

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim
2022/701

vom 7. Januar 2026

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Jan Kirchmayr beauftragte der Landrat den Regierungsrat, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass einer der beiden oder beide Schnellzüge von Basel nach Biel im Bahnhof Dornach-Arlesheim halten. Dadurch könne der Kanton einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs leisten.

In einem Zwischenbericht legt der Regierungsrat dar, dass der Fernverkehrshalt Dornach-Arlesheim bereits 2014 von der Planungsregion Nordwestschweiz beim Bund eingegeben, schlussendlich aber nicht in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen worden sei. Für die Angebotsplanung im Fernverkehr ist der Bund zuständig; er hat diese an die SBB-Abteilung Personenverkehr delegiert. Die Kantone haben nur einen geringen Einfluss auf die Planung. Eine Analyse der Haltepolitik der Fernverkehrsverbindung Basel-Biel hat aufgezeigt, dass Fahrgastaufkommen, Knotenfunktion und Erschliessungswirkung in Dornach-Arlesheim ebenbürtig zu den anderen Fernverkehrshalten sind. Die Fahrzeiten und Distanzen eines möglichen Fernverkehrshalts liegen in etwa im Bereich anderer Halte zwischen Laufen und Biel. Des Weiteren wäre der Halt positiv für Reisende mit Start, Ziel oder Umstieg in Dornach-Arlesheim, da die Reisezeiten kürzer wären und es häufigere Verbindungen gäbe. Negativ wäre der Halt für durchfahrende Reisende wegen der längeren Reisedauer. Insgesamt jedoch ist die Reisezeitbilanz positiv, das heisst, der Reisezeitgewinn der in Dornach-Arlesheim ein-/aussteigenden Personen ist grösser als der Reisezeitverlust der Personen in durchfahrenden Zügen. Es gäbe eine leichte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Einführung des Halts ist aus Sicht des Regierungsrats weiterhin anzustreben.

Im Kurzfristhorizont ist ein integraler Halt aller Schnellzüge nicht möglich, da die Wendezeit in Basel zu kurz wird (Fahrplanrobustheit) und das Perron in Dornach-Arlesheim für den IC51 zu kurz ist. Geprüft wird für den Fahrplan 2027 der Halt von einzelnen Zügen des neuen IR56, z. B. am Wochenende in jeweils eine Richtung.

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. 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» (diese Funktion übernehmen Interregio (IR) und RegioExpress) entspricht. Der Kanton spricht sich klar für die Berücksichtigung dieser Variante aus. SBB Fernverkehr erachtet die Aufnahme des Fernverkehrshalts Dornach-Arlesheim in das Angebotskonzept 2035 hingegen nicht als sinnvoll.

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.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, den Zwischenbericht zum Postulat 2022/701 zur Kenntnis zu nehmen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. November und 4. Dezember 2025 beraten, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber. Als Fachvertreter waren Florian Kaufmann, Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Thomas Waltert, Kantonsplaner (beide 20.11.2025), und Thomas Kühne, Verkehrsplaner (4.12.2025), anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, ob es Bestrebungen gebe, das zu kurze Perron in Dornach-Arlesheim auszubauen und ob eine Perronverlängerung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werde. Die Direktion erklärte, wenn der Halt des IC51 langfristig gesichert sei, brauche es eine Infrastrukturmassnahme, die über den BIF finanziert werde. Entweder erfolge eine reine Verlängerung des Perrons – oder allenfalls müsse wegen der steigenden Zahl an Passagieren sogar die Unterführung verbreitert werden. Ein Kommissionsmitglied merkte an, mit Blick auf die Haltepolitik werde nur der Interregio halten, sodass es keine Perronverlängerung brauche. Dazu führte die Direktion aus, dass ein Halt beider Züge – Interregio und IC – vorgesehen sei, da beide zu früh in Basel SBB ankämen. Der Halt beider Züge sei die Voraussetzung dafür, dass auch die Fahrlage der S-Bahn verbessert werden könne. Zur Frage seitens Kommission, wo die Zeit eingespart werden könne, wenn der Halt Dornach-Arlesheim realisiert werde, verwies die Direktion darauf, dass die langfristige Planung eine Anpassung im Knoten Biel (Ankunft- und Abfahrtszeiten) vorsehe.

Ein Teil der Kommission stellte mit Befriedigung fest, dass der Halt in Dornach-Arlesheim insgesamt zu einer positiven Reisezeitbilanz führen würde, das heisst, der Reisezeitgewinn der in Dornach-Arlesheim ein- und aussteigenden Personen wäre grösser als der Reisezeitverlust der durchfahrenden Personen. Mit dem Fahrplanwechsel per Dezember 2025 fahre die S-Bahn nicht mehr bis Delémont und wer von Dornach-Arlesheim dorthin wolle, müsse in Laufen 15-20 Minuten auf den Schnellzug warten. Der Kanton Solothurn unterstütze den Halt ebenfalls, da Dornach als Bezirkshauptort somit schneller erreichbar wäre. Die SBB müssten davon überzeugt werden, dass die beiden Züge in Dornach-Arlesheim halten. Die Verwaltung betonte, der Regierungsrat verfolge die Strategie, den Halt so schnell wie möglich einzuführen und so viele Halte wie möglich zu erhalten. Es werde vor allem beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Überzeugungsarbeit geleistet, da dieses den Entscheid treffe. Als Argumente könnten das Potenzial an Passagieren – Dornach-Arlesheim alleine weise bereits 20'000 Einwohnende auf, die Birsstadt 100'000 – und die Knotenfunktion von Dornach-Arlesheim angeführt werden. Die beiden Züge würden zwischen Basel und Biel ohnehin bereits alle zehn Minuten halten: in Delémont, Moutier (mit nur 7'000 Einwohnenden) und Grenchen. Die Reisezeit würde sich um vielleicht zwei Minuten verlängern, jedoch seien weniger Personen negativ betroffen als von einem Halt in Dornach-Arlesheim profitieren würden. Zudem verorte der Bund im Konzept Bahn2050 das grösste Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen. Als vergleichbares Beispiel wurde auf den IR 37 verwiesen, der ab dem Fahrplanwechsel 2025 neu auch in Gelterkinden halte. Das grösste Passagieraufkommen finde sich zwischen Basel und Gelterkinden und ab Aarau bis Zürich. Die Kommission schlug vor, die Bezeichnung IC zu überdenken, da ein Intercity eigentlich nicht an Orten wie Moutier oder Grenchen halte. Der Intercity weise auf dieser Strecke den Charakter eines Interregio auf.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, wann der Entscheid des BAV zu einer Einführung des Halts vorliegen werde. Dies sei offen, führte die Direktion aus. Das Angebotskonzept 2035 sei infolge der Studie «Verkehr 45» weitgehend infrage gestellt. Für den Horizont 2035 werde nun ein Übergangskonzept erarbeitet, das auf diejenigen Infrastrukturen setze, die bis dann fertiggestellt seien.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, vom vorliegenden Zwischenbericht zum Postulat 2022/701 Kenntnis zu nehmen.

07.01.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident