Trinationale S-Bahn Basel

Liestal, 22. Oktober 2025

Verkehr ’45: S-Bahn-Angebot auf Jahrzehnte einfrieren? Für trireno inakzeptabel.

Ab 2030 kein Angebotsausbau mehr auf den Schweizer Streckenabschnitten

Das Gutachten «Verkehr 2045» der ETH Zürich empfiehlt dem Schweizer Bund, das Ausbauprogramm von SBB und DB zum Bahnknoten Basel erst nach 2045 wieder in Angriff zu nehmen. Das Gutachten bestätigt jedoch auch, dass der aufgestaute Ausbaubedarf in Basel ausserordentlich hoch und in der Planung und Umsetzung komplex ist. Folglich würde eine Sistierung bis 2045 bedeuten, dass ab 2030 während Jahrzehnten kein weiterer Angebotsausbau mehr möglich wäre, obwohl der Bedarf dafür weiterhin ansteigt. trireno fordert daher die nahtlose Fortführung des etappierten Infrastruktur- und Angebotsausbaus im Raum Basel.

Der heutige Betrieb der trinationalen S-Bahn Basel basiert im Wesentlichen auf historisch gewachsenen Infrastrukturen aus dem 19. Jahrhundert, welche im Laufe der Zeit punktuell ausgebaut wurden. Da die Kapazität der Schienenstrecken weitgehend erschöpft ist, befinden sich weitere Ausbauten auf den deutschen, französischen und schweizerischen Teilnetzen im Bau oder in Planung. Im trinationalen Raum ist es dabei zwingend, dass die verschiedenen Vorhaben aufeinander abgestimmt werden. In verschiedenen Gremien und Projektorganisationen unterstützt trireno diese Koordination zwischen Behörden, Infrastrukturbetreibern und Transportunternehmen aus den drei Ländern.

Das Gutachten der ETH Zürich «Verkehr 2045» berücksichtigt diese Aspekte nicht. Während die Kapazität auf allen drei deutschen Bahnstrecken, die nach auf Basel führen – Rheintalbahn, Wiesentalbahn und Hochrheinbahn –, in den nächsten 20 Jahren deutlich ausgebaut wird, empfiehlt das Gutachten für den Knoten Basel, die Kapazität des Knotens auf Schweizer Seite erst nach 2045 zu steigern. In diesem Fall stünde der ausgebaute Bahnknoten erst deutlich später als 2045 bereit.

Ein grosser Angebotsausbau in Deutschland – und bestenfalls Stillstand in der Schweiz und nach Frankreich

Schon heute müssen viele Züge aus Deutschland aufgrund des Kapazitätsengpasses in Basel SBB bereits am Badischen Bahnhof (Basel Bad Bf) enden. Mit dem fortschreitenden Infrastruktur- und Angebotsausbau auf den deutschen Strecken – und ohne Ausbau des Knotens Basel – würde sich dieser Bruch weiter akzentuieren: Die Mehrheit des Regionalverkehrs aus Deutschland – Regionalexpresse aus Karlsruhe und St.Gallen–Konstanz ebenso wie S-Bahnen aus Freiburg, Lörrach und Waldshut – müssen in Basel Bad Bf enden. Auf dem Schweizer Teilnetz und in Richtung Frankreich würde ab etwa 2030 über Jahrzehnte hinweg jeglicher Angebotsausbau an der ausgeschöpften Kapazität scheitern. Schlimmer noch: Aufgrund des zunehmenden Fern- und Güterverkehrs aus Deutschland und aus Frankreich ist in der Schweiz sogar mit einem Angebotsabbau der S-Bahn zu rechnen (siehe Kasten).

Trinationale S-Bahn
Basel

Lange Realisierungsdauer unterstreicht die Notwendigkeit, die Infrastrukturprojekte rasch anzugehen

Eine langfristige Limitierung des S-Bahn-Angebots auf dem Schweizer Netz wäre nicht nur schlecht zu vereinbaren mit der weiterhin steigenden Verkehrsnachfrage im Agglomerationsverkehr, sondern stünde auch in klarem Widerspruch zum Verlagerungsziel auf die Schiene. Zudem würde sie die geordnete Raum- und Wirtschaftsentwicklung der trinationalen Agglomeration Basel, einer der grössten Metropolitanräume der Schweiz, massgeblich behindern. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität werden die Bahnausbauten in Basel Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Dies verstärkt die Dringlichkeit, sie zeitnah anzugehen.

Aus diesen Gründen fordert trireno die nahtlose, etappierte Weiterführung des Bahnausbaus auf Basis der 2025 abgeschlossenen Vorstudie von SBB und DB zum Kapazitätsausbau Knoten Basel. Im kommenden Ausbauschritt soll zunächst eine erste Etappe beschlossen werden, welche den Tiefbahnhof Basel SBB mit dem Ertüchtigungspaket Fricktal (Viertelstundentakt S-Bahn Rheinfelden – Basel SBB) umfasst. Mit dieser ersten Etappe kann der Erhalt der heutigen Angebote gesichert sowie eine Weiterführung neuer Angebote aus Deutschland zunächst bis Basel SBB gewährleistet werden.

Schweizer Kapazitätsbewirtschaftung führt mittelfristig zu einem erzwungenen Angebotsabbau bei der S-Bahn

Zur Sicherung der Kapazitäten des Regional-, Fern und Güterverkehrs auf dem Schweizer Schienennetz führt der Bund ein übergeordnetes Netznutzungskonzept und daraus abgeleitete, jährliche Netznutzungspläne. Steht der Verkehr unterschiedlicher Züge kapazitätsbedingt in Konflikt zueinander, entscheidet der NNP, welcher Verkehrsart der Vorzug gegeben wird. Beispielsweise sind im Fricktal (Strecke Pratteln–Stein-Säckingen) zwei Trassen pro Stunde für den Fernverkehr, zwei für die S-Bahn und neun für den Güterverkehr reserviert.

Heute wird dieser Umfang an Gütertrassen jedoch aufgrund von Engpässen ausserhalb Basels noch nicht vollständig beansprucht. Daher können zu Hauptverkehrszeiten zusätzliche S-Bahn-Züge eingesetzt werden – welche für die Bewältigung der bestehenden Nachfrage unverzichtbar sind. Die letzte Möglichkeit, die S-Bahn noch zu entlasten, indem die Fernverkehrszüge zusätzliche Halte in Möhlin und Stein-Säckingen einlegen, wird ab Dezember 2025 ebenfalls ausgeschöpft. Spätestens 2045, wenn die Rheintalbahn Karlsruhe–Basel als NEAT-Zulauf durchgängig vierspurig ausgebaut sein wird, ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr seine Kapazitäten im Fricktal vollumfänglich beanspruchen wird und die zusätzlichen S-Bahnen zur Hauptverkehrszeit ersatzlos entfallen müssen. Die notwendige Kapazität für den Agglomerationsverkehr kann erst dann wieder hergestellt werden, wenn der geforderte Infrastrukturausbau realisiert wurde.

Kontaktstelle: Dr. Emanuel Barth, Leiter trireno
Tel.: +41 61 926 90 55, E-Mail: emanuel.barth@agglobasel.org