



Zeitung für die Region Basel

Fünf Milliarden mehr für Basler Tiefbahnhof und Herzstück

Bund, Kantone und SBB wollen den umfassenden Bahnausbau in Basel frühestens ab 2040 umsetzen.

**Andreas Schwald
und Christian Mensch**

14 Milliarden Franken – so teuer soll der Ausbau des Bahnknotens Basel mit Tiefbahnhof Basel SBB und Herzstück werden. Das sind nochmals fünf Milliarden Franken mehr, als zuvor geschätzt worden war. Dies ist das Ergebnis einer Vorstudie zum Kapazitätsausbau in Basel, welche das Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführt hat. Immerhin: Es besteht Einigkeit, dass der grosse Bahnausbau auf dem Schienen-

netz in Basel ohne Alternative sei. Der Zeithorizont ist für aktuelle Verhältnisse so astronomisch wie der Preis: Frühestens ab 2040 sollen die zwei grossen Filetstücke – die Tiefbahnhöfe und das Herzstück – des Ausbaus umgesetzt werden. Kostentreiber bei der Schätzung waren nach Angaben des BAV neue Risikozuschläge bei den Berechnungen der Endkosten.

Tüchtig gebaut werden soll aber schon vorher. Denn um in den Genuss des Herzstücks zu kommen, braucht es neuerdings ein «Ertüchtigungspaket»

für das Schienennetz in Basel. Auch dies ist ein Ergebnis der Vorstudie des Bundes. Das Paket hat es in sich: Insbesondere in Basel West wird die Elsässerbahn deutlich ausgebaut. Dafür muss Grünfläche weichen, Brücken müssen umgebaut werden und es entstehen zwei neue Abstellgleise bei der Schützenmatte. Auch Richtung Osten wird gebaut, dort ist allerdings weniger dicht besiedeltes Gebiet betroffen.

Das Ertüchtigungspaket sei unabdingbar für die nachfolgende Realisierung von Herzstück und Tiefbahnhof,

sagten die Verantwortlichen am Mittwoch. Denn um unter Betrieb den Ausbau sicherstellen zu können, brauche es Kapazitäten auf dem bestehenden Netz. Und um die Verweildauer der Züge im Bahnhofbereich zeitlich zu minimieren, wollen die SBB die Kompositionen bis zur nächsten Abfahrt möglichst in der Nähe parkiert haben. Damit würden Perrons für nachfolgende Züge frei. Um das zu ermöglichen, muss jedoch zuerst das enge Schienengeflecht im Osten und Westen entwirrt werden.

Region

Neues Preisschild für den Basler Bahnknoten: 14 Milliarden Franken

Andreas Schwald

In Basel muss das Schienennetz beziehungsweise die gesamte Bahninfrastruktur ausgebaut werden. Das ist mittlerweile von allen Seiten unbestritten. Der Bund, die Kantone, die SBB und auch die Eisenbahngesellschaften von Frankreich und Deutschland sind einer Meinung: Basel braucht dringend mehr Kapazitäten. Die Fragen sind nur: wann – und für wie viel Geld?

Denn die Fragen nach Herzstück und Tiefbahnhof hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) mittlerweile beantwortet: Es braucht beide. Das heisst, Basel wird seine unterirdische Gleisverbindung erhalten. Dasselbe gilt für den Tiefbahnhof Basel SBB. Ohne den in den Untergrund erweiterten Bahnhof kann es kein Herzstück geben. Am Mittwoch präsentierten die Verantwortlichen des BAV, aber auch der SBB und des Kantons Basel-Stadt die Resultate der Vorstudie für den Bahnknoten Basel.

Klar ist mittlerweile, dass das Herzstück frühestens ab 2040 realisiert werden kann. Der Vollausbau wird aktuell auf 14 Milliarden Franken ge-

schätzt. Das seien nochmals fünf Milliarden Franken mehr, als im vorgängigen Fünf-Punkte-Plan geschätzt worden war.

Hauptgrund seien höhere Risikozuschläge bei der Berechnung der Endkosten. Zur Realisierung des Herzstücks – das nun mit

zwei neuen Tiefbahnhöfen Basel Mitte, also beim Marktplatz, und Basel Klybeck als Variante rechnet – braucht es den Tiefbahnhof

Basel SBB sowie einen Tiefbahnhof am Badischen Bahnhof. Letzteres teilten die Verantwortlichen bereits mit. Dass dringender Handlungsbedarf besteht, sei unbestritten. «Der Ausbau des Bahnknotens ist alternativlos», sagte denn auch Marco Galli, Koordinator Bahnknoten beim Kanton Basel-Stadt.

«Wie die Vorstudie zeigt, ist die Umsetzung hin zum Zielzustand mit den Tiefbahnhöfen und dem Herzstück aufwendig und zeitintensiv», heisst es in der Medienmitteilung. Thomas Staffelbach, bei den SBB für den Bahnknoten zuständig, wies auf die unterschiedlichen Ausbauschritte hin. Eine zentrale Vorbedingung für die Realisierung von Herzstück und Tiefbahnhöfen ist die Ertüchtigung des heutigen Basler Netzes.

Dimensionen des neuen Tiefbahnhofs sind geklärt

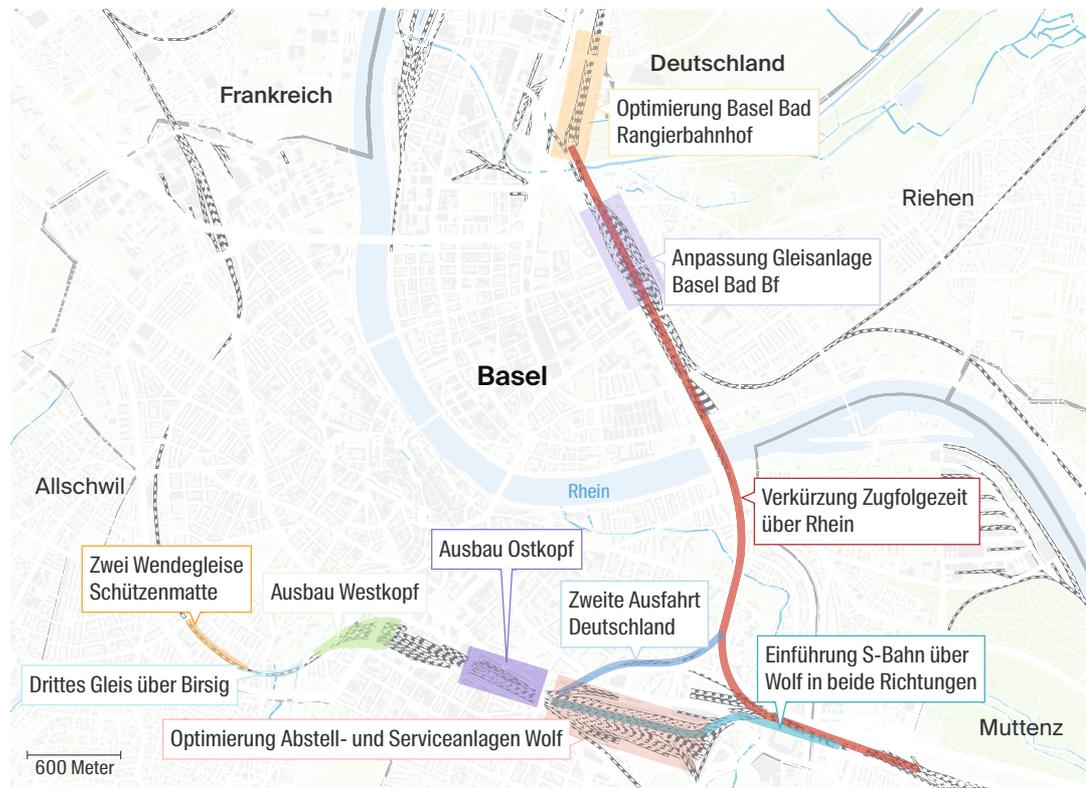
Erst steht für die SBB der Ausbauschritt 2035 an: die Haltestelle Basel Neuallschwil, der Perronzugang Margarethen, die Haltestelle Dornach Apfelsee, das Wendegleis in Aesch sowie die Doppelspur Grellingenduggingen. Zudem bauen die

Deutsche Bahn und die SNCF in Frankreich aus; dort soll unter anderem bis 2035 endlich der Bahnanschluss an den Euro-Airport entstehen.

Das Ertüchtigungspaket soll dann sicherstellen, «dass sowohl das mittel- als auch das langfristige Bahnangebot gefahren werden kann», wie es weiter heisst. Das bedeutet: Es muss bereits während des Baus von Herzstück und Tiefbahnhöfen funktionieren können (siehe Artikel oben). Der Bahnhof SBB soll nach Osten und Westen hin ausgebaut werden und es soll eine zweite Ausfahrt nach Deutschland entstehen. Beim Wolf wird zudem die S-Bahn neu in beide Richtungen geführt. Nach Deutschland gibt es eine Verkürzung der Zugfolgezeit über den Rhein, Anpassung der Gleisanlagen am Badischen Bahnhof und eine Verbesserung dessen Rangierbahnhofs.

Auch sind die Dimensionen des dreistöckigen Tiefbahnhofs Basel SBB geklärt. Er wird über ein Erdgeschoss verfügen – dort, wo die Passerelle steht –, dazu über ein Untergeschoss und darunter kommt der Tiefbahnhof zu stehen.

Ertüchtigung Bahnknoten Basel



Quelle: OSM, Lizenz Odbl 1.0/SBB/BAV / Karte: mlu