

Regierungsratsbeschluss

vom 30. Juni 2026

Nr. 2026/1248

KR.Nr. I 0098/2026 (BJD)

Interpellation Janine Eggs (GRÜNE, Dornach): Einführung von Doppelstockzügen im S Bahnverkehr der Region Basel Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Die Region Basel - zu welcher das Dorneck und das Thierstein gehören - verzeichnet ein stetiges Bevölkerungswachstum und eine Zunahme des Pendlerverkehrs. Dies führt insbesondere in den Stosszeiten zu einer hohen Auslastung der S-Bahnzüge, was den Komfort für die Fahrgäste mindert und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt. Wesentliche Kapazitätsausbauten auf dem Schienennetz können erst mit dem Tiefbahnhof und der danach realisierbaren Durchmesserlinie realisiert werden. Gefragt sind daher auch kurz- bis mittelfristige Massnahmen, wie die Einführung von Doppelstockzügen.

Beim Einsatz von Doppelstockzügen kann das Platzangebot gegenüber eingeschossigen Kompositionen bei gleicher Bahninfrastruktur und gleichem Personaleinsatz deutlich erhöht werden. Doppelstockzüge haben sich seit ihrer Inbetriebnahme auf der S-Bahn in Zürich im Jahr 1990 sehr bewährt. Inzwischen verkehren Doppelstockzüge im Regionalverkehr auch auf der S-Bahn in Bern und in St. Gallen. Für die Westschweiz ist die Beschaffung von Doppelstockzügen durch die SBB im Gang und für den grenzüberschreitenden Verkehr des Léman Express (S-Bahn Genf) läuft derzeit eine Ausschreibung für Mehrsystem-Doppelstockzüge.

Eine Prüfung der Einführung von Doppelstockzügen für die S-Bahn in der Region Basel liegt auf der Hand, um die Zukunftsfähigkeit des S-Bahnnetzes zu sichern und mehr Fahrgästen Platz und Komfort zu bieten. Eine moderne Mobilitätsstrategie setzt auf das bedarfsgerechte Angebot der Verkehrsträger. Die Einführung von Doppelstockzügen ist die notwendige Antwort auf steigende Einwohner- und Pendlerzahlen und um ein hohes Mass an Reisequalität und Effizienz im gesamten Verkehrsnetz sicherzustellen.

Gleich oder ähnlich lautende Vorstösse werden auch in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft eingereicht.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Können im S-Bahnverkehr der Region Basel künftig Doppelstockzüge eingesetzt werden, und wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?
2. Welche möglichen Kapazitätssteigerungen sind damit auf der stark nachgefragten S-Bahnlinie möglich?
3. Welche betrieblichen, infrastrukturellen (inkl. Rollmaterial) und finanziellen Konsequenzen ergeben sich daraus und welche allfälligen Anpassungen an Perrons, Stromversorgung und Sicherungsanlagen sind notwendig?

4. Wie kann die Kompatibilität mit bestehenden und geplanten grenzüberschreitenden Angeboten im trinationalen S-Bahnnetz sichergestellt werden?
5. Welche möglichen Finanzierungsmodelle (u.a. Beiträge von Bund, Kantonen, Tarifverbünden, Nachbarländern) sind denkbar?
6. Könnte an laufende oder demnächst vorgesehene Rollmaterialbeschaffungen der SBB für andere Regionen angeknüpft werden?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die nachfolgende Stellungnahme wurde mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und trireno abgesprochen.

Die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel (nachfolgend S-Bahn) wird vom Trägerverein trireno koordiniert. Mitglieder von trireno sind die Schweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie das deutsche Bundesland Baden-Württemberg und die französische Région Grand Est. Zu den Aufgaben gehören sowohl die langfristige Weiterentwicklung wie auch die mittelfristigen Überlegungen zum gesamten Netz der S-Bahn.

Für das Fahrplanjahr 2026 wurden wesentliche Angebotsschritte im Raum Basel umgesetzt, welche die Kapazität insgesamt deutlich erhöhen:

- Bei der S-Bahn: S33 Basel - Liestal mit zeitweiser Verlängerung bis Sissach.
- Beim Fernverkehr: IR36-Halte Möhlin und Stein, IR37-Halt Gelterkinden, neue Linie IR56 Basel - Laufen - Biel.

Zusammen mit den noch ausstehenden, bereits beschlossenen Taktverdichtungen im Birstal (Viertelstundentakt Basel - Aesch mit Bedienung der Haltestelle Dornach-Arlesheim) und im Wiesental, wird in den kommenden Jahren voraussichtlich genügend Kapazität zur Verfügung stehen, damit die S-Bahn die Nachfrage bewältigen kann. Nicht zuletzt gilt es dabei zu beachten, dass das Potenzial der S-Bahn limitiert ist, solange die Durchbindungen im Knoten Basel fehlen.

Die aktuelle Stossrichtung ist, die S-Bahn wegen der kurzen Reisezeiten und des ausgeprägten Fahrgastwechsels mit einstöckigen Zügen zu betreiben und auf den langläufigen Linien mit starker Nachfrage (RE und IR) doppelstöckige Züge einzusetzen. Letztere übernehmen an den nachfragestarken Bahnhöfen einen beachtlichen Teil des Fahrgastaufkommens. Um die Kapazität der Bahnkorridore möglichst hochzuhalten, müssen die S-Bahn-Züge, welche überall halten, in ähnlicher Geschwindigkeit zwischen den übrigen Zügen verkehren. Dazu ist ein schneller Fahrgastwechsel notwendig, wie ihn einstöckige Züge mit stufenlosem Einstieg und einer hohen Anzahl an Türen bieten. Ausserdem erlauben die heutigen Züge eine gute Skalierung (Einfach-/Doppel-/Dreifachtraktion) der stark schwankenden Nachfrage im Tages- und Wochenverlauf, was zu einem möglichst kosteneffizienten Betrieb beiträgt.

Aktuell verkehren im Bereich der S-Bahn ausschliesslich einstöckige Züge. Auf den Linien S1 (Basel - Laufenburg/Frick), S3 (Olten - Basel - Laufen) sowie S6 (Basel - Zell) kommen Züge des Typs «Flirt» unterschiedlichen Alters zum Einsatz. Die Flirt-Züge der ersten Generation sowie die Züge des Typs «Domino» (S33) werden in den nächsten Jahren durch Flirt-Züge neuerer Generationen aus anderen Regionen der Schweiz abgelöst. Für die per 2030 geplanten grenzüberschreitenden Linien S2 (Olten - Mulhouse) und S4 (Laufen - Saint-Louis) sind einstöckige Züge des Typs «Flirt Evo France» bestellt. Die Flirt-Züge auf der S6 sollen 2032 durch eine deutsche Beschaffung abgelöst werden.

3.2 Zu den Fragen:

3.2.1 Zu Frage 1:

Können im S-Bahnverkehr der Region Basel künftig Doppelstockzüge eingesetzt werden, und wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?

Eine Beschaffung von doppelstöckigen Zügen für den S-Bahn-Verkehr kann geprüft werden, wenn die Flirt-Züge der neueren Generationen ihr Lebensende erreichen und ersetzt werden müssen. Dies wird voraussichtlich in den 2040er-Jahren der Fall sein. In diesem Zeithorizont wird auch ein nächster Bahnausbau schritt liegen, so dass eine Abstimmung zwischen Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial erfolgen kann.

3.2.2 Zu Frage 2:

Welche möglichen Kapazitätssteigerungen sind damit auf der stark nachgefragten S-Bahnlinie möglich?

Im Rahmen einer allfälligen Evaluation und Beschaffung von Doppelstockzügen und der damit verbundenen Abstimmung zwischen Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial (siehe Antwort auf Frage 1), würde diese Frage beantwortet werden können.

Für die kommenden Jahre wird davon ausgegangen, dass mit den zum Fahrplan 2026 umgesetzten und den in naher Zukunft vorgesehenen Angebotsverbesserungen genügend Kapazität vorhanden sein wird (siehe Ziffer 3.1).

3.2.3 Zu Frage 3:

Welche betrieblichen, infrastrukturellen (inkl. Rollmaterial) und finanziellen Konsequenzen ergeben sich daraus und welche allfälligen Anpassungen an Perrons, Stromversorgung und Sicherungsanlagen sind notwendig?

Ein Einsatz von doppelstöckigem Rollmaterial hätte nach heutigem Kenntnisstand keinen Einfluss auf Perrons, Stromversorgung und Sicherungsanlagen. Hingegen ist es zentral, dass eine von doppelstöckigen Zügen zu befahrende Strecke ein genügendes Profil aufweist (z. B. ins Profil hereinragende Elemente wie Perrondächer und Signale oder Höhe von Über- und Unterführungen und Tunneln). Ohne genaue Bestandsaufnahme der zu befahrenden Strecken ist eine Abschätzung von Folgekosten nicht möglich.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie kann die Kompatibilität mit bestehenden und geplanten grenzüberschreitenden Angeboten im trinationalen S-Bahnnetz sichergestellt werden?

Die Kompatibilität mit den grenzüberschreitenden Linien nach Frankreich ist mit den bereits bestellten Zügen des Typs «Flirt Evo France» sichergestellt. Für die S6 nach Deutschland ist eine Beschaffung 2032 vorgesehen (siehe auch Ziffer 3.1).

3.2.5 Zu Frage 5:

Welche möglichen Finanzierungsmodelle (u.a. Beiträge von Bund, Kantonen, Tarifverbünden, Nachbarländern) sind denkbar?

Die Finanzierung richtet sich bei Beschaffungen von Rollmaterial nach Art. 36 der Bundesverordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; SR 745.16), wonach die Transportunternehmen Investitionsfolgekosten in die Planrechnung einer Offerte an die Besteller aufnehmen können, wenn letztere der entsprechenden Investition zugestimmt haben.

3.2.6 Zu Frage 6:

Könnte an laufende oder demnächst vorgesehene Rollmaterialbeschaffungen der SBB für andere Regionen angeknüpft werden?

Aufgrund der aktuellen Flottenpolitik und der kürzlich erfolgten Bestellung der «Flirt Evo France» sind keine Anknüpfungen an Rollmaterialbeschaffungen für andere Regionen vorgesehen.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)