

S-Bahn-Ideen von «S-Bahn Dreiland jetzt!» / PlanBasel Faktenblatt

Grundsätzliches

- **Kompetenzen bei Finanzierung und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur**
Für die Finanzierung und den Ausbau von Bahninfrastruktur (FABI) ist in der Schweiz der Bund zuständig. Die Kantone zahlen jährlich Beiträge in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein, über den die vom Bundesparlament verabschiedeten, gesamtschweizerischen Bahnausbau Schritte finanziert werden. Ausserhalb der Bahnausbau Schritte sind Infrastrukturfinanzierungen durch Kantone nur à fonds perdu möglich (Ausbau inkl. Substanzerhalt für ca. 40 Jahre).
- **Realisierung bis 2030 unrealistisch**
Die meisten vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen sind erst nach 2030 realisierbar:
 - Finanzierung, Projektierung, Bewilligung und Realisierung nehmen zusammen in der Regel mindestens 10 Jahre in Anspruch.
 - Der nächste Bahnausbau Schritt mit neuen Angeboten wird erst 2030 vom Bundesparlament beschlossen.
 - Fehlende Bauintervalle bis ca. 2030 wegen anderen, laufenden Ausbauten.
- **Kapazität nicht beachtet**
Bei all den Vorschlägen geht vergessen, dass wir uns bereits heute in einem hochausgelasteten Netz bewegen. Neue Bahnangebote benötigen also zusätzliche Infrastruktur und angeblich «einfache» Gleisverbindungen funktionieren nicht, sondern es braucht aufwändige, teure Entflechtungen. Optimale Fahrlagen sind schwierig möglich. Es wird nur die S-Bahn betrachtet, der Fern- und Güterverkehr hingegen ausgeblendet.
- **Potenzial nicht beachtet**
Bei einem Grossteil der Vorschläge bleibt die Frage des Potenzials (genügende Nachfrage für ein S-Bahn-Angebot) unbeachtet.
- **Bisherige Planungen und Abklärungen ignoriert**
Bereits vorliegende Erkenntnisse zur Machbarkeit und Sinnhaftigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen (z. B. zu einer S-Bahn-Verdichtung via Weil statt Riehen oder zu tangentialen S-Bahn-Verbindungen) werden nicht beachtet.
- **Nicht aufwärtskompatibel**
Viele der vorgeschlagenen Massnahmen sind nicht kompatibel mit den Bahnknotenplanungen (vgl. [Fünfpunkteplan](#) von BAV, SBB und Kantonen BS/BL). Sie hätten also eine kurze Nutzungsdauer und eine entsprechend schlechte Wirtschaftlichkeit.

S-Bahn-Angebot Wiesental und Kandertal

PlanBasel: [Tramverlängerung Weil am Rhein – wirklich sinnvoll?](#)

- **Infrastrukturbedarf für S-Bahn-Idee deutlich unterschätzt**
 - Die vorgeschlagene Verbindungskurve in Weil müsste mehrere Strassen (u. a. B317) sowie das Gelände der Feuerwehr Weil am Rhein überqueren. Sie könnte zudem aus Kapazitätsgründen nur mit einer aufwändigen Überwerfung an die Rheintalbahn angebunden werden.
 - Weitere notwendige Kapazitätsausbauten, wie Doppelspur Gartenbahn und Entflechtung Gellert-Hagnau, sind nicht berücksichtigt. Der Aufwand ist dadurch deutlich höher als suggeriert und die Massnahmen nicht kurzfristig realisierbar.

- **Angebot nicht fahrbar**
 - Fehlende Kapazitäten auf der Gartenbahn und im Bereich Gellert. Auch auf den anderen Abschnitten sind vermutlich keine passenden Trassen vorhanden.
 - Die Haltestelle Solitude kann bei Fahrt von/nach Muttenz nicht bedient werden (siehe Abschnitt zum tangentialen S-Bahn-Angebot Badischer Bahnhof–Muttenz)
- **Reisezeitvergleich hinkt**

Die S-Bahn-Haltestelle Weil am Rhein Ost liegt deutlich peripherer als die geplante Tramverlängerung. Die längere Zugangszeit zur S-Bahn (ca. +10 min) ist nicht berücksichtigt.
- **Ausbau der S-Bahn ab Weil findet bereits statt – auf der Achse der Rheintalbahn**
 - Der Ausbau des Bahnangebots zwischen Weil und Basel ist bereits aufgegleist und die Infrastrukturen im Bau. Bis 2030 ist die Rheintalbahn bis zur Rheinbrücke auf vier Spuren ausgebaut. Dies ermöglicht u. a. einen Ausbau des Regionalverkehrsangebots Müllheim–Weil–Basel Bad Bf.
 - Dank den laufenden Ausbauten auf dem Netz der SBB werden diese Züge auch vermehrt umsteigefrei bis Basel SBB verlängert werden können.
- **Tram und S-Bahn erfüllen verschiedene Funktionen**
 - Das Tramnetz stellt die Feinverteilung («Ortsverkehr») sicher, die S-Bahn die regionalen Verbindungen. Die beiden Systeme können nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie ergänzen sich und funktionieren gemeinsam.
 - Gerade deshalb ist es wichtig, dass der Umsteigepunkt Tram/Bahn am Bahnhof Weil am Rhein weiterhin bedient und nicht mit einer Umfahrunskurve ausgelassen wird.

PlanBasel: [Riehen: S-Bahn 15 min Takt ja – aber über Weil am Rhein Ost](#)

- **Ansatz via Weil wurde verworfen**

Der Ansatz für einen Angebotsausbau via Weil statt Riehen wurde bereits in verschiedenen Varianten geprüft und verworfen:

 - Doppelspurausbau Gartenbahn nötig (Problemverlagerung von Riehen nach Weil)
 - Aufwändige Einfädung und Trassenkonflikte Rheintalbahn
 - Längere Fahrzeit als via Riehen, dadurch geringere Entlastung der überlasteten Züge via Riehen
 - Nicht kompatibel mit Herzstück (Zugseinfahrt von Norden statt Süden in den Badischen Bahnhof)
- **Ansatz in Riehen ist offen**
 - Ob der Doppelspurausbau in Riehen à Niveau oder in Tieflage erfolgt, ist offen. Gegenwärtig werden beide Varianten untersucht.
 - Die angebliche Realisierungsdauer von 30 Jahren für die Tieflage ist komplett übertrieben. Es wird weiterhin eine Inbetriebnahme bis 2035 angestrebt.
 - Die Bauphasenplanung und mögliche Bahnersatzkonzepte wurden noch nicht untersucht. Es ist offen, ob eine Umleitung via Weil (wie behauptet) überhaupt möglich sein wird. Im Laufental findet z. B. ein Bahnersatz mit Bussen statt.

PlanBasel: [Kandertalbahn – sofort reaktivieren!](#)

- **Buslösung ist wirtschaftlicher und bedarfsgerechter**
 - Die Reaktivierung der Bahn weist ein deutlich ungenügendes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Aufgrund des Streckenverlaufs und der Lage der Haltepunkte könnte die Bahn nur einen beschränkten Teil der Nachfrage aufnehmen. Die starke Nachfrage Kandertal–Lörrach wird mit einer Buslösung besser abgedeckt.
 - Es besteht derzeit keine Aussicht darauf, dass die Gebiete rund um die bestehenden Haltepunkte baulich wesentlich verdichtet würden. Somit ist auch eine Steigerung des Fahrgastpotenzials nicht absehbar.
 - Der Reisezeitvergleich berücksichtigt weder die geplante Schnellbuslinie Kander–Basel (Differenz Bus-Bahn ca. 5 min) noch die kürzeren Zugangszeiten zum Bus.

- Eine regelmässige Verlängerung der Kandertalbahn über Haltingen hinaus in Richtung Weil am Rhein erfordert aufgrund des dichten Verkehrs auf der Rheintalbahn ein teures Entflechtungsbauwerk in Haltingen.
- Die vorgeschlagene S-Bahn-Linie Kandern–Basel Bad Bf–Waldshut ist nicht praktikabel. Die S-Bahn auf der Hochrheinbahn (Waldshut–Basel Bad Bf) wird zukünftig über das Herzstück nach Basel SBB und weiter in die Schweiz verlängert werden. Zudem werden auf der Hochrheinbahn ab 2027 – im Gegensatz zum Kandertal – nachfragebedingt längere Züge eingesetzt werden müssen (Elektrotriebzug 150 m).
- Der Betrieb einer S-Bahn im Kandertal würde jenen der etablierten Museumsbahn stark erschweren oder gar verunmöglichen.

