



Donnerstag, 21. Mai 2026
von Anja Sciarra und Martin Regenass

«Was haben die Stadtbasler konkret vom Herzstück, Herr Jauslin?»

Basel stimmt im Juni über Projektierungs-Millionen für den Bahnausbau ab. Bau- und Verkehrsexperte Conrad Jauslin nimmt Stellung.



Conrad Jauslin ist Bauingenieur und Präsident des Vereins Pro Herzstück. Bild: Anja Sciarra

Es ist eine richtungsweisende Abstimmung: Nach rund 25 Jahren Planung kann sich das Basler Stimmvolk am 14. Juni erstmalig zum sogenannten «Herzstück» äussern. Das Mega-Infrastruktur-Projekt sieht eine unterirdische Durchmesserlinie zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof vor. Damit soll das trinationale S-Bahn-Netz und der Bahnknotenpunkt Basel entscheidend ausgebaut werden.

In der Ursprungsvariante für satte 14 Milliarden Franken waren auch unterirdische Haltestellen etwa am Marktplatz, der Schifflande oder im Klybeck sowie ein Tiefbahnhof geplant. Seither haben die Regierungen beider Basel das Projekt ordentlich abgespeckt (Prime News [berichtete](#)). Nur noch die Durchmesserlinie und die Hälfte der Kosten sind geblieben.

In der Abstimmung geht es um verhältnismässig wenige 3,6 Millionen Franken für Projektierungsarbeiten und weiteres Lobbying in Bundesbern. Trotzdem hat die Partei der Arbeit gegen diesen Zusatzkredit erfolgreich das Referendum ergriffen. Die Gegner-Allianz (Prime News [berichtete](#)) steht einem politischen Goliath gegenüber: Fast die gesamte etablierte Politik sowie finanzstarke Verbände befürworten den Bahnausbau – halten diesen sogar für alternativlos.

Die Skepsis in der Bevölkerung ist allerdings ungebrochen gross. Conrad Jauslin, Bauingenieur, Verkehrsexperte und Präsident des Vereins Pro Herzstück, erklärt im Interview, weshalb die Durchmesserlinie so wichtig sei für Basel und die Schweiz.

Herr Jauslin, was bringt das Herzstück der Basler Stadtbevölkerung konkret? Warum sollte sie dieses Ansinnen befürworten?

Mit einer Durchmesserlinie zwischen den Basler Bahnhöfen besteht überhaupt erst die Möglichkeit eines richtigen S-Bahn-Netzes in der Nordwestschweiz. Eine S-Bahn zeichnet sich dadurch aus, dass ich keinen Fahrplan studieren muss, sondern weiss: In wenigen Minuten kommt der nächste Zug.

Das gibt es doch bereits, etwa nach Liestal mit dem Viertelstundentakt. Reicht das nicht?

Richtig! Diese Zulaufstrecke hat man ausgebaut. Insgesamt haben wir aber sieben Talschaften und Gebiete, die mit dem S-Bahn-Netz angebunden würden, vom Fricktal übers Leimental bis ins Elsass und den Oberrhein. Mit der heutigen Bahn-Infrastruktur ist ein Angebotsausbau schlicht nicht möglich. Zwischen Muttenz und Pratteln fahren heute 59 Züge pro Stunde – also fast jede Minute. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht.

Von einem S-Bahn-Netz profitieren Pendler aus der Region. Aber weshalb soll ein Stadtbasler zustimmen? Zwischen den Bahnhöfen fährt auch das 2er-Tram.

Wenn ich vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof will, brauche ich das Herzstück tatsächlich nicht – wenn ich die Sache rein aus der Froschperspektive betrachte und an mich selbst denke. Nur: Basel versteht sich auch als Kultur- und Wirtschaftszentrum. Eines der wichtigsten Kriterien hierfür ist die Erreichbarkeit. Kultur, Läden und Wirtschaft leben von Menschen aus der ganzen Region. Mit einem funktionierenden S-Bahn-Netz steigt die Attraktivität für alle.

Aber der Stadtbasler muss die Baustellen ertragen. Inzwischen liegt ein abgespecktes Projekt vor – die reine Durchmesserlinie. Ohne Stationen Mitte, Marktplatz oder im Klybeck. Fällt damit nicht ein grosser Vorteil für die Städter weg?

Nein, die jetzige Variante ist bewusst auf das Wesentliche reduziert. Aber so, dass man die Haltestellen in einem nächsten Schritt immer noch realisieren könnte. Entscheidend ist eines: Dass die Züge künftig am Bahnhof SBB und am Badischen

Bahnhof nicht mehr wieder dort hinausfahren müssen, wo sie eingefahren sind, sondern weiterfahren können. Das erhöht die Kapazität massiv!



