Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Basel, 26. April 2017

Medienmitteilung
Sperrfrist: Mittwoch, 26.4.17, 12:15 Uhr

Trinationale S-Bahn Basel: Linienführung Herzstück und Anschlüsse der Bahnhöfe geklärt

Die trinationale Region Basel braucht eine leistungsfähige S-Bahn mit dichtem Takt und durchgehenden Linien. Dazu ist die Erweiterung der Bahninfrastruktur dringend notwendig. Schlüsselelement ist das Herzstück, die neue unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof sowie dem Bahnhof St. Johann. Nun liegt eine Bestvariante für die Linienführung und die Anschlüsse an die drei Bahnhöfe vor. Sie ist abgestimmt auf den Ausbau der S-Bahn-Zulaufstrecken und die verbesserte Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB. Die vorgestellte Lösung bringt einen markanten Mehrwert für die Bahnkundinnen und -kunden, hat ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis und begünstigt die weitere Entwicklung der Stadt und des Grossraums Basel. Sie kommt ohne teure Tiefbahnhöfe aus und kann in Etappen realisiert werden. Am Bahnhof Basel SBB eröffnet sie die Chance, mit einem neuen Platz an Stelle der bisherigen Margarethenbrücke einen städtebaulich höchst attraktiven Zugang zu den Perrons und zur Innenstadt zu schaffen.

Welche Infrastruktur braucht es, damit die Angebotsvorstellungen für die trinationale S-Bahn umgesetzt werden können? Wie soll die Linienführung des Herzstücks verlaufen? Wie wird das Herzstück an den Bahnhof Basel SBB, den Badischen Bahnhof und den Bahnhof St. Johann angeschlossen? Wo sollen sich die Haltestellen befinden? Wie sollen der Bahnhof Basel SBB künftig erschlossen und die schon heute prekäre Personenfluss-Situation verbessert werden? Und welche Ausbauten braucht es auf den einzelnen Zulaufstrecken? Diese Fragen standen im Zentrum der Untersuchungen, die die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in enger Abstimmung mit der SBB, der Deutschen Bahn (DB) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführt haben.

Heute präsentierten die beiden Basel die Ergebnisse, die im sogenannten Synthesebericht festgehalten sind. Im Zentrum des Berichts steht der Variantenvergleich für die Linienführung des Herzstücks, dem zentralen Element eines zukunftsfähigen S-Bahn-Systems für die trinationale Region. Nebst vier Tunnelvarianten wurde auch eine Variante ohne Herzstück untersucht. Die Arbeiten bestätigen klar den Kundennutzen des Herzstücks: Die Tunnelverbindung zwischen Bahnhof Basel

Konsortium Bahnknoten-/Herzstück-Basel
Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
Dufourstrasse 40, Postfach
4001 Basel
www.herzstueck-basel.ch

Tel. Sekretariat +41 61 267 48 38
Tel. für Medienanfragen +41 79 619 46 18
E-Mail info@herzstueck-basel.ch

SBB und Badischem Bahnhof ist die Voraussetzung für dichtere Takte, weniger Umsteigevorgänge, kürzere Reisezeiten und eine Entlastung der Tramlinien, die durch die Basler Innenstadt führen.

Aus dem Vergleich ging die sogenannte Variante „HOCH Y“ klar als Bestvariante hervor, die nun weiterverfolgt wird. „Hoch“ bedeutet, dass die Tunnelstrecke oberirdisch an den Bahnhof SBB, den Badischen Bahnhof und den Bahnhof St. Johann angeschlossen wird. Das Herzstück verläuft vom Bahnhof SBB zuerst via Elsässerbahn, taucht westlich des Zollis ab und erreicht in einem Bogen via Schützenmatte die neue Tiefhaltestelle Basel Mitte. Die Strecke unterquert anschliessend den Rhein, erschliesst das Klybeck-Areal mit einer weiteren neuen Haltestelle und erreicht von Norden her den Badischen Bahnhof. Der Buchstabe „Y“ steht für den Abzweiger ab der Haltestelle Mitte: Über ihn werden der Bahnhof St. Johann und von dort aus der EuroAirport ans S-Bahn-Netz angebunden.

Die Bestvariante verzichtet auf teure Tiefbahnhöfe. Dies ermöglicht einen einfacheren Betrieb der Bahnhöfe, geringere Behinderungen während der Bauphase, tiefere Erstellungskosten und ein günstigeres volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die Bestvariante ist städtebaulich besonders attraktiv, weil sie nebst dem Stadtzentrum auch den grossen Entwicklungsschwerpunkt Basel Nord erschliesst. Am Bahnhof SBB bietet sich die Chance, einen zweiten leistungsfähigen Perronzugang zu schaffen, indem die Margarethenbrücke durch einen neuen Margarethenplatz ersetzt und direkt mit den Perrons verbunden wird. Damit entstehen ein städtebaulich attraktiver Umsteigeort zwischen Tram, Bus und Bahn, ein direkterer Zugang zur Innenstadt und ein neues Bahnhofsportal.

Nicht zuletzt ermöglicht die Bestvariante auch eine allenfalls gebotene zeitlich gestaffelte Umsetzung: In erster Priorität wird die Tunnelverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof realisiert, womit schon von Anfang an ein grosser Kundennutzen erzielt wird. Durch eine spätere Ergänzung des Abzweigers Richtung Bahnhof St. Johann und EuroAirport wird der Kundennutzen nochmals deutlich gesteigert.

Das Herzstück liegt im Zentrum der künftigen trinationalen S-Bahn. Es verknüpft die sieben Äste des Netzes miteinander und ermöglicht mehr, bessere und schnellere Verbindungen innerhalb der Agglomeration. Es steigert damit den Nutzen der geplanten Investitionen auf den Zulaufstrecken. Dies sind der Ausbau im Ergolztal, die Doppelspur im Laufental, die Kapazitätserweiterung zwischen Pratteln und Rheinfelden, die Hochrheinelektrifizierung, die Ausbauten im Wiesental, die Erweiterung auf vier Gleise am Oberrhein sowie der Bahnanschluss des EuroAirports.

Mit der nun vorliegenden Bestvariante des Herzstücks ist ein wesentlicher erster Teil des Auftrags aus dem Ratschlag zum Vorprojekt erfüllt, den die beiden Basler Parlamente im September 2014 verabschiedet hatten.

Die Investitionen für das Herzstück allein (ohne Zulaufstrecken, jedoch inklusive Anbindung an die Bahnhöfe) betragen 1.9 Milliarden Franken. Der Y-Ast allein kostet 0.4 Milliarden Franken. Er zieht auch Ausbauten der Bahnhöfe St. Johann und EuroAirport (2. Etappe) nach sich, so dass sich die Gesamtkosten Herzstück inklusive Y-Ast bis EAP auf 2.8 Milliarden Franken belaufen.

Die gesamten Investitionskosten für alle Massnahmen zu Gunsten der trinationalen S-Bahn betragen nach aktueller Schätzung 4.25 Milliarden Franken. Von diesen Gesamtkosten entfallen

rund 800 bis 900 Millionen Franken auf ohnehin notwendige Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen und von Dritten zu erwartende Finanzierungsbeiträge. Die effektiven Ausbaukosten zu Lasten STEP AS 2030/35 belaufen sich somit auf rund 2.6 Milliarden ohne Y-Ast bzw. 3.3 Milliarden inklusive Y-Ast.

Der Synthesebericht liegt nun beim Bund, der die Ergebnisse im Hinblick auf die Botschaft über den nächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur prüft. Die beiden Kantone werden auf der Basis der Bestvariante die Planungsarbeiten im Rahmen des Vorprojekts in enger Abstimmung mit dem BAV, der SBB und der DB vorantreiben. Ausserdem werden sie zusammen mit der SBB die zukünftige Gestaltung des Bahnhofs Basel SBB weiter konkretisieren.

Regierungsrätin Sabine Pegoraro (BL) und Regierungsrat Hans-Peter Wessels (BS) unterstrichen an der Medienkonferenz: „Die Region ist sich über die Grenzen hinaus einig: Sie will und braucht den Ausbau der regionalen Bahninfrastruktur. Eine attraktive, leistungsfähige S-Bahn in der trinationalen Region Basel ist ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung und die Attraktivität der dynamischsten Wirtschaftsregion der Schweiz.“ Martin Dätwyler, stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel, bestätigte, dass die Wirtschaft ein grosses Interesse am Ausbau der Bahninfrastruktur hat und geschlossen hinter diesem Vorhaben steht: „Das Herzstück und der Ausbau der Zulaufstrecken sind zwingend für ein leistungsfähiges Schienennetz und ein attraktives S-Bahn-Angebot. Davon profitieren die Unternehmen ebenso wie die Arbeitspendler und die Bevölkerung innerhalb und ausserhalb der Region.“ Rudolf Dieterle unterstrich als Koordinator Bahnknoten: „Die Region demonstriert mit den in kurzer Zeit und in hoher Intensität durchgeführten Vertiefungsarbeiten, dass sie nicht nur weiss, WAS sie will, sondern auch WIE und WANN. Nun gilt es, diese Botschaft nach Bern zu tragen.“

Unterlagen

Auf der Website www.herzstueck-basel.ch stehen unter der Rubrik „Aktuell“ vertiefende Unterlagen und Bilder zum Download bereit.

Weitere Auskünfte

Rudolf Dieterle, Telefon +41 (0) 79 667 31 66
Koordinator Bahnknoten Basel

Rémy Chrétien, Telefon +41 (0) 79 619 46 18
Medienverantwortlicher Herzstück-/Bahnknoten-Basel