

Interpellation Nr. 57 (Mai 2025)

25.5227.01

betreffend Ergebnisse der Vorstudie zum Bahnknoten Basel durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und parl. Reaktionen – Fragen zum Herzstück

Am 22.4.25 wurden die Ergebnisse der Vorstudie zum Bahnknoten Basel durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) präsentiert. Ein Schock für die Region Basel. Die Gesamtkosten für den Basler Bahnknoten sollen von 9 auf 14 Milliarden Franken steigen. Die Inbetriebnahme der beiden Tiefbahnhöfe ist gemäss BAV etwa im Jahr 2080 möglich sein. Idee des Projektes wäre, dass ein neuer Tiefbahnhof nicht nur die heutigen Gleisanlagen entlasten soll, er hat auch zentrale regionale Bedeutung (wirtschaftlich, klimapolitisch) und soll zudem die internationalen Verbindungen ab Basel ermöglichen, indem es im Bahnhof Basel oberirdisch mehr Platz geben soll.

Zwecks Klärung haben am 7. Mai die Nationalrätin Florence Brenzikofer (Grüne, BL) zusammen mit den Nationalrätinnen der Kantone BL & BS eine Anfrage eingereicht. Dieser stellt dem Bundesrat kritische Fragen zu den exorbitant hohen Kosten von 14,2 Milliarden Franken für den Ausbau der Basler S-Bahn inklusive Herzstück (und inklusive 2,3 Milliarden für Ertüchtigungsmassnahmen) rund um Basel SBB und fordert Erklärungen zum angekündigten Zeithorizont 2080. Welche Erfahrungen das BAV dazu bewogen haben, die Kosten mit Risikozuschlägen derart massiv zu erhöhen (schaffe vor allem falsche Anreize ect.); beim Tiefbahnhof Basel SBB nicht der gleiche Massstab gelte, wie für bereits realisierte Tiefbahnhöfe in der übrigen Schweiz oder für den Tiefbahnhof Bern, der zurzeit in Bau ist.

Zu den Kostenberechnungen und zeitlichen Priorisierung des BAV (z.B. S-Bahn-Verbindung «Herzstück» könne parallel, statt etappenweise gebaut werden) haben zuvor bereits die Ständerätinnen Eva Herzog (SP, BS) und Maya Graf (Grüne, BL) Vorstösse eingereicht. Die Antworten des Bundesrats sind jedoch schon da unbefriedigend ausgefallen. Und das BAV könne die Mehrkosten gemäss der neuen Berechnungsmethode nicht genau beziffern. Für die Basler S-Bahn werde ein Risikozuschlag angewendet. Und die Ankündigung, dass neu alle Grossprojekte/ Verkehrsprojekte mit Realisierungshorizont 2045 von der ETH überprüft würden.

In diesem Kontext bittet die Interpellantin den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

Falls die ETH-Studie nicht im Sinne der Regierung BS, die regionalen Vertreter:innen in Bern mit ihren Fragen auch keine Verbesserung im Prozesse erreichen, ist die Regierung bereit eine reduzierte Planung mit einer schnelleren Umsetzungschance anzugehen? Seit über 20 Jahren wird am Infrastrukturausbau Basel rumgebastelt und an dieser Herzstückidee festgehalten. Wäre die Regierung bereit, diesen Teil des Bahnknoten-Umbaus zu Gunsten des langfristigen, internationalen Bahnanbindung nochmals grossräumig anzudenken, in Frage zu stellen? Damit das Gesamtverkehrssystem der Kantone BS/ BL mit entsprechenden Massnahmen schnell zu stärken; die Schienenkapazitäten schneller zu steigern, die grenzüberschreitenden Mobilität schnell zu verbessern. Und so zeitnah - nicht erst in 60 Jahren - die gewünschte Grundlage zu bieten, um die langfristigen Ziele einer klima- und siedlungsverträglichen Mobilität in der Region anzugehen.

Brigitta Gerber