Die Haltestellen in Basel, wie hier an der Schiffände, sind nicht mehr Teil des Projekts. Visualisierung: Herzog und De Meuron

Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel hat in einem LinkedIn-Post die hohen Kosten kritisiert. Zwischen Graz und Klagenfurt sei der siebt längste Tunnel (33km) der Welt für 5,9 Milliarden Euro realisiert worden. In Basel soll zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof ein 6 Kilometer langer Tunnel für geschätzte 7 Milliarden Franken entstehen. Ein Kommentar sei «überflüssig». Ihre Entgegnung?

Wenn dem so wäre, würde ich ihm zustimmen. Ein Tunnel allein kostet nicht so viel. Die hohen Kosten – in der Ursprungsvariante 14 Milliarden Franken – entstehen vor allem deshalb, weil man seit über 50 Jahren im Bahnknoten Basel zu wenig in die Infrastruktur investiert hat. Viele Ausgaben betreffen Arbeiten, die ohnehin nötig sind – etwa Abstellgleise oder Anpassungen für den Güter- und Fernverkehr. Diese wurden ins Herzstück-Projekt integriert, weshalb das Preisschild so hoch erscheint.

Was würde denn der Tunnel, die Durchmesserlinie allein kosten?

So einfach lässt sich das nicht beantworten, weil alles miteinander zusammenhängt. Aber wie gesagt: Ein Grossteil der Kosten entsteht rein dadurch, dass man über sehr lange Zeit nichts getan hat.

Die SBB selbst scheinen aber nicht das grösste Interesse am Ausbau der S-Bahn zu haben.

Die SBB verdienen am Regionalverkehr wenig, zusätzliche Gleise bedeuten auch zusätzliche Kosten. Aber sie haben erkannt, dass ihre Ziele für den Fern- und Güterverkehr ohne zusätzliche Kapazitäten nicht erreichbar sind: so wie etwa die Beschleunigung auf der Nord-Süd-Achse. Die Schweiz – und Basel als Einfallstor insbesondere – ist infrastrukturell am Anschlag – auch weil jahrzehntelang zu wenig gemacht wurde. Deshalb betonen sowohl ETH-Professor Ulrich Weidmann als auch Bundesrat Albert Rösti die Bedeutung der Durchmesserlinie.



Bild: Anja Sciarra

Aber: Fern- und Güterzüge können die Durchmesserlinie wegen der starken Steigung gar nicht nutzen. Ein Zug von Norddeutschland muss ja dann immer noch die Spitzkehre im Bahnhof machen.

Wenn Sie die Prämisse haben, dass die Züge aus Norddeutschland immer vom Bahnhof SBB einfahren. Aber bereits im Fahrplan 2035 ist vorgesehen, dass jeder zweite deutsche Zug nicht mehr im Basel SBB einfährt, sondern direkt zum Badischen Bahnhof. Mit einer Durchmesserlinie stört mich das nicht. Ohne bedeutet das hingegen ein Umstieg von Zug auf Tram auf Zug. Es ist richtig: Das Herzstück ist primär für die S-Bahn gedacht. Aber genau dadurch werden die bestehenden Gleise entlastet und Kapazitäten für Fern- und Güterverkehr frei.

Am 14. Juni erhält das Stimmvolk erstmals nach rund 25 Jahren die Möglichkeit, sich zumindest indirekt zum Herzstück zu äussern. Begrüssen Sie das?

Ja, das finde ich sehr positiv. Wir haben wieder eine Chance, der Basler Bevölkerung zu erklären, worum es geht.

Sehr positiv? Haben Sie das Referendum auch unterschrieben?

Nein, das nicht (lacht). Ich bin natürlich auch enttäuscht. Dass es zustande gekommen ist, zeigt auch, dass es uns in über 20 Jahren nicht gelungen ist, genügend Menschen abzuholen. Das ist eine Kritik, die wir einstecken müssen.

Angenommen, die Gegner reüssieren. Würden Sie ein Nein zu diesem Zusatzkredit an der Urne als Nein zum Herzstück deuten?

Wir wollen, dass Basel Ja sagt zum Herzstück. Ein Ja würden wir somit als Ja zum Herzstück interpretieren wollen. Darum müssten wir es umgekehrt gleich tun. Bei einem Nein wäre es so, dass die Basler Bevölkerung das Herzstück nicht will – ein negatives Signal. Dann hätten wir kommunikativ versagt. Aber was passiert dann? Letztlich liegen Planung und Finanzierung beim Bund, der die Durchmesserlinie für zwingend hält.

Die Gegner schlagen alternativ eine Ringbahn über die Elsässerlinie vor. Dort könnte man in Allschwil und im St. Johann umsteigen. Novartis und Roche wären auch noch angebunden. Was ist Ihr Argument dagegen?

Auch diese Variante wurde schon vor geraumer Zeit diskutiert und detailliert geprüft. Man kam zum Schluss: Die Ringbahn ist nicht zielführend. Heute fahren mehrheitlich Güter- und Fernverkehrzüge über die Elsässerlinie, die von Frankreich auf Basel SBB zufahren, mit je einem Gleis in beide Richtungen. Liesse man fast im Minutentakt Züge drüber laufen, reicht das bei weitem nicht.

Die Befürworter dieser Ringbahn sagen, es braucht lediglich eine neue Rheinbrücke zwischen Frankreich und Deutschland.

(lacht) Ja, nur: Diese Brücke muss noch gebaut werden. Auf einem Terrain, auf dem wir nicht selbst entscheiden können, sondern erst Verträge aushandeln müssen. Und man muss die Elsässerbahn auf vier Spuren ausbauen, vierspurig über den Zolli fahren. Und die ganze dortige Linienführung gibt es ja auch noch nicht. Auch hier bräuchte es wohl einen Tunnel, denn durch die Stadt kann man die Gleise nicht legen. Ein Tunnel, ein Gleis-Ausbau und eine Brücke: das ist garantiert nicht günstiger und auch nicht schneller als die Durchmesserlinie. Im Gegenteil.

Es wird seit Jahrzehnten geplant und viele Millionen Franken investiert. Trotzdem hat der Bund das Herzstück mit Tiefbahnhof depriorisiert und schiebt das ganze auf die lange Bank. Was soll jetzt noch ein bisschen zusätzliches Lobbygeld bringen?

Das stimmt so nicht. Der Weidmann-Bericht sagt klar: Es braucht die Durchmesserlinie. Aber bis 2045 reicht die Zeit für die Umsetzung der Ursprungsvariante mit Tiefbahnhof realistischweise nicht. Deshalb wurde es in eine spätere Kategorie verlegt. Nicht, weil man es hinauszögern will.

Also war der Aufschrei der Regierungen beider Basel im Nachgang zu diesem Entscheid fehl am Platz?

Ich würde das nicht als Aufschrei bezeichnen. Man wusste, dass es zeitlich nicht reicht. Dass das Projekt in der neuen Variante jetzt nur noch das Essenziellste beinhaltet, nenne ich pragmatisch. Wir bieten Hand, damit das S-Bahn-Netz ausgebaut werden kann, ohne davon abzusehen, dass andere Teile des Projekts später noch realisiert werden können.

Man reitet also kein totes Pferd?

Nein! Technisch ist das Projekt längst genügend abgeklärt und konkretisiert, zig Varianten wurden durchgerechnet. Vielleicht wollte man mit der Ursprungsvariante zu viel – die Eierlegende-Wollmilchsau. Man versuchte, politisch alle abzuholen. Mit den Haltestellen, Verzweigungen ins Elsass und so weiter. Daraus wurden zuerst 9, später 14 Milliarden Franken Kosten.

Das Herzstück respektive die Durchmesserlinie würde jahrelange Baustellen bedeuten. Das war auch mit ein Grund, weshalb der Rheintunnel versenkt wurde. Könnte dies das Projekt am Schluss gefährden?

Bauen hat immer Auswirkungen. Aber die Baustellen wären örtlich begrenzt – vor allem beim Bahnhof SBB und beim Badischen Bahnhof.

Wir sprechen von einem unterirdischen Tunnel, es braucht doch sicher Stollen, um zugreifen zu können.

Sicher braucht es den ein oder anderen Zugriff. Aber der Vorteil ist, dass ein grosser Teil des Aushubs per Bahn abtransportiert werden kann.

Wegen den bereits bestehenden Kapazitätsengpässen am Tag müsste dann wohl auch viel in der Nacht gebaut werden. Für die Bevölkerung ist das nicht angenehm.

Im Projekt sind ja auch zig Massnahmen enthalten, um genügend Ausweichmöglichkeiten zu schaffen und die Baustelle möglichst effizient zu betreiben.

Wie wollen Sie die Basler Bevölkerung von der Notwendigkeit überzeugen?

Wir sind sehr breit aufgestellt mit einem Komitee und Unterstützung aus Politik und Verbänden. Im Verein Pro Herzstück sind Politiker oder Politikerinnen sämtlicher Parteien der beiden Basel vertreten, die Handelskammer ist dabei, Regio Basiliensis und so weiter. Dass diese Abstimmung kein Selbstläufer ist, sehen wir am Referendum. Wir müssen proaktiv kommunizieren, in der Bevölkerung, in den Medien: Die Durchmesserlinie ist zentral wichtig, nicht nur für die Region, sondern letztendlich die ganze Schweiz – mit Basel als verkehrstechnisches Einfallstor.

Und wenn die Bevölkerung Nein sagt?

Wir haben keinen Plan B. Wir wollen, dass Basel Ja sagt zur Durchmesserlinie.