



An den Grossen Rat

23.5329.02

BVD/P235329

Basel, 3. September 2025

Regierungsratsbeschluss vom 2. September 2025

Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Optimierung der Haltezeiten der S6 am Badischen Bahnhof»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. September 2023 den nachstehenden Anzug Daniel Hettich und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Der Ausbau auf den trinationalen S-Bahnstrecken rund um Basel wird vorangetrieben und optimiert. Auch auf der Linie der S6, wo ein Viertelstundentakt angeboten werden soll, sind die Planungen ja bekanntlich am Laufen.

Man strebt auf allen Strecken eine gute und schnelle Verbindung an, jetzt und erst recht in Zukunft. Beim Halt der S6 im Bad. Bahnhof steht der Zug unverständlicherweise bis ca. 8 Min, bevor er weiterfährt. Da das gewünschte Herzstück noch in weiter Ferne liegt, ist es aus Sicht der Pendler wünschenswert, wenn die Haltezeit bald möglichst verkürzt werden kann. Ganz im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrs.

Die Unterzeichneten bittet den Regierungsrat zu berichten und prüfen:

- Aus welchen Gründen entstehen die langen Wartezeiten?
- Kann die Zeit auf eine normales Mass gekürzt werden?
- Auf wann können die Anpassungen gemacht werden?

Daniel Hettich, Nicole Strahm-Lavanchy, Andreas Zappalà, Adrian Iselin, Thomas Widmer-Huber, Felix Wehrli, Olivier Battaglia, Sasha Mazzotti, Daniela Stumpf, Sandra Bothe, Stefan Suter, Edibe Gölgei»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat plant zusammen mit den schweizerischen und ausländischen Partnern den sukzessiven Weiterausbau der trinationalen S-Bahn. Dabei stehen Angebotsverbesserungen im Fokus. So wird ab Ende dieses Jahres wird der Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal eingeführt und ein verbessertes Angebot auf der deutschen Hochrheinstrecke folgt Ende 2027, wenn die Strecke ausgebaut und elektrifiziert ist.

Da die heutigen Bahnanlagen im Raum Basel sehr stark ausgelastet sind, sind signifikante Verbesserungen des Angebots meist nur nach einem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur möglich. Dies bedingt in der Regel einen grossen zeitlichen Vorlauf. Beispielsweise ist der Ausbau der Garten-

und Wiesentalbahn, der den Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach ermöglichen wird, auf den Zeithorizont um 2035 vorgesehen. Generell gilt es, jeden möglichen Spielraum für Angebotsverbesserungen ohne Infrastrukturausbauten zu nutzen.

Der Regierungsrat teilt die Haltung der Anzugstellenden und bemängelt ebenfalls, dass heute die Züge der S6 von Basel SBB ins Wiesental (und vice versa) mit bis zu sieben Minuten Aufenthalt zu lange im Badischen Bahnhof stehen müssen. Er strebt kürzere Wartezeiten der S6 im Badischen Bahnhof an, auch wenn ihm bewusst ist, dass aufgrund unterschiedlichster Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten eine Optimierung nicht einfach realisierbar ist. Die Fachleute im Bau- und Verkehrsdepartement bringen die Forderung nach kürzeren Haltezeiten im Badischen Bahnhof seit geraumer Zeit immer wieder in verschiedene Fahrplangremien ein. So konnte zumindest in eine Richtung die Aufenthaltszeit auf vier bis sechs Minuten reduziert werden (siehe Kapitel 2).

2. Beantwortung der Fragen

- *Aus welchen Gründen entstehen die langen Wartezeiten?*

Die Wartezeiten der S6 im Badischen Bahnhof sind sowohl im Betrieb als auch in der Infrastruktur begründet.

Unter betrieblichen Aspekten spielt eine wesentliche Rolle, dass in diesem Bahnhof heute sämtliche Züge die Fahrtrichtung wechseln (eine sogenannte «Spitzkehre» machen) müssen. Dies beansprucht aus fahrzeugtechnischen Gründen, und weil der Zugführer/die Zugführerin den Führerstand wechseln muss, eine gewisse Zeit. Anschlussbeziehungen der Wiesentalbahn an den innerdeutschen Fern- und Regionalverkehr aus/in Richtung Norden und zur Hochrheinbahn sowie die laufenden Bauarbeiten im südlichsten Abschnitt der Rheintalbahn bestimmen heute ebenfalls den Fahrplan der S6. Ziel ist dabei, die Wartezeit beim Umsteigen zu minimieren.

Was die Infrastruktur betrifft, ist die Wiesentalbahn über weite Strecken eingleisig, insbesondere auch zwischen dem Badischen Bahnhof, Riehen und Lörrach Stetten. Verspätungen können sich rasch auf die Gegenzüge und nachfolgenden Züge übertragen, so dass sich dadurch die Fahrplanstabilität verringert. Die Verbindungsbahn Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof wiederum ist zwar seit über zehn Jahren vierspurig ausgebaut und verfügt über zwei separate Gleise, die die S6 und der internationale Fernverkehr miteinander teilen. Doch sind die Personenzüge in den Anschlussknoten Basel SBB eingebunden, und dessen Aufnahmefähigkeit ist für die Ankünfte und Abfahrten in beiden Bahnhöfen letztlich entscheidend. Hinzu kommt, dass im Südkopf des Badischen Bahnhofs die Gleise niveaugleich angelegt sind: Um von der Verbindungsbahn auf die weiter östlich gelegene Wiesentalbahn zu gelangen (und vice versa), muss die S6 neben der Spitzkehre bei der Ein- und Ausfahrt auch zahlreiche Weichen befahren und Gleise kreuzen, insbesondere diejenigen der Hochrheinbahn. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten der Verkehre auf den drei genannten Strecken verbleiben für die S6 nur wenige Zeitfenster, in welchen sie konfliktfrei im Badischen Bahnhof ein- und ausfahren kann.

- *Kann die Zeit auf ein normales Mass gekürzt werden?*

Kurz- bis mittelfristig sind Anpassungen der Wartezeit nur auf der vorhandenen Bahninfrastruktur möglich. Ausbaumassnahmen wie beispielsweise an der Signal- und Leittechnik oder zur Entflechtung der Verkehre der Wiesental-, Hochrhein- und Verbindungsbahn im Südkopf des Badischen Bahnhofs lassen sich wegen der langen Vorlaufzeiten für die Planung/Projektierung, Genehmigung und Finanzierung nicht rasch realisieren. Ein umfassender Ausbau der Gleisanlagen dort ist aktuell nicht vorgesehen und wegen der bevorstehenden Umstellung auf ein Elektronisches Stellwerk auch nicht möglich.

Der teilweise Ausbau der Wiesentalbahn auf Doppelspur ist, wie einleitend erwähnt, auf den Zeithorizont 2035 vorgesehen. Dieser ermöglicht die Einführung eines Viertelstundentakts bis Riehen und Lörrach und damit doppelt so viele Verbindungen.

Auf einen späteren Zeithorizont sind zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Knoten Basel für die trinationale S-Bahn sowohl im Badischen Bahnhof als auch in Basel SBB Tiefbahnhöfe geplant. Mit dem Ostast des Herzstücks entfallen die Standzeiten im Badischen Bahnhof, da die S-Bahnen dort nicht mehr die Richtung wechseln müssen.

Um den Betrieb auf der S6 stabil zu halten, beschloss die Betreiberin SBB Deutschland GmbH zusammen mit der Deutschen Bahn (bzw. der DB Netz als Infrastrukturbetreiberin) auf die Fahrplanperiode 2015, im Badischen Bahnhof die Abfahrten der Züge in Richtung Lörrach - Zell im Wiesental etwas vorzulegen. Dadurch konnte die Aufenthaltszeit von bisher acht auf sieben Minuten reduziert werden. In Richtung Basel SBB beträgt sie seit Längerem sechs oder vier Minuten. Letztere liegt im Falle eines Richtungswechsels unter den geltenden Richtlinien¹ und lässt sich wegen besonderer Abläufe bei einem Triebfahrzeug² nicht weiter verkürzen.

Ob die heutigen Haltezeiten mittelfristig gehalten werden können, muss beim Einsatz der nächsten Fahrzeuggeneration (in ca. fünf Jahren) geprüft werden. Erfahrungsgemäss benötigen neue Schienenfahrzeuge wegen zusätzlich eingebauter technischer Komponenten mehr Zeit für einen Richtungswechsel. Anders sieht es bei den beiden Nachtverbindungen der SN6 am Wochenende aus. Wegen fehlender Anschlussbeziehungen und vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen haben sie im Badischen Bahnhof etwas kürzere Wende- und Haltezeiten.

Um die Aufenthaltszeit der S6 im Badischen Bahnhof auf angemessene zwei Minuten zu reduzieren, muss, wie bereits erwähnt, die Spitzkehre wegfallen und die Wiesentalbahn kreuzungsfrei in den geplanten Tiefbahnhof eingeführt werden. Der Regierungsrat setzt sich deshalb zusammen mit den anderen Nordwestschweizer Kantonen sowie den Bestellbehörden in Baden-Württemberg und in der Région Grand Est dafür ein, dass der Bund und die Bahnunternehmen bei der Planung und Umsetzung der Kapazitätserweiterungen im Bahnknoten Basel das Herzstück mit den beiden unterirdischen S-Bahnhaltestellen Badischer Bahnhof und Basel SBB prioritär vorantreiben.

– *Auf wann können die Anpassungen gemacht werden?*

Kurz- bis mittelfristig sind prioritär die Aufenthaltszeiten von mehr als vier Minuten im Badischen Bahnhof zu reduzieren. Hier zeichnet sich auf 2026 eine Möglichkeit ab. Indem gewisse ICE aus und in Richtung Deutschland später in Basel SBB ankommen bzw. früher abfahren werden, wird zur vollen Stunde auch die S6 zwei Minuten später abfahren können. Dadurch verkürzt sich die Aufenthaltszeit im Badischen Bahnhof in Richtung Wiesental von sieben auf fünf Minuten. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat sich im Rahmen des laufenden Fahrplanverfahrens für möglichst kurze Haltezeiten gegenüber der SBB eingesetzt.

Ob die neue Situation bei den ICE auch über den Fahrplan 2026 hinaus bestehen bleiben wird oder ob andernfalls die Aufenthaltszeit der S6 im Badischen Bahnhof wieder angepasst werden müsste, ist zurzeit offen. Fest steht, dass es mit der Inbetriebnahme weiterer viergleisiger Abschnitte auf der Rheintalbahn zwischen Basel und Karlsruhe ab 2027 zu weiteren Änderungen beim ICE-Fahrplan kommen wird, die sich auch auf die S6 auswirken könnten.

3. Fazit

Nachdem SBB Deutschland GmbH zusammen mit der Deutschen Bahn bereits vor zehn Jahren Fahrplanoptimierungen vorgenommen hat, sind weitere Verkürzungen der Haltezeiten der S6 im

¹ In der früheren deutschen Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) beispielsweise betrug die Mindestzeit für einen Fahrtrichtungswechsel sechs Minuten.

² Zum Beispiel das Herunterfahren und Aufstarten der Steuerungssysteme, notwendiger Wechsel des Führerstands durch den Zugführer/die Zugführerin etc.

Badischen Bahnhof auf 2026 geplant. Um darüberhinausgehende Verbesserungen aller S-Bahn-Verbindungen in beide Richtungen zu erreichen, braucht es umfangreiche Infrastrukturanpassungen (Ost-Ast des Herzstücks und Tiefbahnhöfe), die aktuell in Planung sind. Der Regierungsrat setzt sich deshalb zusammen mit den in- und ausländischen Partnern mit grossem Engagement für einen schnellen und wirksamen Ausbau der Infrastrukturen im Bahnknoten Basel ein. Über weitere Verbesserungen wird er im Rahmen der Berichterstattung zum Bahnausbau in Basel und insbesondere auf der Wiesentalbahn berichten.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Optimierung der Haltezeiten der S6 am Badischen Bahnhof» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin