



Kanton Basel-Stadt

Das Herzstück Basel – das fehlende Glied im trinationalen Bahnverkehr

SVI NWCH, Online-Vortrag, 07.12.2022

Marco Galli, Tiefbauamt Basel-Stadt, BS-Koordinator Bahnknoten Basel

Angebotsausbau

Basel wächst – und damit die öV-Nachfrage. Z.B. im Regionalverkehr:

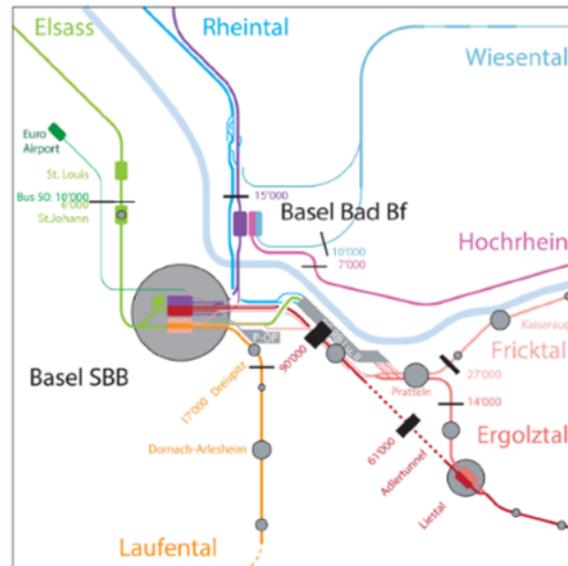
Zuwachs
Trinationale
Agglomeration
Basel
2017/18 – 2040

Einwohner
+138'000 (16%)

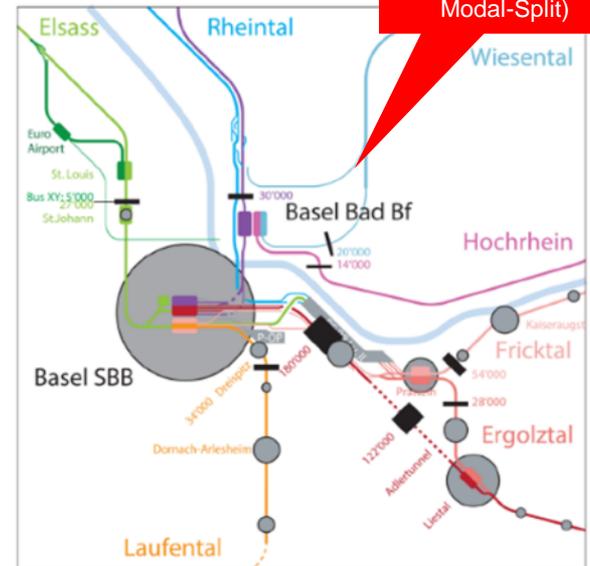
Beschäftigte
+89'000 (17%)



Nachfrage 2016



Nachfrage > 2040

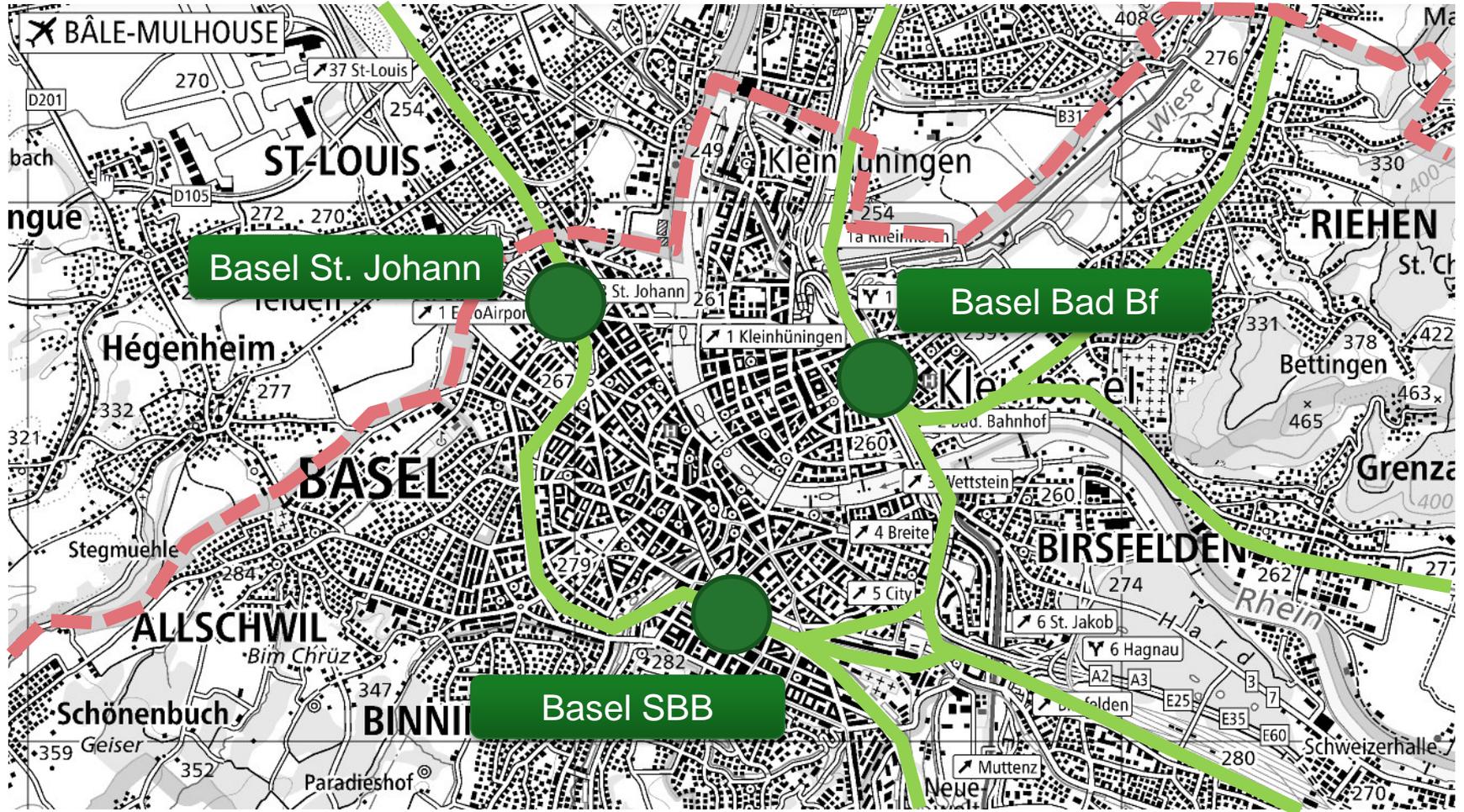


Nachfrage verdoppelt
(inkl. Verschiebung Modal-Split)

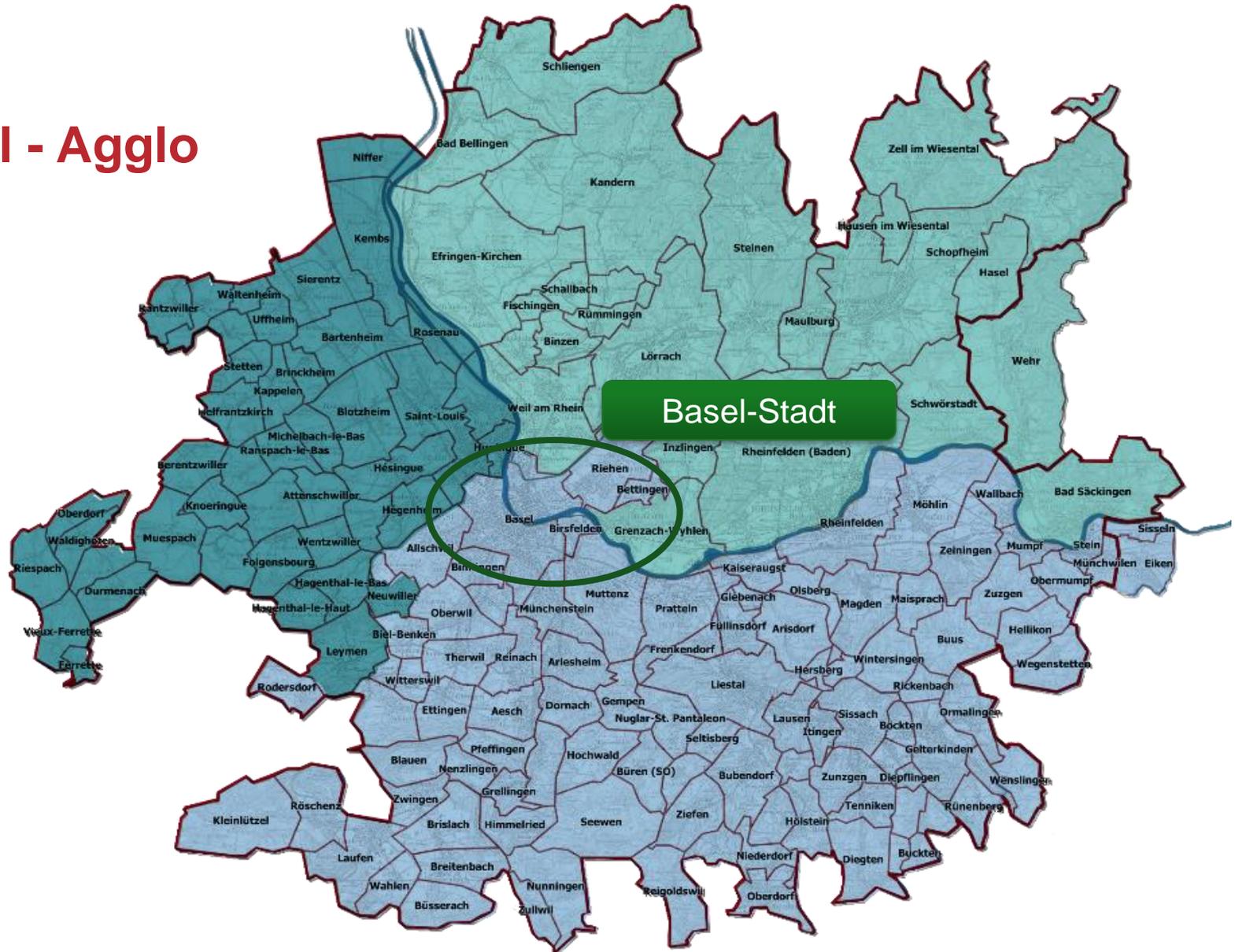
100'000
 10'000
 1'000

Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)
 Quelle: Gesamtverkehrsmodell Basel-Stadt

Basel

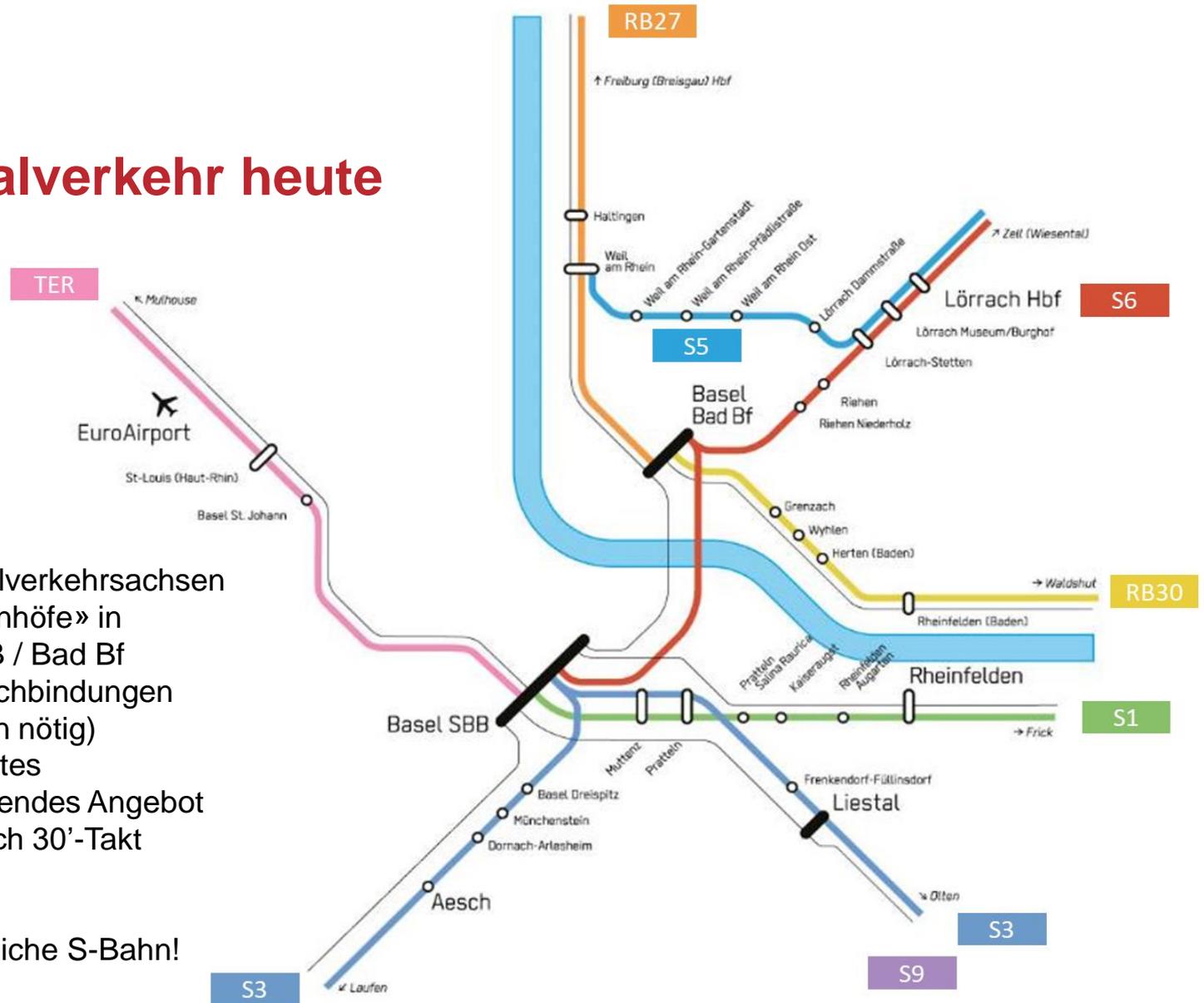


Basel - Agglo



Regionalverkehr heute

- 7 Regionalverkehrsachsen
- «Sackbahnhöfe» in Basel SBB / Bad Bf
- Keine Durchbindungen (umsteigen nötig)
- beschränktes grenzquerendes Angebot
- Mehrheitlich 30'-Takt
- keine wirkliche S-Bahn!



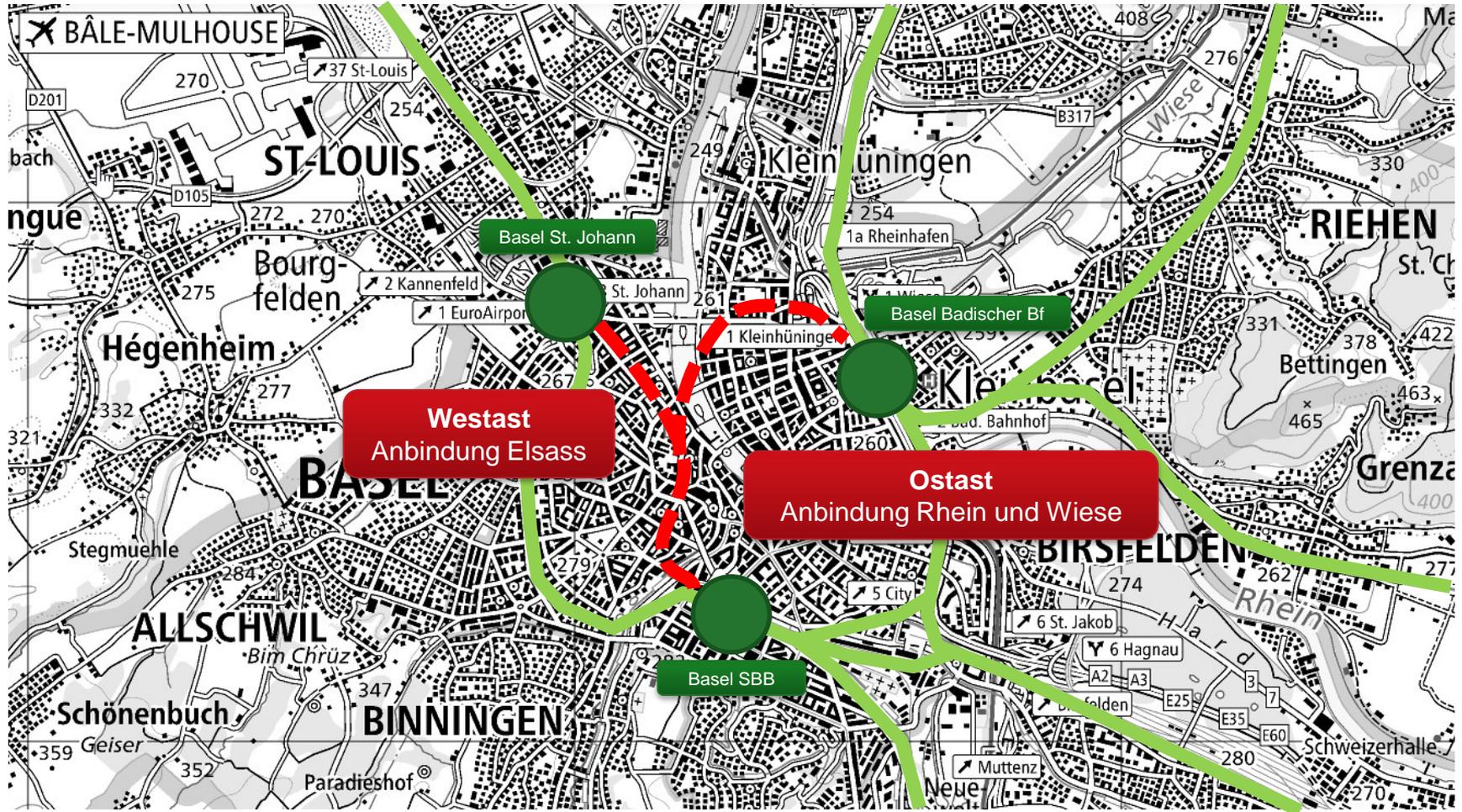
Angebotskonzept für trinationale S-Bahn

Herzstück:
 → Erschließung Mitte/Klybeck
 → Durchbindungen

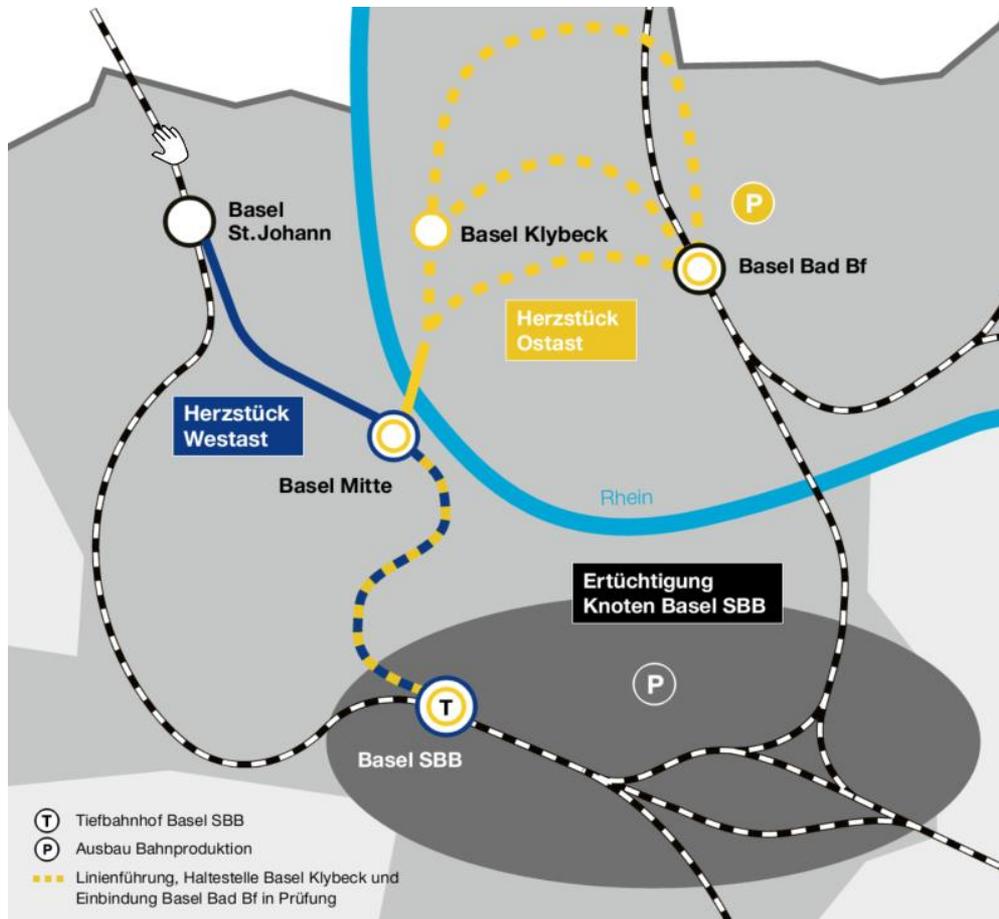
- 7 Regionalverkehrsachsen
- Durchgangsbahnhöfe in Basel SBB / Bad Bf
- attraktive Durchbindungen
- ausgebautes, grenzquerendes Angebot
- zusätzliche Haltepunkte
- Mehrheitlich 15'-Takt
- Echte, trinationale S-Bahn!
- Schlüsselinfrastruktur:
Das Herzstück



Das Herzstück – Kernelement für trinationale S-Bahn



Das Herzstück – Mengengerüst



Ausbau bestehender Bahnhöfe	3
<ul style="list-style-type: none"> > Basel SBB (tief) > Basel Badischer Bf (tief od. hoch) > Basel St. Johann 	
Neue Bahnhöfe	2
<ul style="list-style-type: none"> > Basel Mitte > Basel Klybeck * 	
Portale, Zuläufe	3
<ul style="list-style-type: none"> > Wolf (zu Basel SBB) > Rankhof (zu Basel Bad Bf) > St. Johann 	
Tunnelstrecken	6 km (ca.)
<ul style="list-style-type: none"> > ein- / zweispurig 	
Neue Haltekanten	16 St
<ul style="list-style-type: none"> > Basel SBB (tief) > Basel Badischer Bf > Basel St. Johann > Basel Mitte > Basel Klybeck 	

* Wunsch/Ziel der Region

Linienführung



Tiefbahnhof SBB

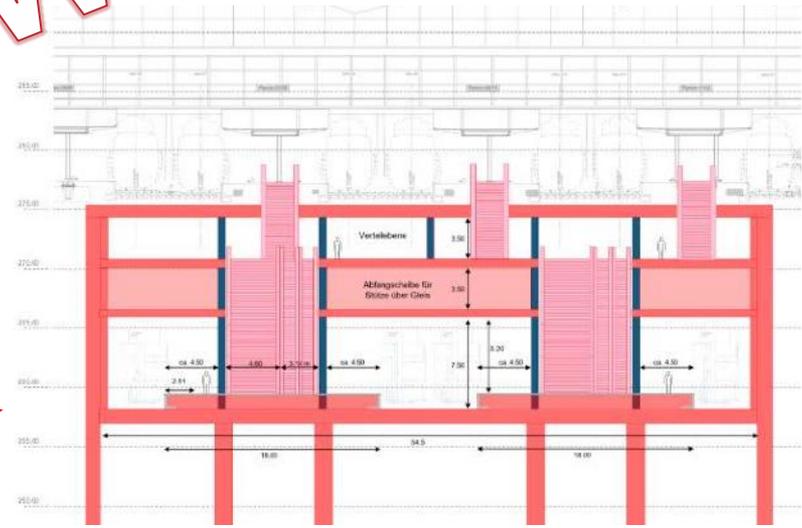


die Werkstatt

- Lage unter den heutigen Gleisen 6-11
- 2 Mittelperrons mit Haltekalender
- 4-6 Aufgänge zu Perrons
- Fahrweg und U-St

Blick in

- Fahrbahn 15-20 m unter Terrain
- Konstruktion im Tagbau



Neue Haltestellen Mitte und Klybeck



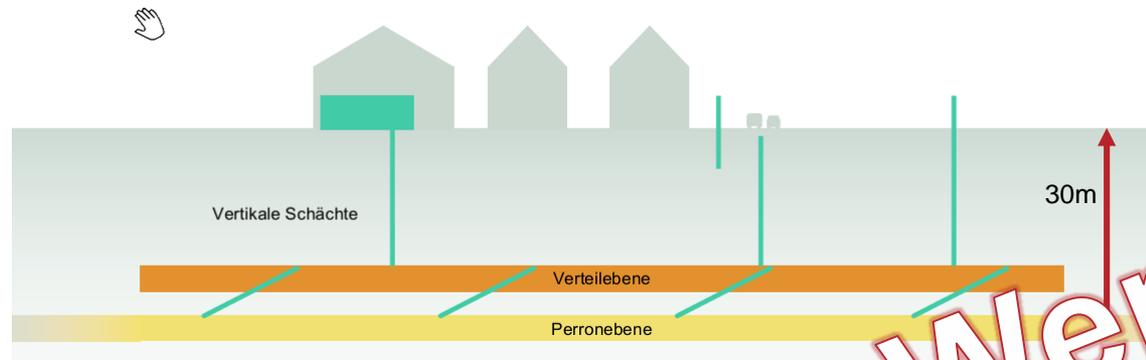
Basel Klybeck

- 2 Gleise
- 1 Mittelperron ca. 320 m
- Lage zwischen Dreirosenanlage und künftigem Klybeckplatz
- 2-3 Zugänge

Basel Mitte

- 4 Gleise
- 2 Mittelperron ca. 320 m
- Lage zwischen Hauptpost und Schifflande
- mit Verzweigung Richtung St. Johann und Basel Badisch
- 4-5 Zugänge

Haltestellenerschliessung – Schnittstelle zum Stadtraum



- Gestaltung und Anordnung der Zugänge
- in bestehenden Gebäuden oder im überirdischen Raum?
- unauffällig oder «in Szene gesetzt»

- Überwindung der grossen Höhendifferenz
- Verteilebene über der Perronebene für flexible Anbindung der Zugänge

Blick in die Werkstatt



Herzstück: Machbarkeit gegeben

Unterquerung Rhein

neue Bahnhöfe unter
der Altstadt

neuer Tiefbahnhof
unter best. Bahnhof

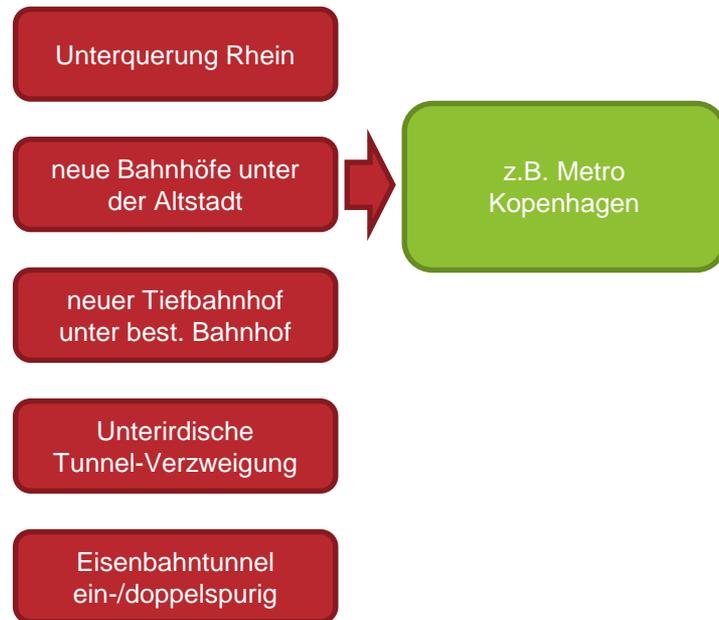
Unterirdische
Tunnel-Verzweigung

Eisenbahntunnel
ein-/doppelspurig

z.B. Weinbergtunnel
mit Unterquerung der
Limmat (2014)



Herzstück: Machbarkeit gegeben



Herzstück: Machbarkeit gegeben

Unterquerung Rhein

neue Bahnhöfe unter
der Altstadt

neuer Tiefbahnhof
unter best. Bahnhof

Unterirdische
Tunnel-Verzweigung

Eisenbahntunnel
ein-/doppelspurig

z.B. Bahnhof
Löwenstrasse unter
dem Südtrakt des
Zürich HB (2014)



Herzstück: Machbarkeit gegeben

Unterquerung Rhein

neue Bahnhöfe unter
der Altstadt

neuer Tiefbahnhof
unter best. Bahnhof

Unterirdische
Tunnel-Verzweigung

Eisenbahntunnel
ein-/doppelspurig

z.B.
Multifunktionsstellen
im Gotthard-
Basistunnels



Herzstück: Machbarkeit gegeben

Unterquerung Rhein

neue Bahnhöfe unter
der Altstadt

neuer Tiefbahnhof
unter best. Bahnhof

Unterirdische
Tunnel-Verzweigung

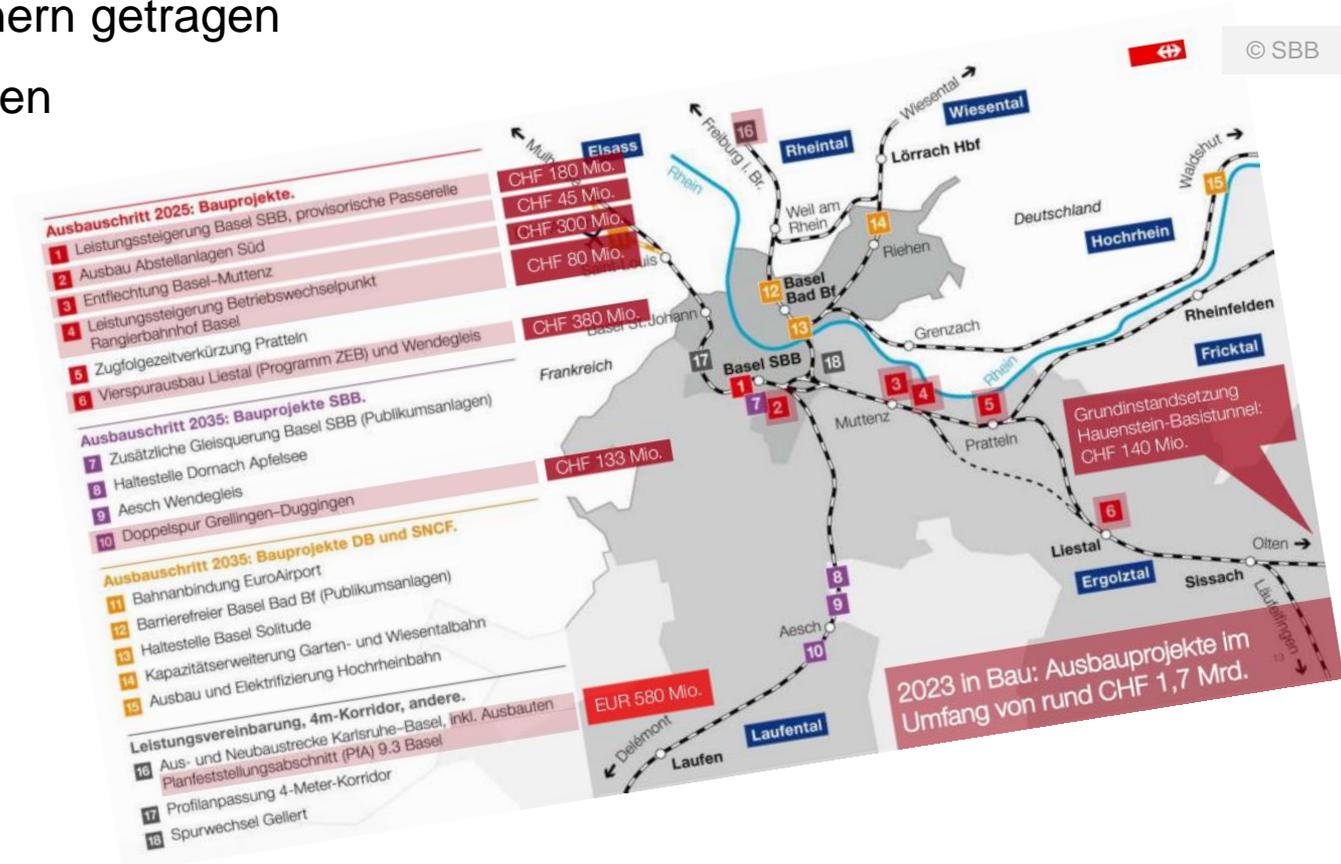
Eisenbahntunnel
ein-/doppelspurig

z.B. neuer
Eppenbergtunnel
bei Aarau (2.6 km)



Take-Home-Message: Zügig voran!

- Langfristiger Ausbau wird von allen Bahnknotenpartnern getragen
- Stabile Grundlagen
- Robust geplant
- Technisch machbar
- Schritt um Schritt voran



Danke.