



Medienmitteilung

Datum 02.05.2024

Bahnknoten Basel: Herzstück erfordert einen Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof

Zur Einbindung der unterirdischen Bahnverbindung Herzstück in Basel ist im Basel Badischer Bahnhof ein Tiefbahnhof nötig. Dieses Zwischenergebnis der seit 2022 laufenden Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) hat das Bundesamt für Verkehr heute am Kongress «Bahn 24» bekannt gegeben. Eine oberirdische Einbindung und die dafür nötige Linienführungsvariante erwiesen sich als nicht kostengünstiger und räumlich kaum machbar. Die eidgenössischen Parlamentsbeschlüsse zum Herzstück stehen noch aus, die Planung wird jedoch vorangetrieben. BAV, SBB, DB und Kantone werden die aktuellen Erkenntnisse im Rahmen der Vorstudie bis Ende 2024 vertiefen.

Mit den vom Parlament beschlossenen Ausbausritten ZEB, 2025 und 2035 investiert der Bund rund 1,7 Milliarden Franken in den Ausbau des Knotens Basel. Dazu gehören z.B. für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel-Liestal die provisorische Passerelle und das neue Perron im Bahnhof Basel SBB sowie für den Fernverkehrshalbstundentakt die Doppelspur im Laufental. Rechnet man das Investitionsvolumen der Projekte zusammen, die sich 2024 im Raum Basel bereits im Bau befinden und zählt man auch die von Deutschland investierten Mittel dazu, ergibt sich ebenfalls eine Gesamt-Investition von 1,7 Milliarden Franken.

Die Planungspartner (BAV, SBB, deutsches Bundeseisenbahnvermögen BEV/DB, Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Schweizerische Rheinhäfen SRH) sind sich einig: Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Basel muss für das langfristig nötige Angebot im Güter- und Personenverkehr weiter erhöht werden.

Herzstück ist nur etappenweise realisierbar

Bereits 2021 hatte die Planung im Auftrag des BAV ergeben, dass langfristig eine unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof einerseits sowie dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof St. Johann andererseits erforderlich ist. Diese «Herzstück» genannte Verbindung soll von S-Bahn- und Regionalexpress-Zügen genutzt werden. Das ermöglicht neue Angebote



und grenzüberschreitende Durchbindungen. Gleichzeitig spielt das Herzstück auf den oberirdischen Strecken Kapazität frei für neue Angebote im Fern- und Güterverkehr. Um die neuen Angebote fahren zu können, sind auch auf den Zulaufstrecken Infrastrukturausbauten nötig.

Klar ist seither auch, dass zur Anbindung des Herzstücks ein Tiefbahnhof Basel SBB unumgänglich ist. Einig sind sich die Planungspartner zudem, dass das Herzstück nur etappenweise realisiert werden kann und dass in einem ersten Schritt rund um den Bahnhof Basel SBB die Gleisanlagen optimiert und die Abstell- und Serviceanlagen ausgebaut werden müssen. Einige dieser Massnahmen dienen auch der Vorbereitung des Tiefbahnhofs.

Auch beim Badischen Bahnhof ist ein Tiefbahnhof notwendig

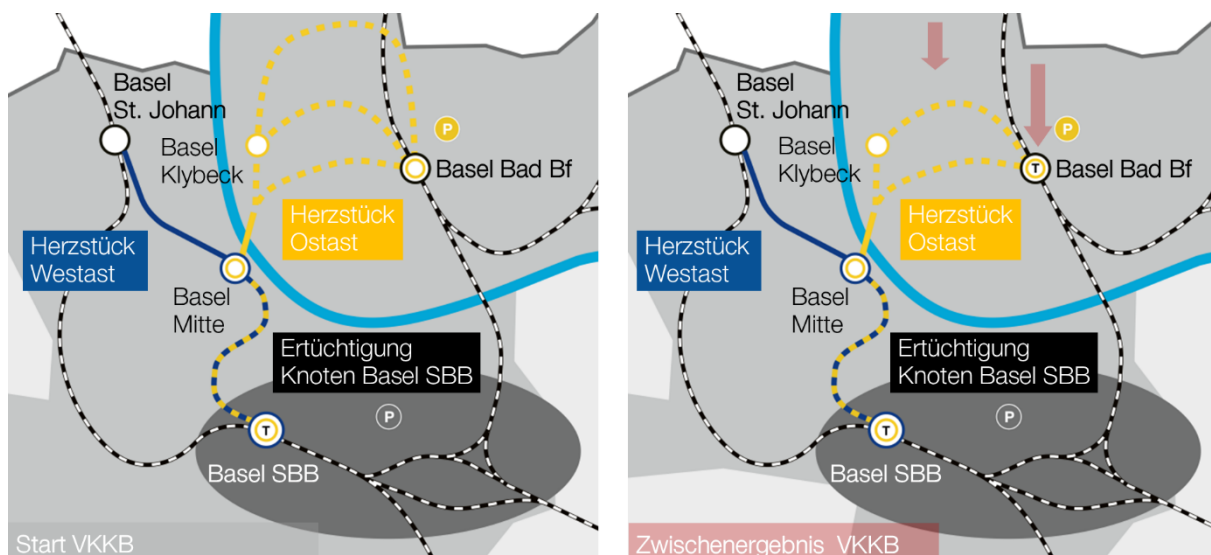
Am Kongress «Bahn 24» vom 2. Mai 2024 hat das BAV Einblick gegeben in den Zwischenstand der «Vorstudie Kapazitätsausbau Bahnknoten Basel» (VKKB). Im Rahmen dieser Vorstudie wird unter anderem die Linienführung des Herzstücks konkretisiert. Auf Grossbasler Seite beinhaltet das Herzstück einen Tunnel vom Bahnhof Basel SBB zur neuen Haltestelle Basel Mitte. Von dort führt je ein Tunnelast Richtung Basel St. Johann und Basel Badischer Bahnhof. Als Zwischenergebnis der Studie zeigt sich, dass die Anbindung des Herzstücks auf der Kleinbasler Seite mit einem Tiefbahnhof unter dem Badischen Bahnhof zu realisieren ist. Eine oberirdische Einbindung hat sich als nicht kostengünstiger und räumlich kaum machbar erwiesen. Noch offen ist die Linienführung des Herzstück-Tunnels zwischen dem Badischen Bahnhof und Basel Mitte. Zur Diskussion stehen zwei Varianten sowie die Realisierung einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle Klybeck.

Gemäss den bisherigen Planungen belaufen sich die Kosten für den gesamten langfristigen Ausbau des Bahnknoten Basels auf ca. 9 Milliarden Franken, zuzüglich der Kosten für Ausbauten auf den Zulaufstrecken. Die Kosten werden in der Vorstudie weiter vertieft. Die Studienarbeiten laufen bis Ende dieses Jahres, der Abschlussbericht liegt voraussichtlich im Frühling 2025 vor.

Realisierungs- und Finanzierungsbeschlüsse stehen noch aus

Für den weiteren Ausbau des Bahnhofs Basel mit dem Herzstück sind Realisierungs- und Finanzierungsbeschlüsse des Bundesparlaments notwendig. In der nächsten Botschaft, die der Bundesrat 2026 zum Bahnausbau präsentieren wird, wird die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 im Fokus stehen. Es handelt sich hierbei um zusätzliche kleinere und mittlere Ausbauten, damit das vom Parlament 2019 beschlossene Angebot mit Zielhorizont 2035/40 gefahren werden kann. Zudem müssen verschiedene mittlere und grössere Bahnhöfe für die steigende Zahl von Reisenden ausgebaut werden. Weiter werden für die Bundesrats-Botschaft im Jahr 2026 erste Massnahmen von neuen Grossprojekten (u.a. Knoten Basel) bewertet und für eine Umsetzung beurteilt. Die nächste umfassende Ausbau-Botschaft des Bundes wird der Bundesrat im Jahr 2030 vorlegen.

Grafik:



-  Tiefbahnhof
-  Ausbau Bahnproduktion
-  in Prüfung: Varianten Ostast, Haltestelle Basel Klybeck
-  gemeinsamer Tunnel Ost- und Westast

Weitere Informationen:

SBB-Webseite zu den laufenden Ausbauten in Basel: [Der Bahnausbau in der Region Basel | SBB](#)

Kontakt/Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch