BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2026/5875 von Jan Kirchmayr: «Abstellanlagen der SBB: Ist die Region Basel auf den Ausbau der S-Bahn vorbereitet?»
2026/5875

vom 22. September 2026

1. Text der Interpellation

Am 11. Juni 2026 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2026/5875 «Abstellanlagen der SBB: Ist die Region Basel auf den Ausbau der S-Bahn vorbereitet?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Für den anstehenden Ausbau des S-Bahn-Angebots in der Region Basel haben die SBB im Mai 2024 33 Flirt Evo France-Züge bei Stadler bestellt. Diese sollen insbesondere auf den zwei neuen, grenzüberschreitenden Linien S2 (Olten - Mulhouse) und S4 (Laufen - St. Louis) verkehren. Da die Züge jedoch nicht rund um die Uhr verkehren, müssen sie auch Platz zum Abstellen haben. Bereits heute ist zu beobachten, dass die SBB ihre Fernverkehrszüge nicht mehr in der Nähe des Bahnhofs Basel SBB abstellen, sondern diese in Laufen, Münchenstein, Itingen und Kaiseraugst abgestellt werden. Der Regierungsrat hat zudem mitgeteilt, dass das Wendegleis Aesch Flexibilität für das kurzzeitige Abstellen von Zügen bringe. Ideal sind Abstellanlagen[1] an Endpunkten der Linien, um Leerfahrten zu vermeiden.

In Zürich, wo die S-Bahn in der Vergangenheit massiv ausgebaut wurde und auch in Zukunft weiter ausgebaut wird, steht auch ein Ausbau der Abstellanlagen für die Züge an. Hier haben die SBB gemeinsam mit dem Kanton und den Gemeinden bereits mit den Arbeiten begonnen.[2]

Dies gilt auch für die Region Basel. Der bevorstehende Ausbau des S-Bahn-Angebots ist zwar grundsätzlich zu begrüssen, gleichzeitig stellt sich jedoch die Frage, ob die SBB und die Kantone über ausreichende Kapazitäten verfügen, um die Züge abzustellen.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Verfügen die SBB aktuell über genügend Abstellflächen für ihre Züge in der Region Basel?*
2. *Welche Informationen liegen dem Regierungsrat zum zukünftigen Bedarf an Abstellanlagen der SBB in der Region Basel vor?*
3. *Sind dem Regierungsrat konkrete Standortprüfungen oder Planungen für zusätzliche Abstellanlagen bekannt? Falls ja, welche?*

[1] Mit dem Begriff Abstellanlagen sind in diesem Vorstoss Gleisanalgen gemeint, auf denen Züge ausserhalb der Betriebszeiten abgestellt werden.

[2] https://news.sbb.ch/de/019d7b76-ba2b-7bb1-9a0e-a6869acd05ab/sbb-prueft-standorte-fuer-service-und-abstellung-von-zuercher-s-bahn

2. Einleitende Bemerkungen

Züge fahren nicht nur, sie müssen auch gereinigt, gewartet und abgestellt werden. Für diese sogenannte Produktion sind Abstell- und Serviceanlagen notwendig. Diese Anlagen liegen idealerweise möglichst nahe an einem Start- oder Endbahnhof der Züge, um unwirtschaftliche «Leerfahrten» kurz zu halten und wenig Kapazität des stark ausgelasteten Schienennetzes zu beanspruchen.

Der Knoten Basel ist als Standort für Abstell- und Serviceanlagen besonders prädestiniert: Aufgrund seiner grossen verkehrlichen Bedeutung und seiner geografischen Lage starten und enden hier zahlreiche Züge. Basel ist deshalb einer der wichtigsten Produktionsstandorte für den Schweizer Fernverkehr. Gleichzeitig entwickelt sich Basel auch zum zentralen Hub für die Instandhaltung internationaler Züge. Damit trägt Basel eine Last durch die Beanspruchung von Flächen und Kapazitäten im Bahnknoten, von der andere Orte stark profitieren können. Gleichzeitig lassen sich so aber auch Synergien nutzen, beispielsweise mit der Auslastung der Serviceanlage durch den Fern- und den Regionalverkehr.

Heute wird der grösste Teil des Angebots des schweizerischen Teilnetzes der trinationalen S-Bahn vom Knoten Basel aus produziert. In Zukunft wird sich das schrittweise ändern: Einerseits wird Basel, dank neuer Durchbindungen, vermehrt nicht mehr Start- und Endpunkt der S-Bahn-Linien sein. Andererseits zwingen der beschränkte Raum und das hochausgelastete Schienennetz dazu, vermehrt auch (kleinere) Abstellanlagen an den peripheren Start- und Endpunkten der S-Bahn vorzusehen, wie etwa in Laufen.

3. Beantwortung der Fragen

1. Verfügen die SBB aktuell über genügend Abstellflächen für ihre Züge in der Region Basel?

Zuletzt wurde im Februar 2024 die ausgebaute Abstellanlage Basel Süd im Güterbahnhof Wolf eröffnet. Der Ausbau wurde nötig für die Abstellung der zusätzlichen S-Bahn-Züge des Viertelstundentakts Basel–Liestal (S33) und für die längeren Fernverkehrszüge. Trotz dieses Ausbaus sind die vorhandenen Abstell- und Serviceanlagen im Raum Basel weiterhin sehr stark ausgelastet.

2. Welche Informationen liegen dem Regierungsrat zum zukünftigen Bedarf an Abstellanlagen der SBB in der Region Basel vor?

Siehe Antwort zur Frage 3.

3. Sind dem Regierungsrat konkrete Standortprüfungen oder Planungen für zusätzliche Abstellanlagen bekannt? Falls ja, welche?

Mit den angestrebten Mehrverkehren in den künftigen Angebots- und Ausbauschritten sowie der steigenden Nachfrage werden im Bahnknoten Basel mehr und längere Züge fahren. Der damit einhergehende, grössere Fahrzeugbedarf erhöht auch die Nachfrage nach Abstell- und Servicekapazitäten, der mit folgenden Massnahmen begegnet wird:

– Für den Angebotsschritt 2027 mit dem Ausbau der deutschen Hochrheinbahn werden in Waldshut Abstellgleise elektrifiziert.
– Der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch ab Ende 2028 erfordert nach heutiger Planung keine zusätzlichen Abstellkapazitäten, da dafür in der S-Bahn Basel kein zusätzliches Rollmaterial verwendet wird, das abgestellt werden müsste. Zudem steht dann mit dem Wendegleis in Aesch eine zusätzliche Abstellmöglichkeit bereit, welche die Abstellungssituation unter veränderten Produktionsverhältnissen eher begünstigt.

– Im Zuge des Angebotsschritts 2030 mit den S-Bahn-Durchbindungen Schweiz–Frankreich (S2 Olten–Mulhouse und S4 Laufen–Saint-Louis) sollen im ehemaligen Rangierbahnhof von Saint-Louis (faisceau marchandises, Bourglibre) Gleise so ertüchtigt werden, dass sie zur Abstellung von S-Bahn-Zügen genutzt werden können. Dadurch kann dem regionalen Mangel an Abstellkapazitäten entgegengewirkt, die Bahnhöfe Basel SBB und Saint-Louis von Manöverfahren entlastet und die Betriebsstabilität verbessert werden. Gleichzeitig sinken so auch die Produktionskosten für die S-Bahn. Insgesamt steigt die Fahrzeuganzahl mit diesem Angebotsschritt nur leicht, da die neuen Züge (Flirt Evo France) altes Rollmaterial ablösen und hauptsächlich bestehende Angebote neu verknüpft werden (lediglich Taktverdichtung Basel–Saint-Louis). Ausserdem wird in der Serviceanlage Wolf eine 7/24-Instandhaltung eingeführt, damit das Rollmaterial unterhalten werden kann.
– Im Horizont 2035 nimmt der Bedarf an Abstell- und Servicekapazitäten für weitere Angebotsschritte wie den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Lörrach weiter zu. Auch der Fernverkehr und der internationale Personenverkehr benötigen zusätzliche Abstellkapazitäten. Zudem könnten die bestehenden Anlagen wegen des Flächenbedarfs anderer Bahnausbauprojekte Kapazitäten verlieren. So werden beispielsweise mit den Ausbauten für das Grossprojekt Basel SBB West Abstellgleise bei der Margarethenbrücke wegfallen. Mit Aus- und Neubauten im Güterbahnhof Wolf, Basel Badischer Bahnhof, Haltingen, Basel St. Johann, Laufen und im Wiesental sollen zusätzliche Abstellkapazitäten geschaffen werden.

Die weitere Erhöhung der Kapazitäten bestehender Anlagen durch leistungsfähigere Betriebs- und Produktionskonzepte oder die Auslagerung von konkurrierenden Nutzungsansprüchen (etwa die Verlagerung des Grossteils der Güterverkehrsproduktion aus dem Güterbahnhof Wolf in das zukünftige Gateway Basel Nord als Voraussetzung für das Stadtentwicklungsprojekt Wolf Basel und für zusätzliche Abstellkapazitäten für den Personenverkehr) schafft allerdings nur bedingt Abhilfe und wird nicht ausreichen, um die Nachfrage im Zeithorizont 2045 und darüber hinaus zu decken. Die Thematik der Abstell- und Serviceanlagen wird deshalb für diesen längerfristigen Horizont seit mehreren Jahren bearbeitet:

– trireno, die Bestellerorganisation der trinationalen S-Bahn Basel hat 2022–2024 eine Studie zur Evaluierung geeigneter Standorte für Abstell- und Serviceanlagen durchgeführt. Die Studie erfolgte in mehreren Phasen und umfasste das Erstellen und Konsolidieren der Planungsgrundlagen, die Ermittlung des Anlagenbedarfs, die Herleitung geeigneter Flächen (Flächenscreening) sowie die Prüfung der bahnbetrieblichen Machbarkeit und Eignung. Das Ergebnis der Evaluation war je ein Standort für eine Serviceanlage in der Schweiz, Deutschland und Frankreich sowie weitere Standorte in den drei Ländern für Abstellanlagen.
– Im Rahmen des Kapazitätsausbaus des Knotens Basel führt die SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zusammen mit dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen eine Standortevaluation für Abstell- und Serviceanlagen durch, welche neben der S-Bahn auch den Fernverkehr miteinbezieht. Der Kanton und trireno sind als Planungspartner auf verschiedenen Ebenen in die Arbeiten involviert. Fallweise werden auch die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer einbezogen. In der ersten Phase wurden bis Ende 2025 potenzielle Standorte in und um Basel geprüft. In der aktuell laufenden, zweiten Phase erfolgt für die verbliebenen Standorte auf Schweizer Boden die raumplanerische, umweltrechtliche und bahnbetriebliche Prüfung, die voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2027 in einen Stossrichtungsentscheid münden soll. Dieser wird breit kommuniziert. Erfüllt ein Standort in der Schweiz alle detaillierten Anforderungen, erfolgt in der anschliessenden dritten Phase die Verankerung in den raumplanerischen Instrumenten, namentlich im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene des Bundes und im kantonalen Richtplan.

Liestal, 22. September 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich