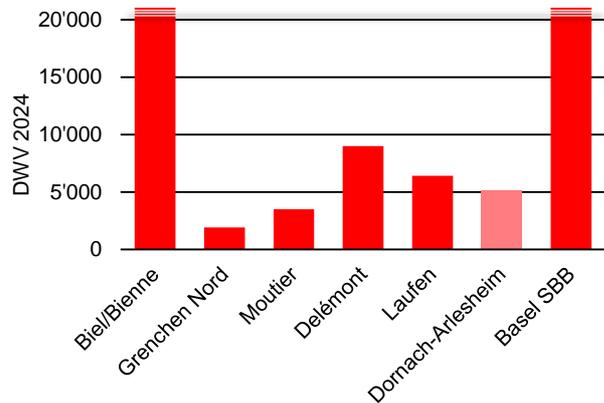
<sup>1</sup> [Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr, Wegleitung 2025](#)

## 2.2. Analyse der Haltepolitik des Fernverkehrs Basel–Biel

Das Fernverkehrsangebot auf der Strecke Basel–Biel bedient die Bahnhöfe Basel SBB, Laufen, Delémont, Moutier, Grenchen Nord und Biel/Bienne. Für die Beurteilung eines möglichen zusätzlichen Fernverkehrshalts am Bahnhof Dornach-Arlesheim wurden Auswertungen zum Fahrgastaufkommen, Knotenfunktion, Erschliessungswirkung sowie Fahrzeiten und Distanzen vorgenommen.

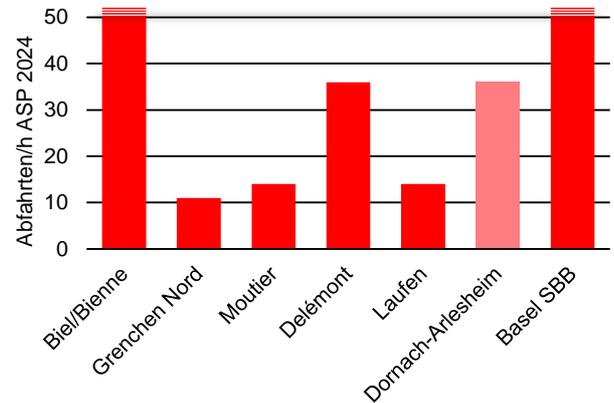
### Fahrgastaufkommen

Ein-/Aussteiger Bahn (Fern-/Regionalverkehr, alle Linien)



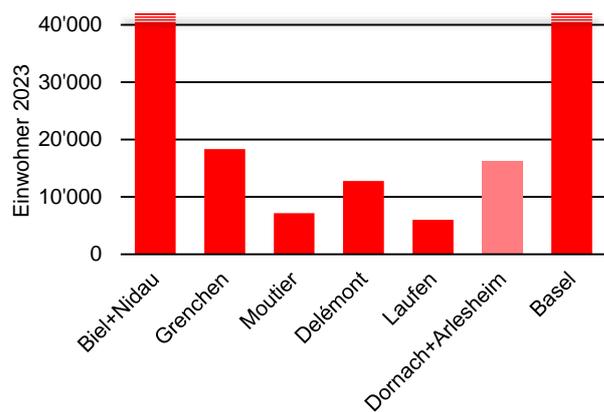
### Knotenfunktion

Abfahrten Regional-/Ortsverkehr (Bahn/Tram/Bus)



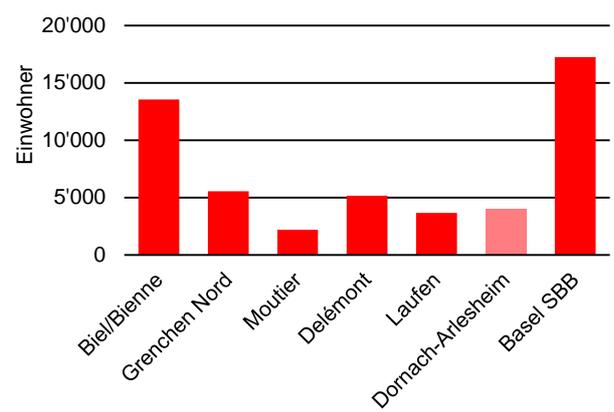
### Erschliessungswirkung

Einwohner Gemeinde

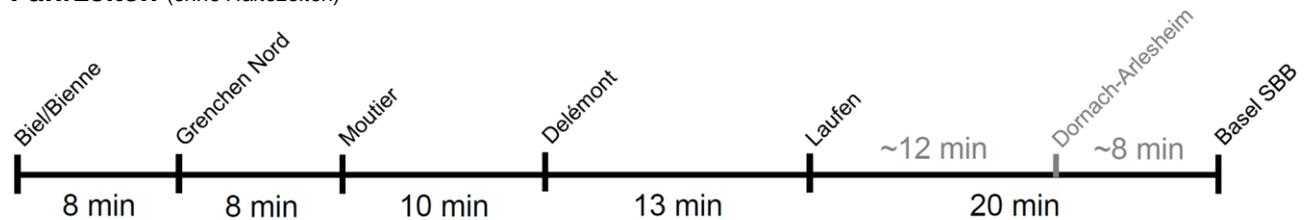


### Erschliessungswirkung

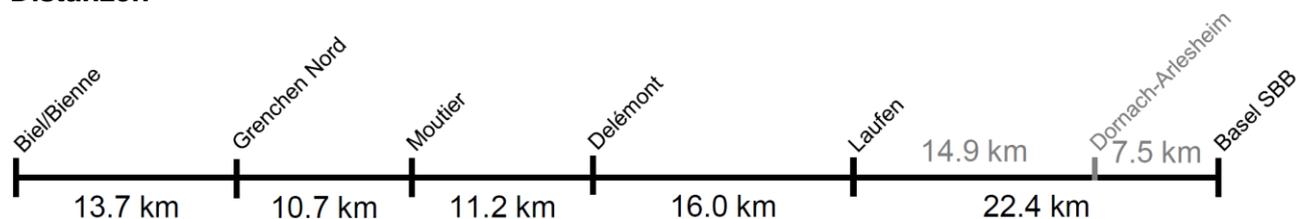
Einwohner 10 min-Fusswegradius



### Fahrzeiten (ohne Haltezeiten)



### Distanzen



Die Auswertung zeigt deutlich, dass der Bahnhof Dornach-Arlesheim beim Fahrgastaufkommen, Knotenfunktion und Erschliessungswirkung ebenbürtig zu den anderen Fernverkehrshalten zwischen Basel und Biel ist. Auch hinsichtlich Fahrzeiten und Distanzen liegt ein möglicher Fernverkehrshalt in Dornach-Arlesheim etwa im Bereich der bestehenden Fahrzeiten und Distanzen zwischen Laufen und Biel.

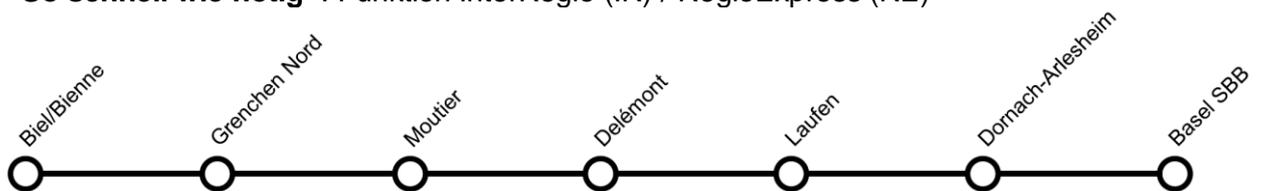
Aufgrund der Analyse gibt es aus Sicht des Kantons zwei in sich konsistente Haltepolitiken für den Fernverkehr Basel–Biel:

- **«So schnell wie möglich»:** Funktion InterCity (IC)



Diese Haltepolitik entspricht der konsequenten Umsetzung eines IC-Angebots. Damit lässt sich – passende Kreuzungsstellen vorausgesetzt – die langfristig angestrebte Zielfahrzeit Basel–Biel von unter 66 Minuten erreichen<sup>2</sup>. Die Umsetzung dieser Haltepolitik erfordert eine Neukonzeption des übrigen Bahnangebots auf der Strecke Basel–Biel, zum Beispiel mit einem ergänzenden IR/RE-Angebot.

- **«So schnell wie nötig»:** Funktion InterRegio (IR) / RegioExpress (RE)



Diese Haltepolitik entspricht der konsequenten Umsetzung eines IR/RE-Angebots, welches alle wichtigen Linien- bzw. Taktknoten bedient.

Die Inkonsistenz des heutigen bzw. ab Fahrplan 2026 geplanten Fernverkehrsangebots ohne Halt in Dornach-Arlesheim, aber mit Halten in Laufen, Moutier und Grenchen Nord wird hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückgeführt:

- Das Bahnangebot ist historisch gewachsen und wurde bislang nicht an die dynamische Entwicklung der Birsstadt und den damit einhergehenden Bedeutungsgewinn der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim adaptiert.
- Es wird aus wirtschaftlichen Gründen von einer sauberen Angebotsdifferenzierung (IC vs. IR/RE) abgewichen, da das Fahrgastaufkommen insgesamt zu gering ist. Deshalb übernimmt der IC teilweise die Funktion eines IR/RE.

Aus Sicht des Kantons steht für die Strecke Basel–Biel klar die Haltepolitik «So schnell wie nötig» (IR/RE) im Vordergrund. Sie entspricht der Funktion des Fernverkehr-Basis-Netzes und stimmt in hohem Masse mit der [Perspektive BAHN 2050](#) des Bundes überein, welche einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben mit vermehrter Bedienung durch IR/RE-Züge vorsieht und den Fokus auf die Angebotsentwicklung über kurze und mittlere Distanzen legt. Langfristig ist eine Ergänzung mit einem IC-Angebot gemäss der Haltepolitik «So schnell wie möglich» denkbar.

<sup>2</sup> [Konfiguration Knoten Basel, Schlussbericht 2022](#)

### 2.3. Wirkung des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim

Die Einführung eines zusätzlichen Fernverkehrshalts in Dornach-Arlesheim wirkt sich positiv und negativ auf die Reisenden aus:

- Reisende mit Start, Ziel oder Umstieg am Bahnhof Dornach-Arlesheim profitieren vom Halt durch kürzere Reisezeiten und häufigere Verbindungen.
- Reisende, die bisher am Bahnhof Dornach-Arlesheim ohne Halt durchgefahren sind, erleiden durch den zusätzlichen Halt einen Reisezeitverlust, sei es durch die längere Fahrzeit oder das Verpassen von Anschlüssen andernorts.

Grundsätzlich ist die Einführung des Halts dann sinnvoll, wenn der Reisezeitgewinn der in Dornach-Arlesheim ein-/aussteigenden Personen grösser ist als der Reisezeitverlust der durchfahrenden Personen. Man spricht in diesem Fall von einer positiven Reisezeitbilanz.

Im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 haben das BAV und der Kanton die Auswirkungen eines zusätzlichen Fernverkehrshalts in Dornach-Arlesheim untersuchen lassen. Die Analyse, basierend auf den Nachfragewerten des nationalen Personenverkehrsmodells 2050, lieferte folgende Erkenntnisse:

- Der Halt führt insgesamt zu einer leicht positiven Reisezeitbilanz.
- Der Halt hat insgesamt eine leichte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zur Folge, insbesondere auf den Relationen zwischen Dornach-Arlesheim und Basel sowie Dornach-Arlesheim und Laufen.
- Je nach Fahrplankonzept hat der Halt einen weiteren positiven Effekt auf die Reisezeitbilanz, indem für die S-Bahn eine günstigere Fahrlage möglich wird (bessere Einbindung der S-Bahn in den Taktknoten Basel).
- Die Wirkung des Halts ist robust: Sie kippt auch dann nicht ins Negative, wenn die Nachfragewerte für den Halt Dornach-Arlesheim gegenüber den Modellwerten deutlich reduziert werden.

Insgesamt weist die Analyse des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim eine positive Wirkung aus. Die Umsetzung des Halts ist aus Sicht des Regierungsrats anzustreben.

