

Direkte S-Bahn-Linien vom Elsass in die Nordwestschweiz ab 2030.



In Basel wünscht man sich vom Bund gleich an zwei Bahnhöfen einen Tiefbahnhof, aber mit unterschiedlicher Dringlichkeit.

© Bild: keystone

Am Bahnkongress in Basel haben Vertreterinnen und Vertreter der Regierungen der Grenzkantone Basel-Stadt und Genf auf Staus bei den Ausbauschritten der Bahninfrastruktur hingewiesen. Viele Wünsche und Bedürfnisse werden in die Bahnausbau-Botschaft 2026 einfließen.

S-Bahn-Herzstück mit Tiefbahnhöfen in Basel und viele Ausbauschritte im grenzüberschreitenden, aber auch im innerschweizerischen Bahnverkehr in Genf: In den beiden Bahnknoten Basel und Genf stecken riesige Ausbauprojekte in der Pipeline, wie der

Genfer Regierungsrat Pierre Maudet (Libertés et Justice sociale) und seine Basler Kollegin Esther Keller (GLP) am Donnerstag in Basel erklärten.

Viele teure Wünsche werden in die Bahnausbau-Botschaft 2026 des Bundes fliessen. Darunter fällt das Bedürfnis nach dem Tiefbahnhof Basel SBB quasi als Kopf des Herzstücks, wie Keller und ihr Baselbieter Kollege Isaac Reber an einem Point de Presse zum Bahnkongress sagten. Zur Sprache kam am Kongress zudem ein neuer Tiefbahnhof beim Badischen Bahnhof Basel – ein Projekt, das aber nicht einen Dringlichkeits-Status besitzt.

Nichts Konkretes vom BAV

Zu einer konkreten Aussage diesbezüglich liess sich die Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr (BAV), Anna Barbara Remund, nicht verleiten. Sie sprach beim Herzstückprojekt von einem Marathonlauf in Etappen und nicht von einem Sprint.

Der Tiefbahnhof SBB habe eine gewisse prioritäre Stellung, sagte sie. Zuerst müsse man aber oberirdisch Platz schaffen, um den Ausbau überhaupt bewältigen zu können. Der Bundesrat werde letztlich entscheiden, was in der Botschaft 2026 Platz finden werde.

Vieles sei im Hinblick auf den Bahnhausbau am Knoten Basel bereits im Tun, sagte sie weiter. So seien Projekte unter anderem zur Entflechtung des Regional- vom Fern- und Güterverkehr in der finanziellen Grössenordnung von 1,7 Milliarden Franken in Arbeit.

Kantone als Leader?

Maudet brachte im Zusammenhang mit dem Ausbau-Stau in den grossen Zentren die Idee und Strategie zur Sprache, dass die Kantone und Regionen beim Bahnausbau den Lead übernehmen könnten und sollten. Der Kanton Genf finanziere gewisse Projekte zum Teil jetzt bereits selber, etwas, was auch in Basel-Stadt schon praktiziert werde, wie Keller sagte.

Remund hat gegen Initiativen aus den Kantonen nichts einzuwenden, wie sie sagte. Aber sie sprach sich dafür aus, dass der Lead gemäss dem Prinzip Fabi (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) beim Bund bleiben sollte. Grund ist in erster Linie, das Bahnnetz der Schweiz als Gesamtinfrastruktur mit seinem Taktsystem zu erhalten.