

Das Gutachten «Verkehr '45» von Ulrich Weidmann empfiehlt, das 14,2 Milliarden Franken teure Ausbauprojekt des Bahnknoten Basel incl. Herzstück nicht zu priorisieren. Diese Einschätzung überrascht nicht: Die Finanzierung des Projekts sowie der sehr lange Zeithorizont bis zur Realisierung gelten seit einiger Zeit als unrealistisch und politisch schwer vermittelbar.

Gleichzeitig ist klar, dass der Bahnknoten Basel ein national bedeutender Verkehrsknoten und ein zunehmender Engpass im schweizerischen Bahnnetz ist, dessen Leistungsfähigkeit angesichts des wachsenden Personen- und Güterverkehrs dringend ausgebaut werden muss. Für einen nachhaltigen Kapazitätsausbau scheint dabei eine unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof als Schlüsselement, da sie die bestehenden Flaschenhälse entschärft, Trassen freispielt und sowohl der regionalen S-Bahn wie auch dem nationalen Personen- und Güterverkehr zugutekommt.

Der Regierungsrat verfolgt die Strategie einer Etappierung des Ausbaus des Bahnknotens Basel und priorisiert dabei den Tiefbahnhof Basel SBB als eigenständige erste Etappe. Diese soll in die nächste Botschaft des Bundesrats zum Infrastrukturausbau aufgenommen werden. Für diese Etappe werden Kosten von rund 3 Milliarden Franken veranschlagt.

Die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements hat allerdings öffentlich festgehalten: «Der Tiefbahnhof alleine hat keinen Nutzen.» (Basler Zeitung, 14. Oktober 2025)

Vor diesem Hintergrund stellen sich grundlegende strategische Fragen, um deren Beantwortung der Regierungsrat gebeten wird:

1. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass er den Bundesrat und das eidgenössische Parlament von einem Projekt überzeugen kann, das er selbst öffentlich als «alleine ohne Nutzen» bezeichnet? Wie begründet der Regierungsrat gegenüber dem Bund die Priorisierung eines solchen Projekts?
2. Hat der Regierungsrat alternative Etappierungen und Priorisierungen geprüft, die nicht den Tiefbahnhof an die erste Stelle setzen? Falls ja: Welche Alternativen wurden konkret untersucht und mit welchen verkehrlichen, finanziellen und zeitlichen Argumenten wurden sie verworfen? Falls nein: Weshalb nicht?
3. Hat der Regierungsrat insbesondere eine kostengünstige Minimalvariante einer unterirdischen Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof geprüft, mit Fokus auf Betrieb, Kapazität und Kosten?
4. Falls eine kostengünstige Minimalvariante geprüft wurde: Aus welchen Gründen wurde der Bau des Tiefbahnhofs gegenüber der Minimalvariante einer unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Basler Bahnhöfen priorisiert? Falls diese Variante nicht geprüft wurde: Aus welchen Gründen erfolgte keine Untersuchung und welche Überlegungen sprechen gegen diese Variante?

Franz-Xaver Leonhardt