S-Bahn-Angebot Elsässerbahn

PlanBasel: [St. Johann-Quartier vom Autoverkehr entlasten – 6 S-Bahn-Züge pro Stunde zum Bahnhof St. Johann](#)

- **Umsetzungshorizont von 5 Jahren unrealistisch**
 - Bis Ende 2029 laufen auf der Elsässerbahn die Arbeiten für den 4 Meter-Korridor. Bis dahin sind keine zusätzlichen S-Bahn-Angebote möglich.
 - Zweistromfähige S-Bahn-Fahrzeuge sind frühestens 2030 verfügbar. Diese sind notwendig, da die Strecke Basel SBB–Basel St. Johann mit dem französischen Stromsystem ausgerüstet ist.
- **Nicht aufwärtskompatibel**

Das Wendegleis St. Johann ist nicht kompatibel zu den weiteren Angebotsschritten. Es hätte dadurch eine kurze Nutzungsdauer und eine schlechte Wirtschaftlichkeit.
- **Angebotsverbesserung CH–F ist sowieso geplant**

Die Kantone beabsichtigen, ab 2030, wenn die Arbeiten für den 4 Meter-Korridor auf der Elsässerbahn abgeschlossen und das Rollmaterial verfügbar ist, das S-Bahn-Angebot zwischen der Schweiz und Frankreich auszubauen.

PlanBasel: [Verkehrschao in Allschwil: rasche und günstige Lösungen](#)

- **Kantone treiben S-Bahn-Haltestelle Morgartenring voran**

Die Kantone BL und BS finanzieren die Planung und Projektierung der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring. Sie soll auf den Horizont 2030 in Betrieb gehen.
- **Nutzen der Bahnanbindung EuroAirport**
 - Verkürzung der Reisezeit, weniger Umstiege, höhere Zuverlässigkeit und grösseres Platzangebot gegenüber der heutigen Busanbindung. Dadurch Steigerung des ÖV-Anteils.
 - Bündelung der Nachfrageströme auf der Bahn (keine starken parallelen Busverkehre), was die Finanzierbarkeit eines dichten S-Bahn-Angebots (inkl. Randstunden) überhaupt erst ermöglicht.
- **Angebotsausbau ohne Bahnanbindung EuroAirport**
 - Grundsätzlich möglich, aber geringere Wirtschaftlichkeit (starke parallele Busverkehre).
 - Das Wendegleis St. Johann ist nicht kompatibel zu den weiteren Angebotsschritten. Es ermöglicht keine trinationale S-Bahn.
 - Ein Wenden in St-Louis ist möglich und kann ggf. als Übergangslösung sinnvoll sein.
- **Vorgeschlagener Ringbus ist unwirtschaftlich**
 - Die vorgeschlagene Ringbuslösung Morgartenring–Letten–Bachgraben–Morgartenring ist unwirtschaftlich, da sie die verschiedenen Nachfrageströme schlecht bündelt und Parallelverkehre zu anderen Angeboten (Buslinien 33/36/64, Tramlinie 8) schafft. Sie erlaubt ausserdem keine gestaffelte Inbetriebnahme der Tramverlängerungen.

- Als Tramvorlaufbetrieb Letten verkehrt bereits heute die Buslinie 33 verdichtet bis Allschwil Letten. Mittelfristig soll die Buslinie 33 via S-Bahn-Haltestelle Morgartenring statt Schützenhaus fahren.
- Als Tramvorlaufbetrieb Bachgraben verkehrt bereits heute die Buslinie 64 bis Bahnhof St. Johann. So kann auch die wachsende, tangentiale Nachfrage Richtung Kleinbasel abgedeckt werden.
- **Tramnetzentwicklung ergänzt die S-Bahn**
 - Das Tram Letten bindet den Korridor Binningerstrasse an den Bahnhof SBB an (deutlich besseres Bahnangebot als am Morgartenring). Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring lässt sich nicht schneller als das Tram Letten realisieren (beide Horizont 2030).
 - Das Tram Bachgraben ist erst für einen späteren Horizont geplant. Bis dahin werden Busse das Bachgrabengebiet erschliessen, die auf das Tram- und S-Bahn-Angebot abgestimmt sind. Der Takt der Busse lässt sich der Nachfrageentwicklung entsprechend anpassen.
 - Die Verbindung Innenstadt–Bachgraben wird bereits heute optimal von der Buslinie 38 abgedeckt. Ein Tram ist auf dieser Relation nicht nötig.

Tangentiales S-Bahn-Angebot Badischer Bahnhof–Muttentz

PlanBasel: [Von Liestal, Pratteln und Muttentz schneller nach Basel: Direktzüge zur Roche/Bad. Bahnhof](#)

- **Ansatz wurde bereits mehrmals untersucht und verworfen**
 - Anders als suggeriert besteht auch nach dem Umbau des Bahnhofs Muttentz in Richtung Norden keine direkte Gleisverbindung nach Basel Bad Bf. Im Bereich Gellert-Hagnau müsste ein neues, aufwändiges Entflechtungsbauwerk realisiert werden (Horizont 2040+). Siehe auch unter weitere Themen, Weichenverbindung Muttentz.
 - Die Kapazität auf der Verbindungsstrecke vom Rangierbahnhof Muttentz zum Badischen Bahnhof steht vollumfänglich dem Güterverkehr zur Verfügung. Personenzüge können nur verkehren, wenn Güterzüge ihren Anspruch auf die Nutzung der Strecke verwirklichen lassen. Ein systematisches S-Bahn-Angebot mit regelmässigem Taktfahrplan ist daher nicht möglich.
 - Die zukünftige Haltestelle Solitude kann bei Fahrt von/nach Muttentz nicht bedient werden. Für zusätzliche Bahnsteige an den Güterverkehrsgleisen Muttentz–Bad Bf besteht seitlich schlicht kein Platz an dieser Stelle. Siehe auch unter weitere Themen, Weichenverbindung Solitude.
 - Siehe [Anzug 20.5359.02](#) (BS) und [Postulat 2020/415](#) (BL).
- **Rasche Verbindung zum Badischen Bahnhof mit Umstieg bereits möglich**
 - Die Relation Muttentz–Solitude–Badischer Bahnhof wird bereits heute durch die Buslinie 46 abgedeckt. In Muttentz bestehen schlanke Anschlüsse mit der S-Bahn.
 - Ebenfalls bestehen in Basel SBB schlanke Anschlüsse zwischen der S3 (Ergolzthal) und der S6 (Riehen/Wiesental).

PlanBasel: [Wettsteinquartier vom Autoverkehr entlasten – S-Bahn-Station Roche Solitude endlich realisieren.](#)

- Die S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude ist bereits Bestandteil des Bahn-Ausbauschritts 2035, Bau und Finanzierung wurden vom Schweizer Parlament beschlossen. Aufgrund Stellwerkersatz und diversen weiteren Vorhaben beim Badischen Bahnhof ist eine Realisierung erst nach 2030 möglich.
- Die S-Bahn-Verbindungen von Basel Solitude via Weil ins Wiesental und via Muttentz ins Ergolz- und Fricktal sind nicht realisierbar (siehe oben).

Weitere Themen von [«S-Bahn Dreiland jetzt!»](#) und PlanBasel

Wiederinbetriebnahme Wehratalbahn

Die seit kurzem vorliegende Machbarkeitsstudie weist ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Reaktivierung auf. Grund dafür ist der hohe Aufwand für den kompletten Wiederaufbau der Strecke inkl. Sanierung des Fahrnauer Tunnels (ca. 212 Mio. Euro).

Weichenverbindung Muttenz (Element für tangentielle S-Bahn)

Vorgeschlagene Infrastrukturmassnahme, um von Pratteln via Muttenz Gleis 4 in Richtung Bad Bf fahren zu können (siehe tangentielle S-Bahn). Das Gleis 4 wird jedoch für die Gegenrichtung verwendet. Wegen der hohen Streckenauslastung ist eine Fahrt während ca. 3 km auf dem Gegengleis nicht realisierbar. Stattdessen müsste im Bereich Gellert-Hagnau ein neues, aufwändiges Entflechtungsbauwerk erstellt werden.

Weichenverbindung Breite (Element für tangentielle S-Bahn)

Infrastrukturmassnahme für Gleiswechsel zwischen Güter- und Personenverkehrsgleisen, um mit der tangentialen S-Bahn die Haltestelle Solitude bedienen zu können. Realisierung schwierig (nahe Systemgrenze CH/D) und kapazitätsmässig kritisch (Entflechtung aus geometrischen Gründen nicht möglich).

S-Bahn-Haltestelle Wolf

Die S-Bahn-Haltestelle Wolf wurde im Fünf-Punkte-Plan untersucht und aus Platzgründen verworfen. Aus Angebotsicht hat sie ausserdem ein zu geringes Potenzial (nur Gebietserschliessung, keine ÖV-Drehscheibe), um die Fahrzeitverlängerung aufzuwiegen.

S-Bahn-Haltestelle Schlierbach-Kembs

Der stillgelegte Bahnhof Schlierbach liegt abseits jeglicher Potenziale. Der S-Bahn-Halt würde wegen der hohen Streckengeschwindigkeit nicht nur die Fahrzeit deutlich verlängern, sondern auch die ohnehin knappe Streckenkapazität zwischen Basel und Mulhouse weiter reduzieren.

Wiederinbetriebnahme Eisenbahnbrücke Palmrain und Bahnhof Huningue

Hoher Infrastrukturaufwand (Brückenneubau, Streckenertüchtigung) und zu geringes Potenzial für tangentielle S-Bahn, somit schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Kurzfristige Realisierung völlig unrealistisch.

Wiederinbetriebnahme St-Louis–Blotzheim

Zu geringes Potenzial für S-Bahn (< 5'000 EW), periphere Lage in Blotzheim. Zubringerbus zur S-Bahn sowie Park+Ride in St-Louis und am EuroAirport sind sinnvoller, da dichteres Bahnangebot.

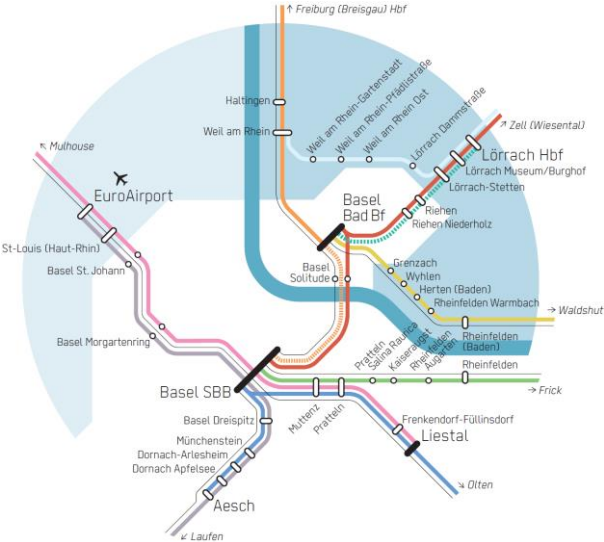
[Fluglärm in Allschwil – die Lösung sind Hochgeschwindigkeitszüge](#)

Entgegen der Behauptung von PlanBasel setzt sich die Politik mit zahlreichen Vorstössen auf nationaler Ebene (Zuständigkeit Bund) für bessere internationale Bahnverbindungen im Fernverkehr ein:

- [Motion 23.3720](#) Katja Christ: Zielkonzept grenzüberschreitender Personenfernverkehr: Angebot, Ausbau und Finanzierung, zwischenstaatliche Vereinbarungen
- [Postulat 23.3436](#) Katja Christ: Rasche Wiederaufnahme der direkten Bahnverbindung zwischen Basel (Zürich-Mailand) und Brüssel mit Anschluss an die wichtige Hochgeschwindigkeits-Drehscheibe in Brüssel-Süd
- [Interpellation 23.3311](#) Katja Christ: Direktere und raschere (inter)nationale Zugverbindungen auf bestehender Infrastruktur bereits mit der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 realisieren
- [Postulat 23.3036](#) Matthias Aebischer: Eine attraktive direkte Zugsverbindung Basel-London ist sinnvoll und machbar
- [Interpellation 20.3581](#) Katja Christ: Europäischer Green Deal. Mitarbeit der Schweiz am Projekt "Revitalisierung grenzüberschreitende Nacht- und Hochgeschwindigkeitszüge", inklusive internationales Ticketing

Trinationales Angebotskonzept trireno (Nordwestschweizer Kantone, Région Grand Est, Land Baden-Württemberg)

Horizont 2030



Horizont mit Herzstück

