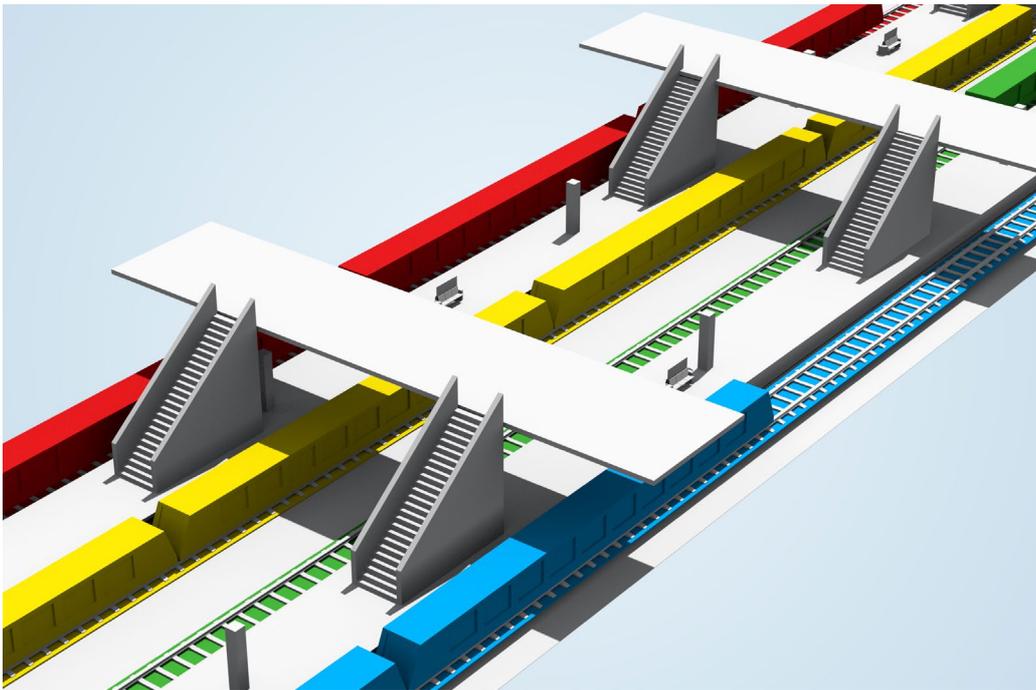




Medienmappe der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Handelskammer beider Basel

Basel/Liestal, 29. Juni 2023

Die Region fordert den Tiefbahnhof Basel SBB in der Botschaft 2026



Inhalt:

- S. 2 Medienmitteilung «Die Region fordert den Tiefbahnhof Basel SBB in der Botschaft 2026»
- S. 4 Gemeinsamer Brief der Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft an das BAV, 16.05.2023
- S. 6 Resolution der Handelskammer beider Basel an den Bundesrat, 29.06.2023
- S. 8 Bikantonaler Bericht «Ausbau Bahnknoten Basel. Stand und Forderungen zur Botschaft 2026», 29.04.2023
- S. 13 Flyer «Basel vernetzt»

Für Rückfragen:

Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Erreichbar via Medienstelle, Tel: 061 267 91 52, bvd.medienstelle@bs.ch

Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 552 20 02, medien.bud@bl.ch

Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel
Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 270 60 62, medien@hkbb.ch



Medienmitteilung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Handelskammer beider Basel

Basel/Liestal, 29. Juni 2023

Die Region fordert den Tiefbahnhof Basel SBB in der Botschaft 2026

Die regionale Politik und die Wirtschaft setzen ein deutliches Zeichen: Die Regierungen beider Basel, die Handelskammer beider Basel sowie Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen fordern gemeinsam die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB und die Einführung des Viertelstundentakts auch im Fricktal in die kommende Botschaft des Bundes zum Bahnausbau. Das Herzstück soll anschliessend schnellstmöglich folgen.

Die trinationale Region Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum, der aufgrund seiner hohen Wertschöpfung und Exportleistung für die Schweiz von hoher Bedeutung ist. Dennoch verfügt Basel als einziger Metropolitanraum der Schweiz über kein leistungsfähiges S-Bahn-System. Das muss sich ändern, so die klare Botschaft der Regierungen beider Basel, der Handelskammer beider Basel und der Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen heute Nachmittag anlässlich einer Medienorientierung in Basel. «Der Tiefbahnhof Basel SBB schafft, verbunden mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts im Ergolzthal, im Birstal und eben auch im Fricktal, ganz konkreten Nutzen für Wirtschaft und Bevölkerung. Dies sind die ersten notwendigen Schritte, damit die S-Bahn das nötige starke Rückgrat in der Region Basel werden kann», sagte Isaac Reber, Vorsteher der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Nur eine leistungsfähige S-Bahn kann das Gesamt-Verkehrssystem im trinationalen Agglomerationsraum Basel nachhaltig entlasten. Auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität ist sie von grösster Bedeutung. Durch den Ausbau der S-Bahn werden Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr frei, die für die gesamte Schweiz zentral sind: Die Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verläuft zu einem grossen Teil über Basel. Auch wird die Schweiz massgeblich via Basel mit Gütern versorgt. «Wenn wir das Nadelöhr in Basel nicht rasch beheben, wird man das in der ganzen Schweiz spüren», so Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB).

Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks

Die Region richtet daher klare Forderungen an den Bund, der aktuell die Botschaft 2026 für den nächsten Bahn-Ausbauschritt vorbereitet. «Wir erwarten, dass der Bund darin den Bau des Tiefbahnhofs Basel SBB aufnimmt», sagte Esther Keller, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. «Der Tiefbahnhof ist die erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks, das für eine leistungsstarke trinationale S-Bahn unverzichtbar ist. In einem gemeinsamen Brief beider Kantonsregierungen haben wir diese Forderung in Bern platziert.» Vom künftigen Tiefbahnhof aus führt das Herzstück – die unterirdische Tunnelverbindung zwischen den Basler Bahnhöfen – zur Haltestelle Mitte und von dort einerseits zum Badischen Bahnhof (Ostast) und andererseits zum Bahnhof St. Johann (Westast). Das Herzstück verbindet die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit leistungsfähigen Durchmesserlinien. Dies schafft Direktverbindungen, verkürzt die Reisezeiten und steigert die Kapazitäten – auch für den Fern- und Güterverkehr. Das Bundesparlament hat 2019 im Rahmen des Ausbaus 2035 Projektierungsmittel von

100 Millionen Schweizer Franken für das Herzstück beschlossen. Mittlerweile ist die Projektierung weit fortgeschritten. Das Bundesamt für Verkehr, die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass es einen Tiefbahnhof Basel SBB samt Herzstück braucht.

Parteiübergreifende Unterstützung

«Für die Wirtschaftsregion Basel ist die trinationale S-Bahn von herausragender Bedeutung», betonte Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (Mitte, BL), Präsidentin der Handelskammer beider Basel, im Gespräch. «Die Städte sind die Innovationszentren und Wirtschaftsmotoren der Schweiz. Damit die trinationale Agglomeration Basel diese Rolle weiterhin spielen kann, sind wir auf eine leistungsfähige S-Bahn angewiesen», unterstrich Ständerätin Eva Herzog (SP, BS). «Das Herzstück stärkt den Bahnknoten, wo die Engpässe am grössten sind», ergänzte Nationalrätin Katja Christ (GLP, BS), die der Verkehrskommission angehört. «Dies ist weit über Basel hinaus von Bedeutung, weil die Schweiz massgeblich über Basel ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden ist.» Florence Brenzikofer (Grüne, BL), ebenfalls in der Verkehrskommission, hielt fest, dass das Herzstück auch angesichts der Klimaziele unverzichtbar sei: «Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist zentral, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen – das wollen und müssen wir unbedingt.» Für Nationalrat Thomas de Courten (SVP, BL), Präsident von SPEDLOGSWISS, ist das Herzstück auch für den Güterverkehr von Bedeutung: «Damit die Region Basel auch in Zukunft eine wichtige Logistik-Funktion im nationalen und internationalen Verkehr übernehmen kann, ist ein Ausbau der Schienenkapazitäten unabdingbar. Dazu gehört auch das Herzstück.» Für Nationalrätin Patricia von Falkenstein (LDP, BS) gilt es, die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen: «Vom Herzstück profitieren auch Autofahrerinnen und Autofahrer. Wie in anderen Agglomerationen zu sehen ist, trägt eine leistungsfähige S-Bahn erheblich zur Entlastung des Strassennetzes bei.»

Auch die Strecke ins Fricktal soll ausgebaut werden

Für die Botschaft 2026 fordert die Region nebst dem Tiefbahnhof Basel SBB auch die Aufnahme der Infrastrukturausbauten im Fricktal. Die Verbindung entlang des Rheins zwischen Basel SBB und Rheinfeldern ist die einzige Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbausritten keine Finanzmittel vorgesehen sind. Die S-Bahn verkehrt hier im Halbstundentakt und ist schon heute regelmässig überfüllt. Auf einzelnen Streckenabschnitten kann sie gar nur im Stundentakt verkehren.

Forderungen gemeinsam nach Bern tragen

Mit den beiden Forderungen – Tiefbahnhof Basel SBB und Infrastrukturausbauten Fricktal – richtet die Region ein deutliches Zeichen an den Bund. «Nun müssen wir unsere Forderungen nach Bern tragen», resümierte Martin Dätwyler. «Man soll in Bern merken, dass Basel nun am Zug ist! Dazu dient auch die heute lancierte Resolution an den Bundesrat.»

Unterlagen:

- Bikantonales Grundlagenpapier «Stand und Forderungen zur Botschaft 2026», 29.04.2023
- Gemeinsamer Brief der Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft an das BAV, 16.05.2023
- Resolution der HKBB an den Bundesrat, 29.06.2023
- Flyer «Basel vernetzt»

Für Rückfragen:

Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Erreichbar via Medienstelle, Tel: 061 267 91 52, bvd.medienstelle@bs.ch

Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 552 20 02, medien.bud@bl.ch

Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel

Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 270 60 62, medien@hkbb.ch



Kanton Basel-Stadt | Regierungsrat
Kanton Basel-Landschaft | Regierungsrat

Staatskanzlei, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
Landeskanzlei, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Bundesamt für Verkehr
Direktor
Peter Füglistaler
3003 Bern

Basel / Liestal, 16. Mai 2023

Die Region Basel in der Botschaft 2026 zum nächsten Ausbauschnitt des STEP Bahninfrastruktur

Sehr geehrter Herr Direktor Füglistaler

Die Bahnknotenorganisation Basel arbeitet unter der Federführung des BAV an der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Raum Basel. Aus unserer Sicht verlaufen die Arbeiten ausserordentlich klar strukturiert, zielgerichtet und effizient, wofür wir Ihnen und Ihrem Amt sehr herzlich danken möchten. Unter den im Bahnknoten Basel koordinierten Partnern BAV, SBB, DB/BEV, Schweizer Rheinhäfen sowie den Kantonen BS und BL besteht heute in fast allen wesentlichen Punkten inhaltlicher Konsens. Vor zwei Jahren erfolgte ein gemeinsamer Stossrichtungsentscheid für einen Tiefbahnhof Basel SBB plus Herzstück. Es hat sich gezeigt, dass für den Ausbau des Regional-, Fern- und Güterverkehrsangebots ein Tiefbahnhof Basel SBB auf lange Frist unumgänglich ist. Parallel zu den Infrastrukturplanungen wird bei trieno alles darangesetzt, eine zeitnahe Weiterentwicklung des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel zu erreichen (Hochrhein, EuroAirport, Wiesental). Das BAV ist hierbei stets ein unterstützender Partner. Auch hierfür möchten wir Ihnen ausdrücklich danken.

Das Herzstück soll, wie das BAV und die Kantone BS und BL beim Abschluss des Fünfpunkteplans vor einem Jahr gemeinsam kommuniziert haben, etappenweise realisiert werden. In der Botschaft 2026 sind nebst Konsolidierungsvorhaben auch erste Etappen der grossen Ausbauprojekte gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035, Art. 1 Abs. 3 Bst. a-e, vorgesehen, wozu auch das Herzstück Basel gehört. Der Tiefbahnhof Basel SBB stellt eine sinnvolle erste Etappe dieses Grossprojektes dar. Bautechnisch ist es aus unserer Sicht angezeigt, den Tiefbahnhof vor den Tunnelästen des Herzstücks zu realisieren. Mit dem Tiefbahnhof können zusätzliche Perronkapazitäten im Bahnhof Basel SBB geschaffen werden, die schon vor der Erstellung der Verbindungstunnels zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof St. Johann Nutzen stiften. Auch im Hinblick auf die Realisierung späterer Etappen sind frühzeitig geschaffene, zusätzliche Kapazitäten von hohem Wert, weil sie Bauen unter Betrieb erleichtern.

Entsprechend beantragen die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB in die Botschaft 2026 als erste Etappe zur Realisierung

des Herzstücks. Die vom BAV bereits beauftragten Planungsarbeiten stellen sicher, dass die notwendige Planungsreife bezüglich Tiefbahnhof Basel SBB erreicht wird – die entsprechende Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) wird voraussichtlich Ende 2024 fertiggestellt. Als Vorbereitung zum Bau sind mit dem Paket «Ertüchtigung Knoten Basel SBB» die Gleisanlagen am Bahnhof Basel SBB zu optimieren und Kapazitäten in den Abstell- und Serviceanlagen sicherzustellen.

Neben dem Tiefbahnhof Basel SBB unterstützen wir auch die Aufnahme des Pakets «Fricktal» in die Botschaft 2026. Dieses ermöglicht einen 15-Minuten-Takt der S-Bahn auf der stark nachgefragten Strecke zwischen Rheinfelden (Schweiz) und Basel und schafft neue Kapazitäten für den Güterverkehr. Das Fricktal ist die einzig verbleibende Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbausritten (AS 2025 und AS 2035) keine Finanzmittel für Taktverdichtungen vorgesehen waren.

Es ist uns ein Anliegen, uns nochmals bei Ihnen für die hervorragende Arbeit Ihres Amtes zu bedanken. Für einen Austausch zur Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel und zu unseren Erwartungen hinsichtlich der Botschaft 2026 stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen und bestem Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Kanton Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident

Kanton Basel-Landschaft



Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin

Kopie an

- Politisch-Strategische Koordination (PSK) Bahnknoten Basel
- KÖV Nordwestschweiz

Resolution

Basel, 29. Juni 2023

Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB in die Botschaft 2026

Die trinationale Region Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum, der aufgrund seiner hohen Wertschöpfung und Exportleistung für die Schweiz von grosser Bedeutung ist. Die ansässigen Leitbranchen Life Sciences, Logistik, Finanzwesen und die Messe haben nationale und internationale Strahlkraft. Gemäss amtlichen Prognosen wird die Bevölkerungszahl im trinationalen Metropolitanraum bis 2040 um 138'000 Personen anwachsen.¹ Das entspricht in etwa einer Zunahme an Einwohnern der Stadt Bern. Damit verbunden ist auch ein starker Zuwachs an Beschäftigten von 89'000¹, welcher auf eine optimale grenzüberschreitende Mobilität als Grundlage angewiesen ist.

Als einziger Metropolitanraum der Schweiz verfügt Basel jedoch über kein leistungsfähiges S-Bahn-System. Beim Ausbau der Bahninfrastruktur wurde die Region Basel in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigt. Der Nachholbedarf macht sich nicht nur beim unbefriedigenden S-Bahn-Angebot bemerkbar, sondern auch bei den Kapazitätsengpässen im Fern- und im Güterverkehr. Verbesserungen beim Regionalverkehr wie auch beim Fern- und Güterverkehr setzen erhebliche Investitionen in die Infrastruktur voraus. Mit einer leistungsfähigen S-Bahn kann die dringend notwendige Entlastung des Verkehrssystems in der trinationalen Region Basel gelingen. Die bessere Erreichbarkeit und Vernetzung der Region führen überdies zu Agglomerationseffekten, die dem Wirtschafts- und Lebensraum insgesamt zugutekommen. Zudem könnte die S-Bahn einen wichtigen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten.

Aufgrund der nationalen und internationalen Bedeutung des Bahnknotens Basel für den Fern- und den Güterverkehr profitiert die gesamte Schweiz vom Ausbau des Bahnknotens Basel. Die Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verläuft zu einem grossen Teil via Basel. Ebenfalls wird die Schweiz massgeblich über Basel mit Gütern versorgt. Wird das Nadelöhr im Bahnknoten Basel nicht behoben, hätte dies für die gesamte Schweiz negative Auswirkungen.

In den Ausbausritten 2025 und 2035 hat das Bundesparlament Infrastrukturausbauten auf den Zulaufstrecken zum Bahnknoten Basel beschlossen. Diese befinden sich grösstenteils in Umsetzung oder einem fortgeschrittenen Planungsstadium. Für den Ausbau im Zentrum des Bahnknotens Basel, das Herzstück der trinationalen S-Bahn, haben die Eidgenössischen Räte vor vier Jahren Planungsmittel im Umfang von 100 Mio. Franken gesprochen. Mit dem Herzstück können die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit leistungsfähigen Durchmesserlinien zusammenwachsen. Dies steigert die Kapazität, schafft Direktverbindungen und verkürzt die

¹ Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation.

Reisezeiten. Das Herzstück ist dringend notwendig, damit das Angebot der trinationalen S-Bahn den Bedürfnissen und Perspektiven der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht wird. Zudem schafft das Herzstück zusätzliche Schienenkapazitäten, wodurch sich auch der Güter- und der Fernverkehr weiterentwickeln können. Und dies aufgrund der Gateway-Funktion Basels nicht nur in der trinationalen Region, sondern in der gesamten Schweiz, namentlich entlang der Lötschberg- und der Gotthard-Achse.

Aktuell startet der Bund die Vorarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt, der 2026 dem Parlament vorgelegt werden soll. Die Handelskammer beider Basel sowie die Ständerätinnen und die unterzeichneten Nationalrätinnen und Nationalräte beider Kantone fordern:

1. Die **Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB in die Botschaft 2026** als erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks. Als Vorbereitung zum Bau sind die Gleisanlagen am Bahnhof Basel SBB zu optimieren und Kapazitäten in den Abstell- und Serviceanlagen sicherzustellen.
2. Die **Aufnahme der Infrastrukturausbauten Fricktal in die Botschaft 2026**. Das Fricktal ist die einzig verbliebene Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbauschnitten keine Finanzmittel vorgesehen sind.

Mit dem Tiefbahnhof Basel SBB wird im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts die erste Etappe des Herzstücks realisiert. Im übernächsten Ausbauschnitt, der gemäss der Planung des Bundes 2030 dem Parlament vorgelegt werden soll, wird der vollständige Kapazitätsausbau des Bahnknotens Basel inklusive Herzstück gefordert. Neben dem Tunnel vom Tiefbahnhof Basel SBB zur Haltestelle Basel Mitte umfasst das Herzstück die Verbindung ab Basel Mitte zum Badischen Bahnhof (Ostast) und die Verbindung zum Bahnhof St. Johann (Westast). Damit wird die Finanzierung des Herzstücks sichergestellt und seine Realisierung bis 2045 gewährleistet.

Die Handelskammer beider Basel sowie die Ständerätinnen und die unterzeichneten Nationalrätinnen und Nationalräte beider Kantone setzen sich mit aller Kraft und im Interesse der gesamten Schweiz und der Region Basel für den Ausbau des Bahnknotens Basel, für mehr Kapazitäten für den Personenverkehr und den Güterverkehr sowie für eine leistungsfähige trinationale S-Bahn ein und richten sich mit Ihren Forderungen an den Bundesrat und seine Behörden.

Bikantonaler Bericht Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Ausbau Bahnknoten Basel Stand und Forderungen zur Botschaft 2026

Basel / Liestal, 29. April 2023

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Ausbau des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel ist für die Erreichbarkeit und die Standortqualität von Stadt und Agglomeration von grosser Bedeutung. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich im Bahnwesen im Raum Basel ein Nachholbedarf angestaut, der bei der S-Bahn besonders ausgeprägt ist. In direktem Zusammenhang mit dem angestrebten S-Bahn-Ausbau steht auch die Weiterentwicklung der Fern- und Güterverkehrskapazitäten in der Region Basel.

Für den Infrastrukturausbau legt der Bundesrat dem Parlament alle 4 bis 8 Jahre einen Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur vor. In den Ausbauschnitten 2025 und 2035 hat das Bundesparlament Infrastruktur-Ausbauten beschlossen, die erste Viertelstundentakte der S-Bahn ermöglichen: von Basel SBB nach Liestal, Aesch und zum EuroAirport sowie von Basel Badischer Bahnhof nach Lörrach. Im Fernverkehr wird der Halbstundentakt Basel–Laufen–Delémont–Biel eingeführt. Die erforderlichen Investitionen in den Bahnknoten Basel belaufen sich auf deutlich über eine Milliarde Franken. In Umsetzung befinden sich die Grossprojekte Vierspurausbau Liestal, Entflechtung Basel–Muttenz, Leistungssteigerung Basel SBB und Doppelspurausbau Grellingen–Duggingen. Weitere Grossprojekte wie der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn, die Bahnanbindung des EuroAirports oder der weitere Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB befinden sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium.

Für den Ausbau im Zentrum des Bahnknotens Basel, das Herzstück der trinationalen S-Bahn, wurden im Ausbauschnitt 2035 Mittel im Umfang von CHF 100 Mio. für Vorstudien und Vorprojekte gesprochen. Die Realisierung ist noch nicht beschlossen. Die entsprechenden Mittel müssen in den nächsten Ausbauschnitten gesichert werden. Ebenfalls noch nicht finanziert ist eine Kapazitätserweiterung Pratteln–Rheinfelden für einen S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Basel SBB und Rheinfelden (Schweiz).

Mit dem «Herzstück» können die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit sieben Durchmesserlinien zusammenwachsen. Dies steigert die Kapazität, schafft Direktverbindungen und verkürzt die Reisezeit. Der Ausbau ist dringend notwendig, damit das Angebot der trinationalen S-Bahn den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht wird und sich auch Güter- und Fernverkehr weiterentwickeln können.

1.2 Stand der Planungsarbeiten zum Herzstück

Im Sommer 2019 haben die Eidgenössischen Räte im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 Planungsmittel in der Höhe von CHF 100 Mio. für den Ausbau im Zentrum des Bahnknotens Basel gesprochen. Die entsprechenden Vorstudien hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei der SBB AG und der DB Netz bzw. dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Auftrag gegeben. Diese sollen Ende 2024 abgeschlossen werden. Im Anschluss folgt ab 2025 die Vorprojektierung.

Unter der Federführung des BAV koordinieren sich die SBB AG, die DB mit dem Bundeseisenbahnvermögen BEV und die Schweizer Rheinhäfen seit 2020 im Gremium Bahnknoten Basel mit den Kantonen BS und BL. In den vergangenen Jahren haben sich die Planungsarbeiten der Partner zur Bahnverkehrsentwicklung im Raum Basel unter dem Titel «Fünfpunkteplan» auf die Klärung folgender fünf Fragen der strategischen Planung konzentriert:

- Wie soll die langfristige Entwicklung in Basel aussehen (Zielbild Passagiere und Angebot)?
- Welche Perron-Erschliessungen sind im Bahnhof Basel SBB mittel- und langfristig nötig?
- Wie wird eine unterirdische Verbindung, das Herzstück, angelegt?
- Wie wird das Herzstück an die Bahnhöfe Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel St. Johann angeschlossen?
- Welches sind die baulichen und technischen Rahmenbedingungen zur Realisierungsabfolge der verschiedenen Infrastrukturpakete?

Im Juni 2021 erfolgte eine Stossrichtungsentscheidung für das Herzstück mit einem Tiefbahnhof Basel SBB. Die zu Grunde liegenden Abklärungen hatten gezeigt, dass für den angestrebten Ausbau des Regional-, Fern- und Güterverkehrsangebots sowohl die unterirdische Verbindung zwischen Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel St. Johann als auch ein Tiefbahnhof Basel SBB unumgänglich sind. Die für die Angebotsentwicklung nötige Kapazität kann nach gemeinsamer Einschätzung aller Bahnknotenpartner und insbesondere des BAV und der SBB nicht mit anderen Massnahmen wie der Nutzung des technischen Fortschritts, der Digitalisierung im Bahnbereich oder kostengünstigeren Baumassnahmen erreicht werden. Ein ebenerdiger Ausbau im erforderlichen Ausmass ist aus Platzgründen nicht möglich.

Anschliessend an die Stossrichtungsentscheidung hat das BAV bereits Folgearbeiten zum «Fünfpunkteplan» ausgelöst. In einer Vorstudie werden seit Januar 2022 die besten Varianten für die Projekte im Bereich Bahnknoten Basel erarbeitet. Untersucht werden unter anderem

- drei unterschiedliche Linienführungen des Herzstück-Ostasts zwischen der Haltestelle Basel Mitte und dem Badischen Bahnhof;
- ob die Einbindung des Herzstücks in den Basel Badischen Bahnhof ober- oder unterirdisch erfolgen soll oder
- die genaue Lage des Tiefbahnhofs Basel SBB und dessen Zufahrten.

Die Vorstudie wird voraussichtlich Ende 2024 fertig gestellt.

Inzwischen konnte der Fünfpunkteplan abgeschlossen werden, das BAV hat den entsprechenden Grundlagen-Bericht für den Ausbau des Bahnknotens Basel im Mai 2022 veröffentlicht (siehe Anhang 1, Medienmitteilung des BAV vom 25. Mai 2022). Der Schlussbericht legt dar, dass als erstes eine Erweiterung der betrieblichen Anlagen Basel SBB nötig ist, um während späterer Bauarbeiten und im künftigen Betrieb zusätzliche Kapazität für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes sicherzustellen. Mit dem entsprechenden Paket «Ertüchtigung Knoten Basel SBB» werden als erster Schritt die Gleisanlagen optimiert und die Kapazitäten in den Abstell- und Serviceanlagen sichergestellt. Weiter zeigt der Bericht, dass es aus rein technischer Sicht keine zwingende Reihenfolge zur Realisierung der weiteren Elemente beim Ausbau der Bahninfrastruktur im Knoten Basel gibt.

1.3 Finanzierung

Das BAV schätzt die Kosten für den Tiefbahnhof Basel SBB, das Herzstück und die weiteren Ertüchtigungen im Kernperimeter auf insgesamt rund CHF 9 Milliarden (ohne Wisenbergtunnel/dritter Juradurchstich). Diese Investitionen kommen nicht nur dem Regionalverkehr sondern umfassen auch die Massnahmen für den Fern- und Güterverkehr zugute. Das Bauen unter Betrieb sowie das Finanzvolumen erfordern, dass die Ausbauten im Zentrum des Bahnknotens Basel etappiert und auf mehrere Bahn-Ausbauschritte des Bundes verteilt werden. Die Ausbauten sind über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes zu finanzieren.

Der Bund geht davon aus, dass über den BIF jährlich Ausbaumassnahmen im Umfang von 1.5 bis 2 Milliarden Franken schweizweit finanziert werden können. Die zuständigen Departemente in BS und BL streben an, dass der Bund die Ausbauten gemäss Fünfpunkteplan bis etwa 2050 umsetzt, damit das voll ausgebaute Herzstück zu diesem Zeitpunkt in Betrieb gehen kann. Bis dahin stehen rund CHF 40 bis 50 Milliarden für Ausbauten zur Verfügung. Rund ein Fünftel der Mittel muss folglich im Raum Basel investiert werden, was nicht unrealistisch erscheint. Dies insbesondere auch, weil die Region Basel im Vergleich zu anderen Grossräumen der Schweiz (Zürich, Genf, Bern, Lausanne) einen massiven Nachholbedarf aufweist. Zudem zeigen gemäss Bund die Erfahrung aus den letzten Jahren, dass die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs – Stichwort Fahrplanstabilität und Störungsanfälligkeit – und die nur beschränkt verfügbare Planungs- und Umsetzungsressourcen das Ausbauvolumen letztlich stärker einschränken als der Umfang der finanziellen Mittel, die im Bahninfrastrukturfonds vorhanden sind.

1.4 Nächste Ausbauschnitte

Derzeit laufen beim Bund die Vorbereitungen für die nächsten Ausbauschnitte des STEP Bahninfrastruktur. Gestützt auf die Angaben des BAV sollen dem Parlament in den kommenden Jahren folgende Botschaften vorgelegt werden:

- Botschaft 2023: Stand Ausbauprogramme Bahninfrastruktur, neue Perspektive BAHN 2050
- Botschaft 2026: Nächster Ausbauschritt des STEP Bahninfrastruktur
- Botschaft 2030: Übernächster Ausbauschritt des STEP Bahninfrastruktur

1.5 Forderungen zur Botschaft 2023

Der Bundesrat wird im Jahr 2023 das Parlament mit einer Vorlage über den Stand der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur informieren und Änderungen an den zugehörigen Bundesbeschlüssen beantragen. Im Herbst 2022 haben die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt sowie Tirolo dem Bund im Rahmen der Vernehmlassung folgende Forderungen unterbreitet:

- **Umsetzung der Perspektive BAHN 2050:** Der Bund möchte die bisherige «Langfristperspektive Bahn» durch eine «Perspektive BAHN 2050» ablösen, die insbesondere auch den Bundesstrategien Klima, Energie, Verkehr, Mobilität und Raum Rechnung trägt. Der Entwurf der Perspektive BAHN 2050 kommt den Anliegen beider Basel sehr entgegen: Beim Personenverkehr liegt der Schwerpunkt neu auf kurzen und mittleren Distanzen. Für Agglomerationen werden Angebotsverdichtungen, Durchmesser- und Tangentialverbindungen angestrebt. Ferner anerkennt die Perspektive Bahn 2050, dass das Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die Schiene im grenzüberschreitenden Agglomerationsverkehr besonders ausgeprägt ist. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft begrüßen deshalb die «Perspektive BAHN 2050» und fordern deren Umsetzung.
- **Keine Streichung der Entflechtung Pratteln:** Die zukünftige Notwendigkeit der Entflechtung Pratteln wurde 2022 von BAV und SBB im Rahmen des «Fünfpunkteplans» zur Weiterentwicklung des Knotens Basel bestätigt. Das Bauwerk ist u.a. eine Voraussetzung für den zukünftigen 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Rheinfelden (Schweiz) und Basel SBB. Eine

Streichung des Projekts aus dem Ausbauschnitt 2025 (und der damit verbundenen Finanzierung) ist für die betroffenen Kantone nicht akzeptabel.

- **Realisierung der Haltestelle Morgartenring:** Die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Haltestelle wurde vom BAV im Ausbauschnitt 2035 anerkannt und der 1. Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Aufgrund der Wichtigkeit der Haltestelle für Allschwil wie für Basel-West, sowie zur Ausnützung baulicher und betrieblicher Synergien mit anderen Vorhaben (Umsetzung des «4-Meter-Korridors») streben die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine Realisierung auf den Horizont 2030 an. Um dieses Ziel zu erreichen, haben die Kantone selber die Mittel für das Vor- und Bauprojekt aufgebracht, obwohl die Finanzierung von Bahnausbauten via Bahninfrastrukturfonds dem Bund obliegt. Die Kantone BL und BS fordern, dass zumindest die Mittel für den Bau der Haltestelle aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert werden.

2. Botschaft 2026

2.1 Inhalt der Botschaft 2026

Für den nächsten Ausbauschnitt ist eine Botschaft im Jahr 2026 vorgesehen. Im Gegensatz zu früheren Ausbauschnitten besteht die Zielsetzung nicht primär darin, neue Angebote zu ermöglichen, sondern das Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 zu konsolidieren. Die Vorarbeiten für die Botschaft 2026 haben beim Bund soeben angefangen.

Gemäss den Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026 des BAV vom 20.02.2023 (siehe Beilage 2) sieht der Bund für die genannte Konsolidierung Handlungsbedarf insbesondere bei den Fahrzeitverkürzungen auf der West-Ost-Achse, die sich aufgrund des Verzichts der SBB auf den Einsatz der Wankkompensations-Technologie (WAKO) nicht fahrzeugseitig realisierbaren lassen. Weiter ermittelt der Bund infrastrukturseitige Ergänzungsmassnahmen, um die Betriebsstabilität zu erhöhen.

Nebst der Konsolidierung sieht der Bund in der Botschaft 2026 jedoch auch erste Etappen von verschiedenen grossen Ausbauprojekten gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035, Art. 1 Abs. 3 Bst. a-e, vor. Im entsprechenden Bundesbeschluss sind namentlich folgende Massnahmen aufgeführt:

- a) Aarau–Zürich (Direktverbindung): Kapazitätsausbau;
- b) Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof): Kapazitätsausbau;
- c) Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel): Kapazitätsausbau;**
- d) Lausanne–Bern: Beschleunigung und Kapazitätsausbau;
- e) Winterthur–St.Gallen: Beschleunigung.

Für die Botschaft 2026 stehen gemäss den Planungsgrundlagen des BAV «sinnvolle erste Etappen dieser Massnahmen für die Umsetzung im Fokus. Diejenigen Projekte, welche mit der Botschaft 2026 zur Umsetzung vorgeschlagen werden, müssen mit den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 übereinstimmen». Das Herzstück entspricht in geradezu idealer Weise den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050. Entsprechend gilt es eine sinnvolle erste Etappe des Herzstücks zu identifizieren und deren Aufnahme in die Botschaft 2026 zu fordern.

2.2 Forderungen zur Botschaft 2026

2.2.1 Tiefbahnhof Basel SBB

Aus der Sicht des Bau- und Verkehrsdepartements BS sowie der Bau- und Umweltschutzdirektion BL ist in einer ersten Etappe des Herzstücks der Tiefbahnhof Basel SBB zu realisieren. Unter den Bahnknotenpartnern – inklusive BAV und SBB – besteht seit 2021 vollständiger Konsens,

dass ein Tiefbahnhof Basel SBB notwendig ist. Bautechnisch ist es nun angezeigt, diesen vor den beiden Tunnelästen des Herzstücks und vor den Haltestellen Basel Mitte oder Klybeck zu realisieren. Zudem können mit dem Tiefbahnhof zusätzliche Perronkapazitäten im Bahnhof Basel SBB geschaffen werden, die schon vor der Erstellung der Verbindungstunnels zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof St. Johann wesentlichen Nutzen stiften. Dank der vom BAV bereits beauftragten Planungsarbeiten ist gewährleistet, dass die notwendige Planungsreife bis zur Fertigstellung der Botschaft 2026 erreicht wird. Die technischen Voraussetzungen für den Bau des Tiefbahnhofs werden mit dem Paket «Ertüchtigung Knoten Basel SBB» gemäss Fünfpunkteplan geschaffen, weshalb diese Ertüchtigung in den Antrag für den Tiefbahnhof Basel SBB zu integrieren ist.

2.2.2 Paket «Fricktal»

Das Paket «Fricktal» gemäss Fünfpunkteplan soll nicht zuletzt auch auf Wunsch des Kantons Aargau ebenfalls in die Botschaft 2026 aufgenommen werden. Als Mitglieder der Planungsregion Nordwestschweiz liegt dieser Ausbau ebenso im Interesse von BS und BL, zumal baselstädtische und basellandschaftliche Unternehmen hohe Investitionen im Fricktal planen. Das Paket «Fricktal» ermöglicht einen 15-Minuten-Takt der S-Bahn auf der stark nachgefragten Strecke zwischen Rheinfelden (Schweiz) und Basel und schafft neue Kapazitäten für den Güterverkehr.

3. Ausblick Botschaft 2030

In der Botschaft 2030 für den übernächsten Ausbauschritt sind aus heutiger Sicht die Mittel zur Realisierung des gesamten Herzstücks zu fordern oder mindestens eines vollständigen Astes: Neben dem Tunnel von Basel SBB zur Haltestelle Basel Mitte umfasst der Ostast die Verbindung ab Basel Mitte via Haltestelle Klybeck zum Badischen Bahnhof, gegebenenfalls inklusive eines Tiefbahnhofs unter dem Badischen Bahnhof. Der Westast umfasst die Verbindung zum Bahnhof St. Johann. Damit könnte die Realisierung des Herzstücks oder mindestens eines Astes bis zum Zeitraum 2050 sichergestellt werden.

Bau- und Verkehrsdepartement
Basel-Stadt

Bau- und Umweltschutzdirektion
Basel-Landschaft

Esther Keller, Vorsteherin

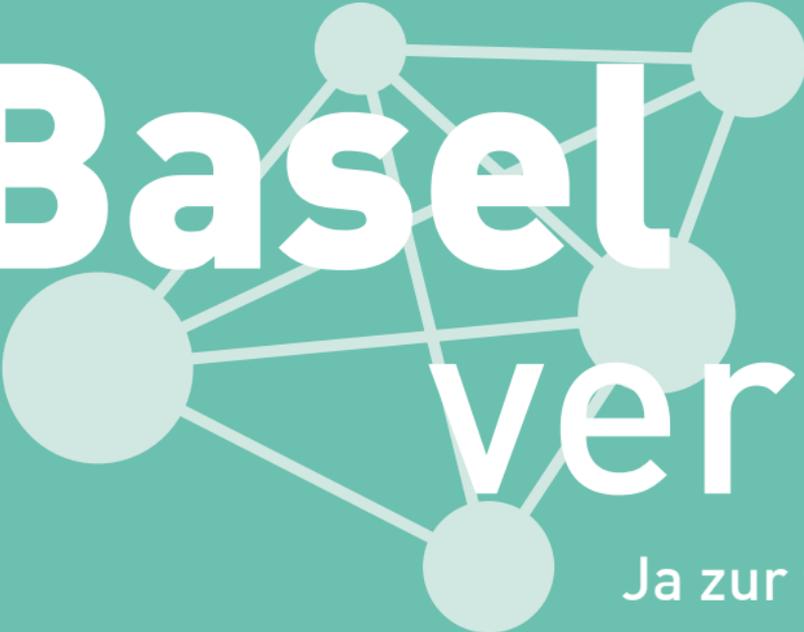
Isaac Reber, Vorsteher

Anhänge:

- 1) Medienmitteilung des BAV vom 25. Mai 2022 zum Abschluss des Fünfpunkteplans
- 2) Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026, BAV, 20.02.2023

EINE INITIATIVE DER

 handelskammer
beider basel



Basel vernetzt

Ja zur trinationalen S-Bahn

Unsere Chance

Klima
schonen,
erreichbar
bleiben

Für Wirtschaft und Gesellschaft

Heute die
Verkehrs-
infrastruktur
von morgen
planen

Seien Sie dabei!



www.basel-vernetzt.ch

Unsere Forderung

Bund
muss Weichen
rasch stellen
und Herzstück
bis 2045
realisieren

Ihr Mehrwert

Mit schnellen,
häufigen
und direkten
Verbindungen
durchs Dreiland

Die Initiative «Basel vernetzt» vereint alle Befürwortenden der trinationalen S-Bahn. Die breit aufgestellte Community zeigt das starke Commitment der Region gegenüber Bundesbern auf.