



Faktenblatt

Datum 23.04.2025

Grundlagen für weiteren Ausbau des Bahnknotens Basel

Ausgangslage

In der Region Basel wird das Bahnnetz derzeit an verschiedenen Orten ausgebaut. Dadurch kann ab Ende 2025 die S-Bahn zwischen Basel und Liestal im Viertelstundentakt verkehren und für die Fernverkehrszüge zwischen Basel, Delémont und Biel kann der Halbstundentakt eingeführt werden. Im Bahnhof Basel SBB wird eine neue, provisorische Passerelle den Zugang zu den Perrons erleichtern. Weitere Angebotsausbauten folgen, zum Beispiel Ende 2027 auf der Hochrheinstrecke und 2030 mit den S-Bahn-Durchbindungen zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass. Für die 2030er-Jahre sind zudem neue Haltestellen, dichtere Fahrpläne und eine Bahnanbindung zum EuroAirport beschlossen, und der Bahnhof Basel SBB wird mit einem neuen Perronzugang ausgebaut.

Um den wachsenden Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehrs auch langfristig gerecht zu werden, sind darüber hinaus weitere Ausbauten im Raum Basel nötig. Hierfür haben das BAV, die beiden Basel, die SBB, das deutsche Bundeseisenbahnvermögen mit der Deutschen Bahn (BEV/DB) und SNCF Réseau von 2017 bis 2022 gemeinsam den Fünfpunkteplan erstellt. Dieser hat gezeigt, dass für das langfristig nötige Bahnangebot in einem ersten Schritt rund um den Bahnhof Basel SBB die Gleisanlagen optimiert und die Abstell- und Serviceanlage ausgebaut werden müssen (Ertüchtigungspaket).

Weiter zeigte sich, dass die unterirdische Bahnverbindung Herzstück, ein Tiefbahnhof im Bahnhof Basel SBB sowie weitere Ausbauten an den Basler Bahnhöfen und auf den Zulaufstrecken nötig sind. Das ermöglicht neue Angebote und grenzüberschreitende Durchbindungen. Gleichzeitig spielt das Herzstück auf den oberirdischen Strecken Kapazität frei für neue Angebote im Fern- und Güterverkehr.



Vorstudie zum weiteren Ausbau

Die Erkenntnisse des Fünfpunkteplans wurden von 2022 bis Ende 2024 mit der Vorstudie zum Kapazitätsausbau des Bahnknotens Basel (VKKB) vertieft und konkretisiert. In der Vorstudie definierten die Planungspartner unter anderem die Linienführung des Herzstücks mit der neuen Haltestelle Basel-Mitte. Weiter zeigte die Studie, dass zur Einbindung des Herzstücks ein Tiefbahnhof auch im Badischen Bahnhof nötig ist. Dies wurde vergangenes Jahr als Zwischenstand kommuniziert – siehe [Medienmitteilung vom Mai 2024](#).

Überdies haben die Planungspartner im Rahmen der Vorstudie auch die Lage des Tiefbahnhofs Basel SBB und dessen Anbindung ans Streckennetz weiter konkretisiert. Zusätzlich präzisierten sie den Umfang des Ertüchtigungspakets für den Bahnknoten Basel. Dieses beinhaltet unter anderem den Bau zusätzlicher Gleise und Anpassungen am West- und Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB. Details zu den Plänen für Ertüchtigungspaket, Tiefbahnhof Basel SBB und Herzstück sind in den Grafiken im Anhang (unten) ersichtlich. Insgesamt zeigt die VKKB-Studie, dass der geplante Ausbau des Bahnknotens Basel technisch umsetzbar ist.

Kosten- und Terminprognose und weiteres Vorgehen

Weil in Basel aufgrund der dichten Besiedlung unterirdische Bauwerke erforderlich sind und oberirdisch viel angepasst werden muss, zeichnen sich hohe Kosten ab. Der Vollausbau des Bahnknotens Basel in den nächsten Jahrzehnten wird gemäss VKKB total rund 14 Milliarden Franken kosten, fünf Milliarden mehr als im Fünfpunkteplan veranschlagt. Hauptgrund für die Kostensteigerung sind höhere Risikozuschläge bei der Berechnung der Endkosten. Diese Zuschläge hat das BAV 2024 aufgrund der bisherigen Erfahrungen schweizweit bei allen Vorstudien angepasst. Weitere Faktoren sind detailliertere Erkenntnisse, die steigende Bahnbau-Teuerung und voll eingerechnete Drittprojekte, bei welchen die genauen Beiträge Dritter noch zu verhandeln sind.

Wie die Vorstudie zeigt, ist die Umsetzung hin zum Zielzustand mit den Tiefbahnhöfen und dem Herzstück aufwändig und zeitintensiv und erst nach der Realisierung der Ertüchtigungsmassnahmen beim Bahnhof Basel SBB und damit frühestens ab Ende der 2040er-Jahre möglich. Aufgrund der vielen Abhängigkeiten wurde während der Bearbeitung der Studie von einem seriellen Bau der einzelnen Objekte ausgegangen. In den nächsten Phasen soll untersucht werden, welche Beschleunigung mit grösseren Fahrplaneinschränkungen und später mit einer parallelen Realisierung erreicht werden kann.

Bund, Bahnen und Kantone sehen vor, den Ausbau des Bahnknotens Basel weiterhin Etappe für Etappe voranzutreiben. Die VKKB bietet eine fundierte Grundlage, um die Planung fortzuführen. So wird das BAV im Jahr 2025 Vorprojekte und Studien für verschiedene Massnahmen des Ertüchtigungspakets bei SBB und BEV/DB in Auftrag geben. Realisierungs- und Kreditbeschlüsse des eidgenössischen Parlaments für diese Massnahmen liegen noch nicht vor. Das Parlament wird voraussichtlich 2027 im Rahmen der nächsten Botschaft zum Bahnausbau darüber entscheiden.

Auswirkungen der Studie «Verkehr '45»

Aktuell erarbeitet die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) Zürich im Auftrag des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Studie Verkehr '45 zur Priorisierung der Ausbauprojekte bei Bahn, Nationalstrasse und in den Agglomerationsprogrammen. Sie dient als Grundlage für die nächsten verkehrspolitischen Schritte und damit auch für die nächste Botschaft des Bundes zum weiteren Bahnausbau. Unabhängig von dieser Priorisierung wird die Planung der einzelnen Projekte fortgeführt, damit die Studie nicht zu einer Verzögerung bei der späteren Realisierung führt. Dies gilt auch für die weitere Planung beim Bahnknoten Basel.

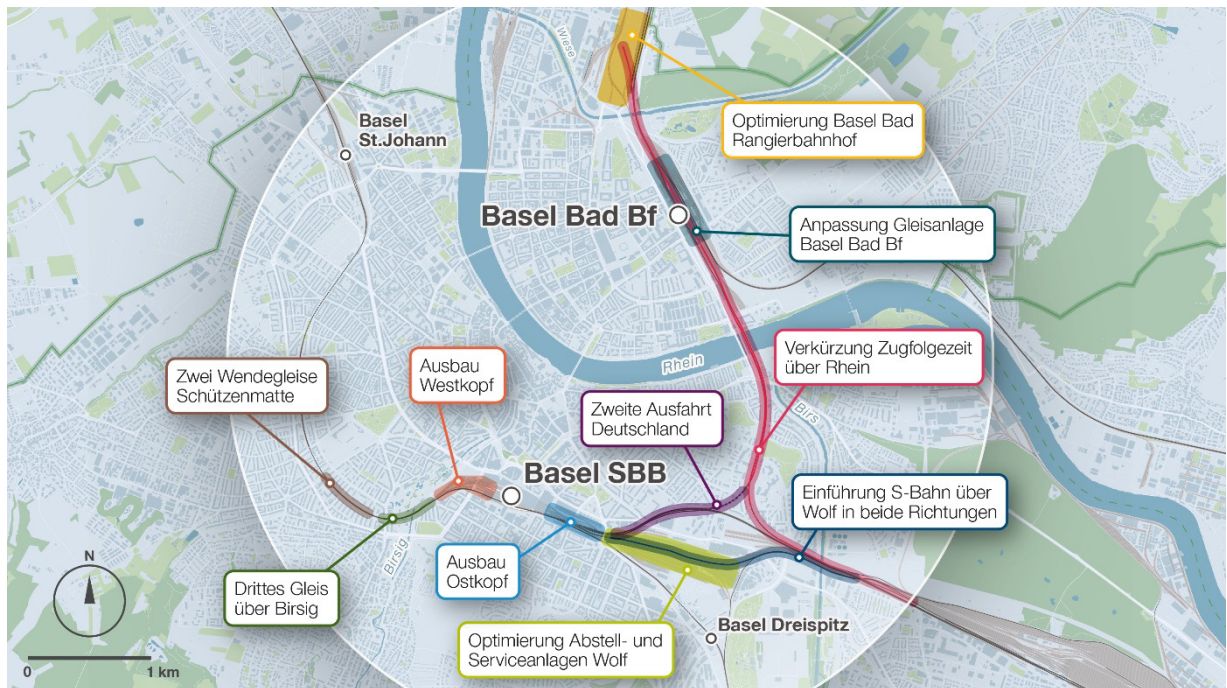
Weitere Informationen:

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

Kontakt/Rückfragen:

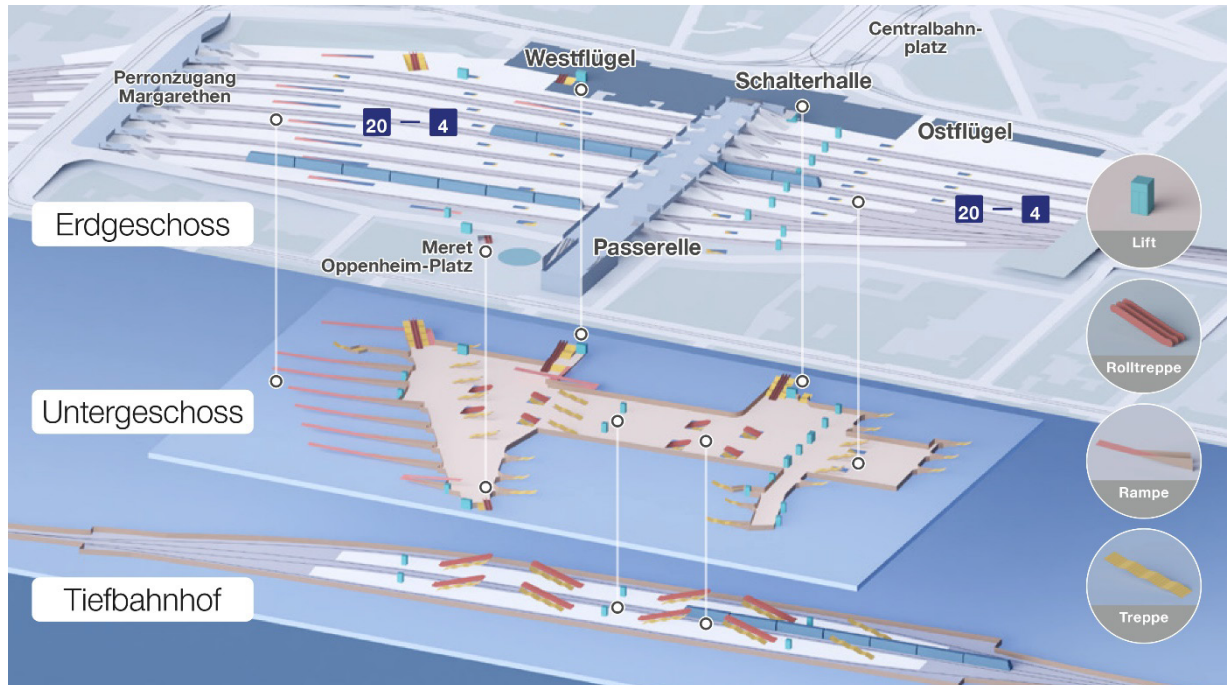
Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch

Anhang 1: Übersichtsplan Ertüchtigungspaket



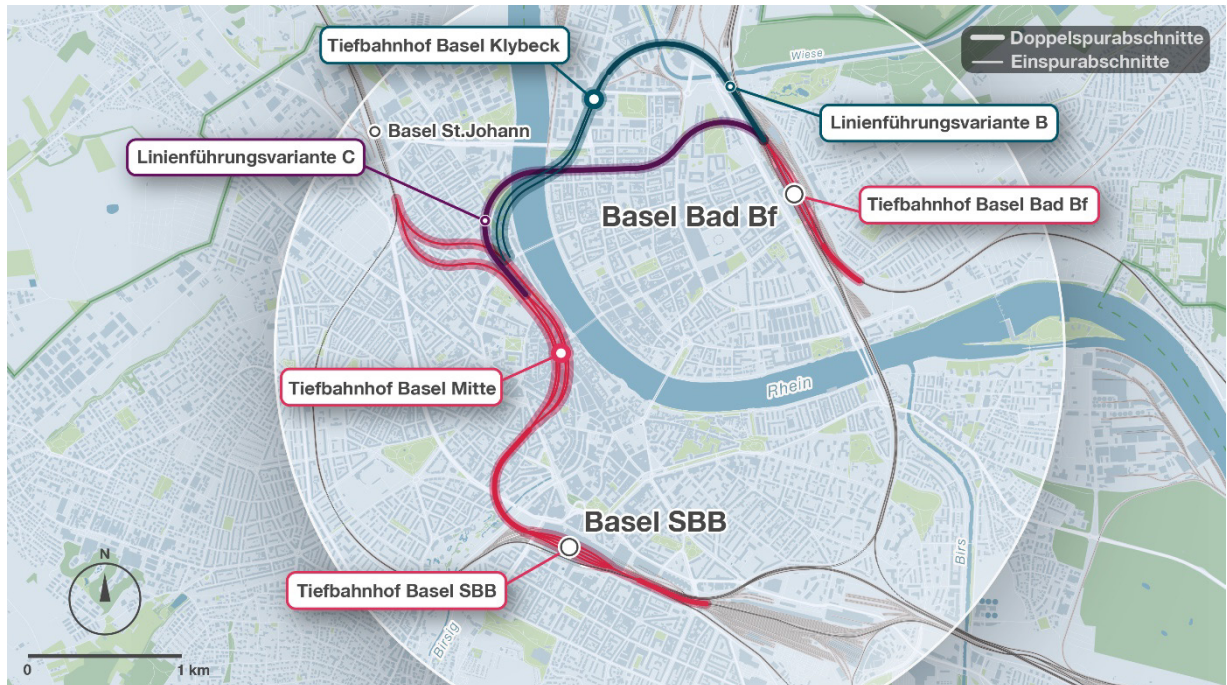
Das Ertüchtigungspaket stellt sicher, dass sowohl das mittel- als auch das langfristige Bahnangebot gefahren werden kann, auch während der Bauphasen für die beiden Tiefbahnhöfe und das Herzstück. Es umfasst unter anderem zwei Wendegleise bei der Schützenmatte und ein drittes Gleis über den Birsig. Zudem sind umfangreiche Ausbauten der Gleis- und Weichenanlagen im West- und Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB und eine Verkürzung der Zugfolgezeit über den Rhein geplant. Neue Abstell- und Serviceanlagen sind ebenfalls nötig, weil deren bestehende Kapazität baubedingt eingeschränkt sein wird und es zudem Platz braucht für die zusätzlichen Züge, welche die kommenden, neuen Bahnangebote fahren. Die Standortsuche in und um Basel und im grenznahen Ausland läuft.

Anhang 2: Übersicht Tiefbahnhof Basel SBB



Der Tiefbahnhof Basel SBB ist das Tor zum künftigen Herzstück. Er soll über zwei Perrons und vier Gleise verfügen und für die Reisenden mit umfangreichen Unterführungen und einem Untergeschoss als Verteilebene zugänglich gemacht werden. Für die Anbindung des Tiefbahnhofs müssen auch die oberirdischen Gleisanlagen in den Bahnhofszufahrten umfassend um- und ausgebaut werden.

Anhang 3: Übersicht Linienführung Herzstück



Auf Grossbasler Seite beinhaltet das Herzstück einen Tunnel vom Bahnhof Basel SBB zur neuen Haltestelle Basel Mitte. Die neue Haltestelle ist ein Tiefbahnhof und besteht aus zwei Kavernen mit je zwei Gleisen und einem Mittelperron. Sie befindet sich unter der Altstadt, in der Nähe des Markplatzes. Von der neuen Haltestelle führt je ein Tunnelast Richtung Basel St. Johann und Basel Badischer Bahnhof. Die Anbindung des Herzstücks auf der Kleinbasler Seite soll mit einem Tiefbahnhof unter dem Badischen Bahnhof realisiert werden. Eine oberirdische Einbindung hat sich als nicht kostengünstiger und räumlich kaum machbar erwiesen. Ausstehend ist noch der Entscheid zwischen zwei Varianten der Linienführung des Herzstück-Tunnels zwischen dem Badischen Bahnhof und Basel Mitte sowie zur Realisierung einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle Klybeck.