### 2.4. Umsetzung im Kurzfristhorizont

Die Machbarkeit des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim im Kurzfristhorizont wurde durch SBB Infrastruktur geprüft. Die Prüfung erfolgte anhand des Fahrplans 2026 für den IR56, da für den IC51 die Perrons in Dornach-Arlesheim zu kurz sind<sup>3</sup>. Die folgenden Überlegungen gelten jedoch analog auch für den IC51: Weil die Fahrlage des Fernverkehrs zwischen Dornach-Arlesheim und Biel weitgehend fix ist (beschränkte Kreuzungsmöglichkeiten, Einbindung in den Taktknoten Biel), führt der zusätzliche Halt zu veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Basel. Die Wendezeit in Basel verkürzt sich dadurch von sechs auf nur noch zwei Minuten. Ein robuster und stabiler Fahrplan, der auf der mehrheitlich einspurigen Strecke Basel–Biel elementar für einen pünktlichen Betrieb ist, wäre so nicht mehr gewährleistet. Ein integraler, sprich ganztägiger Halt in beiden Richtungen ist daher kurzfristig nicht umsetzbar.

Noch offen im Kurzfristhorizont ist derzeit die Machbarkeit von einzelnen Halten des IR56 in Dornach-Arlesheim, zum Beispiel am Wochenende morgens in Richtung Biel und abends in Richtung Basel. Zielgruppe dieses Angebots wären vor allem Freizeitreisende. Da nur in einer Richtung gehalten würde, verkürzte sich die Wendezeit in Basel weniger stark. Ausserdem sind das Fahrgastaufkommen und die Netzbelastung am Wochenende tendenziell geringer als werktags, was zu einem stabileren Betrieb beiträgt. Die BLS, Betreiberin des IR56, wird für den Fahrplan 2027 die Prüfanfrage bei SBB Infrastruktur stellen, ob einzelne Halte in Dornach-Arlesheim umsetzbar sind. In die Prüfung und verkehrliche bzw. finanzielle Bewertung fliessen die Fahrgastzahlen, deren

---

<sup>3</sup> Perronlänge Dornach-Arlesheim = ca. 220 m, IR56 ([MIKA](#)) = max. 210 m, IC51 ([ICN](#)) = max. 380 m

Prognosen und die Betriebserfahrungen aus dem Fahrplan 2026 ein. Das weitere Vorgehen wird dann sowohl mit der SBB als Fernverkehrskonzessionärin, wie auch mit den betroffenen Kantonen abgestimmt. Der Regierungsrat unterstützt dieses Vorgehen.

## 2.5. Umsetzung im Langfristhorizont

Im Langfristhorizont bestehen grössere planerische Spielräume als im Kurzfristhorizont, da auch weitergehende Angebotsanpassungen (z. B. veränderter Taktknoten Biel) oder Infrastrukturmassnahmen (z. B. Perronverlängerung Dornach-Arlesheim) in Betracht gezogen werden können. Die Sicherung des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim im Langfristhorizont ist ausserdem eine Voraussetzung für dessen (integrale) Einführung im Kurzfristhorizont.

Im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 wurde auf Initiative des Kantons durch SBB Infrastruktur auch eine Variante geprüft und als umsetzbar beurteilt, welche der Haltepolitik «So schnell wie nötig» (IR/RE) entspricht. Der Kanton spricht sich klar für die Berücksichtigung dieser Variante aus. SBB Fernverkehr (Geschäftsbereich von Markt Personenverkehr) lehnt die Aufnahme des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim in das Angebotskonzept 2035 hingegen mit folgender Begründung ab:

*Für SBB Fernverkehr steht grundsätzlich die Markt- respektive die Nachfragesicht im Fokus, das heisst, ein angepasstes Angebot, etwa ein zusätzlicher Halt, muss aus gesamtverkehrlicher Sicht sinnvoll sein. Die SBB und damit auch der Fernverkehr sind gegenüber zusätzlichen Halten aber generell sehr skeptisch eingestellt, denn oftmals sind mehr Reisende aufgrund längerer Fahrzeiten negativ von einem zusätzlichen Halt betroffen, als dass Profiteure von einem neuen Halt vorhanden sind. In den Diskussionen zu zusätzlichen Halten ist der Fokus aber meist auf die Wünsche potenziell neu zusteigender Fahrgäste gerichtet und die Bedürfnisse der vorhandenen, durchfahrenden Fahrgäste treten in den Hintergrund.*

*Einen Fernverkehrshalt in Dornach-Arlesheim sieht SBB Fernverkehr als nicht sinnvoll an, denn die Verkehrsströme aus Dornach-Arlesheim sind primär nach Basel ausgerichtet.*

*Mit dem geplanten Ausbau der S-Bahn zum Viertelstundentakt im Abschnitt Aesch–Basel (STEP AS35) und mit der bestehenden Tramverbindung werden die Bedürfnisse der Reisenden von Dornach-Arlesheim in Richtung Basel mit einem sehr attraktiven Angebot vollständig abgedeckt. Sofern die Fahrzeiten der S-Bahn von Dornach-Arlesheim nach Basel als zu wenig attraktiv angesehen werden, wäre zu überlegen, ob die Fahrzeit der S-Bahn durch eine geänderte Haltepolitik attraktiver gestaltet werden könnte. Zusätzliche Verbindungen von Dornach-Arlesheim nach Basel durch Fernverkehrszüge sind nicht notwendig.*

*Verbindungen in Gegenrichtung über Laufen hinaus in Richtung Delémont werden trotz heutiger direkter S-Bahn-Verbindung von Dornach-Arlesheim äusserst schwach genutzt. Im durchschnittlichen Werktagsverkehr sind es 2024 weniger als zwei Prozent der Ein-/Aussteiger in Dornach-Arlesheim, welche diese Verbindung täglich nutzen und über Laufen hinausfahren. Ein Fernverkehrshalt in Dornach-Arlesheim lässt sich mit dieser sehr geringen Verkehrsnachfrage über Laufen hinaus nicht rechtfertigen.*

*Wie einleitend bereits geäussert darf nicht vergessen werden, dass ein zusätzlicher Halt die Reisezeit für alle Reisenden, welche in Dornach-Arlesheim durchfahren, verlängert.*

*Aus den oben genannten Gründen erachtet SBB Fernverkehr daher einen zusätzlichen Halt in Dornach-Arlesheim mit Fernverkehrszügen als nicht sinnvoll.*

Wegen der laufenden Überprüfung [Verkehr '45](#) ist der Variantenentscheid zum konsolidierten Angebotskonzept 2035 seitens BAV noch ausstehend und erst gegen Ende 2025 zu erwarten.

## **2.6. Fazit**

Die Analysen zur Haltepolitik Basel–Biel und zur Wirkung des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim bestätigen das bereits vor über zehn Jahren von den Kantonen beim Bund eingebrachte Anliegen zu diesem Halt. Der Halt hat eine gesamthaft positive Wirkung, entspricht einer konsistenten Haltepolitik und stimmt nicht zuletzt auch mit der Perspektive BAHN 2050 des Bundes überein. Er ist ein wichtiges Puzzleteil im Gesamtverkehrssystem der Birsstadt und des Laufentals.

Aus Sicht des Regierungsrats trägt der Fernverkehrshalt Dornach-Arlesheim wesentlich zu attraktiveren ÖV-Verbindungen bei, insbesondere zwischen der Birsstadt und dem Laufental: Dort ist auf absehbare Zeit und ohne grössere Infrastrukturmassnahmen kein dichterer S-Bahn-Takt möglich und die parallele A18 zeitweise überlastet. Auch auf der Relation Birsstadt–Basel trägt der Halt zu einer leichten Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene bei. Darüber hinaus werden die ÖV-Verbindungen von der Birsstadt in die Westschweiz aufgewertet, welche heute teilweise mit langen Umsteigezeiten verbunden und entsprechend unattraktiv sind.

Der Regierungsrat unterstützt daher die möglichst rasche Einführung eines Fernverkehrshalts in Dornach-Arlesheim, auch wenn die vorhandenen Spielräume vorerst höchstens einzelne Halte zulassen. Ausserdem setzt er sich weiterhin für die Aufnahme des integralen Halts in das Angebotskonzept 2035 ein. Er wird dem Landrat erneut berichten, sobald die entsprechenden Ergebnisse bzw. Entscheide vorliegen.

## **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, den Zwischenbericht zum Postulat 2022/701 «Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim» zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 24. Juni 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich