

Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT Deltaplan voor het Noorden conflicten wegens Wunderline, Nedersaksenlijn, verdubbeling 050 - 058 en Lelylijn op Groningen HS

Datum: zondag 2 juli 2023 11:22:47

Bijlagen: [Manchester's proposed underground HS2 station would benefit whole country, MPs told - News - Building.pdf](#)
[Build it right! Manchester makes case in Parliament for underground NPR \(Northern Powerhouse Rail\)-HS2 Piccadilly station - Manchester City Council.pdf](#)
[Forderungen der Region Basel für den nächsten Bahnausbau-Schritt des Bundes — baselland.ch.pdf](#)
[Lie Region fördert den Tiefbahnhof Basel SBB in der Botschaft, Zürich — handelskammer beider basen.pdf](#)
[230629 MM-BS-BL-HKBB Forderungen-Bahnausbau final2.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

De verschillende spoorprojecten hebben een zware negatieve invloed op de capaciteit van Groningen HS. Door gebrek aan strategisch vooruit denken zowel politiek als bij de uitvoering die niet verder komt dan eens in de 25 jaar geld bij elkaar te harken dat een zielig extra treintje mogelijk wordt op het noordelijke spoornetwerk. Waardoor uw kiezers en inwoners niet de kwaliteit krijgen die elders in Nederland al jaren standaard is. Zeker in vergelijking tot de Randstad.

Als het gaat om de goede oplossing te bedenken is het heel handig om over de Nederlandse grens te kijken hoe ze het daar aanpakken. Want aan de oostzijde van het station Groningen HS is het Herewegviaduct een capaciteit knelpunt. De vier sporen eronder bieden te weinig capaciteit voor alles wat er rijden moet. Maar ambtelijk komt men bij de provincie Groningen niet verder dan we prutsen het wel via toekomstig station Suikerzijde? Helaas wordt dat een drama, maar om wel flexibel te blijven bij onderhoud en dergelijke is wel een aansluiting via Westpoort noodzakelijk op de Lelylijn. Die bij de normale operatie alleen maar voor een aantal regionale treinen gebruikt kan worden.

In het buitenland spelen actueel 2 vergelijkbare dossiers. Aangezien de Lelylijn niet stopt in Groningen maar doorgetrokken moet worden naar Hamburg in opdracht van de 2e kamer met 3 moties van die strekking. Het gaat om de volgende voorbeelden:

Manchester:

- <https://www.building.co.uk/news/manchesters-proposed-underground-hs2-station-would-benefit-whole-country-mps-told/5123620.article> + <https://www.manchester.gov.uk/news/article/9277/build-it-right-manchester-makes-case-in-parliament-for-underground-npr-northern-powerhouse-rail-hs2-piccadilly-station>

Basel:

- <https://www.bazonline.ch/die-vereinte-region-verlangt-einen-tiefbahnhof-basel-jetzt-123310387117> + <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/medienmitteilungen/forderungen-der-region-basel-fuer-den-naechsten-bahnausbau-schritt-des-bundes> + https://www.lkbb.ch/de/handelskammer/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung_tiefbahnhof_basel_sbb.php + https://www.lkbb.ch/de/standortpolitik/infrastruktur-und-mobilitaet/interview_basel_vernetzt.php + <https://www.basel-vernetzt.ch/post/medienkonferenz-region-stellt-forderungen-zum-bahnausbau>

Behalve de ereschuld uit de gasbaten bestaat er nog een andere ereschuld wegens dit rapport: <https://www.rli.nl/pers/2023/rli-rvs-en-rob-adviseren-kabinet-andere-aanpak-regionaal-beleid-nodig>. Noord-Nederland is sinds 1980 zwaar onderfinancierd in het MIRT. Minder dan gemiddeld 1% hebben we ontvangen. Maar kijkend naar inwoners en oppervlakte van de regio was 17,5% MIRT de norm geweest. Alleen al op het gebied van spoorinfrastructuur heeft het Rijk een achterstand van 30 miljard Euro in Noord-Nederland opgebouwd sinds 1980 tot op heden. Gelijktijdig is er genoeg geld te vinden om alles te betalen. Enige manco is de Randstedelijke onwil op een paar ministeries.

Dus met welke taakstelling stuurt u uw bestuurders de komende jaren op pad in de stuurgroepen rond de verschillende projecten. Hoe krijgt u uw voortgangsrapportages in lijn met MIRT cyclus?

Hoop dat u hierover nadenken wil.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



Manchester's proposed underground HS2 station would benefit whole country, MPs told

By [Tom Lowe](#) | 14 June 2023

Delegates from city petition select committee to scrap surface station in favour of more expensive underground scheme

An underground HS2 station in Manchester would benefit the whole of the UK, a committee of MPs has been told.

Delegates from a group of Manchester councils have provided evidence to the select committee for the High Speed 2 Phase 2b bill, which will grant the power to build a high speed line from Crewe to Manchester.

The bill passed its second reading in Parliament in June last year and is now in its committee phase, which includes petitions to make changes to the proposed legislation before it receives royal assent.

The government's current proposals are for a six-platform surface station for HS2 at Manchester Piccadilly, which the railway has estimated will cost around £7bn.

But Manchester mayor Andy Burnham and the city council have repeatedly called



for a four-platform underground through station

An updated image of how Manchester's underground HS2 station could look

despite a report by

HS2 finding the option would cost around £12bn and take 13 years longer to build.

The calls have been backed by influential regional business leaders the Northern Powerhouse Partnership, along with London mayor Sadiq Khan and the London Chamber of Commerce and Industry.

Four Manchester councils have banded together with Transport for Greater Manchester and the Greater Manchester Combined Authority under the name GM Partners to petition against the surface station, which they say would “squander many of the potential benefits” of the railway.

The group is arguing that an underground station would only cost between £1.75bn and £2.64bn more than a surface station and would bring in £333m a year in benefits to the local economy while supporting 14,000 jobs.

Neil Cameron KC, representing GM Partners, said the group was asking the committee to use its influence to say “there appears to be a better way”.

Cameron told the MPs the underground option, which would make it easier to travel along an east-west axis to or from Liverpool and Leeds, would be a critical boost for the government's levelling up ambitions.

“Although it'll be spending more, it wouldn't be spending it just for Manchester, it's spending more for the North as a whole and for the country,” he said.

The surface level proposal would require a viaduct up to six tracks wide to run through the centre of Manchester from Ardwick to Piccadilly, which Manchester council says will wipe out 500,000 sq m of prime development land which could be used for housing or green space.

Council leader Bev Craig said: “I don't want people in Manchester, residents or visitors alike, to look around the city and think 'what on earth were they thinking, concrete stilts cutting off sections of the city'. Not future proofing a significant investment. Wondering why when we had the chance we didn't build it once, and we didn't build it right.”

The council has also issued an updated image of how the station might look. The CGI, based on outline designs by Bennetts Associates, has been created for the council by Greig Penny Architecture and shows a large area of public realm in front of a station facade lined with tall arches.

Delegates from Manchester will be giving evidence to the committee until next week. The committee's report has the potential to be highly influential on the eventual shape of the bill. Woolwich station was added to the Elizabeth line following petitions heard during the committee stage for the Crossrail bill.



Home / News Stories /

Build it right! Manchester makes case in Parliament for underground NPR (Northern Powerhouse Rail)-HS2 Piccadilly station

📅 Monday 12 June 2023

More Articles

- [News stories \(https://www.manchester.gov.uk/news\)](https://www.manchester.gov.uk/news)
- [News archive \(https://www.manchester.gov.uk/news/archive\)](https://www.manchester.gov.uk/news/archive)

Manchester City Council Leader Bev Craig will today (Monday 12 June) make the case in Parliament for HS2 and the Government to rethink their plans to ensure the best form of high-speed rail to the city – with a new underground NPR-HS2 station.

CLr Craig will be giving evidence this afternoon on behalf of the city to the High-Speed Rail (Crewe-Manchester) Bill Select Committee calling on it to amend the current plan for a surface turnback station, which would squander many of the potential benefits, and keep the alternative option of an underground through station firmly on the table.

The Council, along with other Greater Manchester partners, will argue that building the right solution at Piccadilly, with an underground through-station, is pivotal if it is to deliver transformational connectivity north-south and east-west, and unlock economic growth for generations to come.

Manchester Piccadilly, at the heart of the network, will be central to capturing the opportunities of both HS2 and NPR. Analysis suggests that an overground station would be at full capacity once NPR services start running, undermining reliability and giving little scope to add more services as populations grow or new opportunities arise.

An underground NPR-HS2 station also provides a unique opportunity to level up the Piccadilly area, supporting 14,000 jobs, new housing, green space and adding £333 million A YEAR more in benefits by 2050 to the local economy than the overground proposal.

By contrast an overground station would require a huge concrete viaduct, up to six tracks wide, running from Ardwick (where it would emerge from a tunnel) to Piccadilly, cutting a swathe through communities.

Councillor Bev Craig, Leader of Manchester City Council, said: "We are urging the Government to learn from mistakes elsewhere and build the right station for Manchester that will better serve us for the next century. Our railway system needs investment now and for the future. HS2 will provide muchneeded extra capacity on our already congested rail network, improve connections between the north of England, West Midlands and London and act as a catalyst to wider economic growth.

"But the current plan for an overground station that travels into the city on concrete stilts, with limited resilience and likely to be at full capacity from day one, is the wrong one. It might be cheaper in the short-term but this penny-wise, pound-foolish approach will cost the city and the North much more in missed opportunities.

"We need to 'build it right and build it once' with an underground station, which increases capacity and connectivity for the whole of the North, while providing a world-class welcome to the heart of our city-region. Cities across the world are future proofing their cities by building their new stations underground, just like in London.

"An underground through-station is the only way to deliver Northern Powerhouse Rail in full and, by having it underground, we get to create more jobs and put more money back into the Manchester and UK economy. It also means we avoid unsightly concrete viaducts, the height of three double-decker buses, cutting through communities and prime city centre development land being swallowed."

Ahead of the Council Leader's appearance, the Mayor of London, the London Chamber of Commerce and Industry, the Northern Powerhouse Partnership and Greater Manchester's Federation of Small Businesses backed the calls for an underground Piccadilly station – with a consensus that the right solution is critical to the nation's economic ambitions.

Mayor of Greater Manchester, Andy Burnham, said: "Manchester Piccadilly will be at the heart of the country's high-speed network but if we fail to invest in Manchester's rail links, we risk continuing to repeat the mistakes of the past.

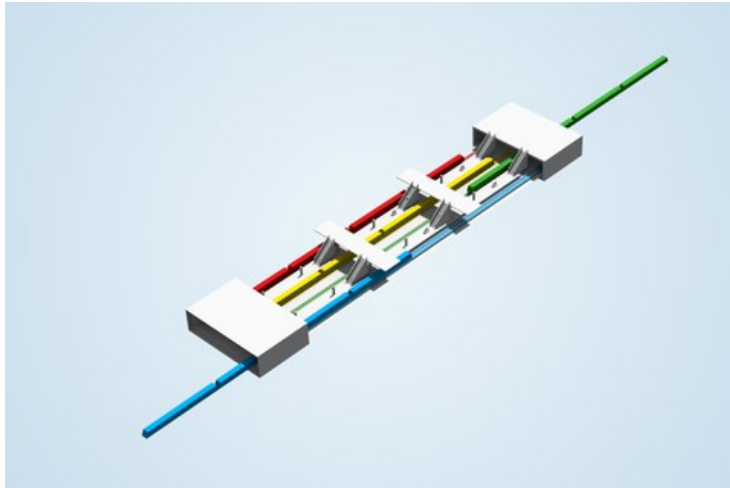
"Getting better east-west connectivity is the single biggest transport policy priority not just in the North of England, but the whole country. Government needs to look at the bigger picture here, because this is a decision which shapes our future and they are at risk of getting it seriously wrong.

"We stand shoulder to shoulder with Cllr Craig's call for an underground station at Piccadilly because if we get the wrong solution, it will limit economic growth, limit opportunities for local businesses and people, and to leave us with the wrong railway for another century would be a hammer blow to Levelling Up our country."

Watch the High Speed Rail (Crewe-Manchester) Bill Select Committee from 4pm [here](https://parliamentlive.tv/Committees)
(<https://parliamentlive.tv/Committees>)

Forderungen der Region Basel für den nächsten Bahnausbau-Schritt des Bundes

29.06.2023



Die regionale Politik und die Wirtschaft setzen ein deutliches Zeichen: Die Regierungen beider Basel, die Handelskammer beider Basel sowie Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen fordern gemeinsam die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB und die Einführung des Viertelstundentakts auch im Fricktal in die kommende Botschaft des Bundes zum Bahnausbau. Das Herzstück soll anschliessend schnellstmöglich folgen.

Die trinationale Region Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum, der aufgrund seiner hohen Wertschöpfung und Exportleistung für die Schweiz von hoher Bedeutung ist. Dennoch verfügt Basel als einziger Metropolitanraum der Schweiz über kein leistungsfähiges S-Bahn-System. Das muss sich ändern, so die klare Botschaft der Regierungen beider Basel, der Handelskammer beider Basel und der Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen heute Nachmittag anlässlich einer Medienorientierung in Basel. «Der Tiefbahnhof Basel SBB schafft, verbunden mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts im Ergolzthal, im Birstal und eben auch im Fricktal, ganz konkreten Nutzen für Wirtschaft und Bevölkerung. Dies sind die ersten notwendigen Schritte, damit die S-Bahn das nötige starke Rückgrat in der Region Basel werden kann», sagte Isaac Reber, Vorsteher der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Nur eine leistungsfähige S-Bahn kann das Gesamt-Verkehrssystem im trinationalen Agglomerationsraum Basel nachhaltig entlasten. Auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität ist sie von grösster Bedeutung. Durch den Ausbau der S-Bahn werden Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr frei, die für die gesamte Schweiz zentral sind: Die Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verläuft zu einem grossen Teil über Basel. Auch wird die Schweiz massgeblich via Basel mit Gütern versorgt. «Wenn wir das Nadelöhr in Basel nicht rasch beheben, wird man das in der ganzen Schweiz spüren», so Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB).

Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks

Die Region richtet daher klare Forderungen an den Bund, der aktuell die Botschaft 2026 für den nächsten Bahnausbau-Schritt vorbereitet. «Wir erwarten, dass der Bund darin den Bau des Tiefbahnhofs Basel SBB aufnimmt», sagte Esther Keller, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. «Der Tiefbahnhof ist die erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks, das für eine leistungsstarke trinationale S-Bahn unverzichtbar ist. In einem gemeinsamen Brief beider Kantonsregierungen haben wir diese Forderung in Bern platziert.» Vom künftigen Tiefbahnhof aus führt das Herzstück – die unterirdische Tunnelverbindung zwischen den Basler Bahnhöfen – zur Haltestelle Mitte und von dort einerseits zum Badischen Bahnhof (Ostast) und andererseits zum Bahnhof St. Johann (Westast). Das Herzstück verbindet die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit leistungsfähigen Durchmesserlinien. Dies schafft Direktverbindungen, verkürzt die Reisezeiten und steigert die Kapazitäten – auch für den Fern- und Güterverkehr. Das Bundesparlament hat 2019 im Rahmen des Ausbaus 2035 Projektierungsmittel von

100 Millionen Schweizer Franken für das Herzstück beschlossen. Mittlerweile ist die Projektierung weit fortgeschritten. Das Bundesamt für Verkehr, die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass es einen Tiefbahnhof Basel SBB samt Herzstück braucht.

Parteiübergreifende Unterstützung

«Für die Wirtschaftsregion Basel ist die trinationale S-Bahn von herausragender Bedeutung», betonte Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (Mitte, BL), Präsidentin der Handelskammer beider Basel, im Gespräch. «Die Städte sind die Innovationszentren und Wirtschaftsmotoren der Schweiz. Damit die trinationale Agglomeration Basel diese Rolle weiterhin spielen kann, sind wir auf eine leistungsfähige S-Bahn angewiesen», unterstrich Ständerätin Eva Herzog (SP, BS). «Das Herzstück stärkt den Bahnknoten, wo die Engpässe am grössten sind», ergänzte Nationalrätin Katja Christ (GLP, BS), die der Verkehrskommission angehört. «Dies ist weit über Basel hinaus von Bedeutung, weil die Schweiz massgeblich über Basel ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden ist.» Florence Brenzikofer (Grüne, BL), ebenfalls in der Verkehrskommission, hielt fest, dass das Herzstück auch angesichts der Klimaziele unverzichtbar sei: «Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist zentral, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen – das wollen und müssen wir unbedingt.» Für Nationalrat Thomas de Courten (SVP, BL), Präsident von SPEDLOGSWISS, ist das Herzstück auch für den Güterverkehr von Bedeutung: «Damit die Region Basel auch in Zukunft eine wichtige Logistik-Funktion im nationalen und internationalen Verkehr übernehmen kann, ist ein Ausbau der Schienenkapazitäten unabdingbar. Dazu gehört auch das Herzstück.» Für Nationalrätin Patricia von Falkenstein (LDP, BS) gilt es, die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen: «Vom Herzstück profitieren auch Autofahrerinnen und Autofahrer. Wie in anderen Agglomerationen zu sehen ist, trägt eine leistungsfähige S-Bahn erheblich zur Entlastung des Strassennetzes bei.»

Auch die Strecke ins Fricktal soll ausgebaut werden

Für die Botschaft 2026 fordert die Region nebst dem Tiefbahnhof Basel SBB auch die Aufnahme der Infrastrukturausbauten im Fricktal. Die Verbindung entlang des Rheins zwischen Basel SBB und Rheinfelden ist die einzige Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbausritten keine Finanzmittel vorgesehen sind. Die S-Bahn verkehrt hier im Halbstundentakt und ist schon heute regelmässig überfüllt. Auf einzelnen Streckenabschnitten kann sie gar nur im Stundentakt verkehren.

Forderungen gemeinsam nach Bern tragen

Mit den beiden Forderungen – Tiefbahnhof Basel SBB und Infrastrukturausbauten Fricktal – richtet die Region ein deutliches Zeichen an den Bund. «Nun müssen wir unsere Forderungen nach Bern tragen», resümierte Martin Dätwyler. «Man soll in Bern merken, dass Basel nun am Zug ist! Dazu dient auch die heute lancierte Resolution an den Bundesrat.»



Für die Region



Für Sie



Über uns



Aktuell

Veranstaltungen

Member.HUB

Mitgliederverzeichnis

Mitgliedschaft

Medien

Kontakt

Suche

Handelskammer beider Basel

Member.HUB

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

info@hkbb.ch

[Datenschutz](#) [Impressum](#)

Suche

DIE REGION FORDERT DEN TIEFBAHNHOF BASEL SBB IN DER BOTSCHAFT 2026

29.06.2023

Die regionale Politik und die Wirtschaft setzen ein deutliches Zeichen: Die Regierungen beider Basel, die Handelskammer beider Basel sowie Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen fordern gemeinsam die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB und die Einführung des Viertelstundentakts auch im Fricktal in die kommende Botschaft des Bundes zum Bahnausbau. Das Herzstück soll anschliessend schnellstmöglich folgen.

Die trinationale Region Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum, der aufgrund seiner hohen Wertschöpfung und Exportleistung für die Schweiz von hoher Bedeutung ist. Dennoch verfügt Basel als einziger Metropolitanraum der Schweiz über kein leistungsfähiges S-Bahn-System. Das muss sich ändern, so die klare Botschaft der Regierungen beider Basel, der Handelskammer beider Basel und der Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen heute Nachmittag anlässlich einer Medienorientierung in Basel. «Der Tiefbahnhof Basel SBB schafft, verbunden mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts im Ergolzthal, im Birstal und eben auch im Fricktal, ganz konkreten Nutzen für Wirtschaft und Bevölkerung. Dies sind die ersten notwendigen Schritte, damit die S-Bahn das nötige starke Rückgrat in der Region Basel werden kann», sagte Isaac Reber, Vorsteher der Umweltschutzdirektion. Nur eine leistungsfähige S-Bahn kann das gesamt-nationalen Agglomerationsraum Basel nachhaltig entlasten. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit ist sie von grösster Bedeutung. Durch den Ausbau der S-Bahn werden

Member.HUB

Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr frei, die für die gesamte Schweiz zentral sind: Die Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verläuft zu einem grossen Teil über Basel. Auch wird die Schweiz massgeblich via Basel mit Gütern versorgt. «Wenn wir das Nadelöhr in Basel nicht rasch beheben, wird man das in der ganzen Schweiz spüren», so Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB).

Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks

Die Region richtet daher klare Forderungen an den Bund, der aktuell die Botschaft 2026 für den nächsten Bahn-Ausbauschritt vorbereitet. «Wir erwarten, dass der Bund darin den Bau des Tiefbahnhofs Basel SBB aufnimmt», sagte Esther Keller, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. «Der Tiefbahnhof ist die erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks, das für eine leistungsstarke trinationale S-Bahn unverzichtbar ist. In einem gemeinsamen Brief beider Kantonsregierungen haben wir diese Forderung in Bern platziert.» Vom künftigen Tiefbahnhof aus führt das Herzstück – die unterirdische Tunnelverbindung zwischen den Basler Bahnhöfen – zur Haltestelle Mitte und von dort einerseits zum Badischen Bahnhof (Ostast) und andererseits zum Bahnhof St. Johann (Westast). Das Herzstück verbindet die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit leistungsfähigen Durchmesserlinien. Dies schafft Direktverbindungen, verkürzt die Reisezeiten und steigert die Kapazitäten – auch für den Fern- und Güterverkehr. Das Bundesparlament hat 2019 im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 Projektierungsmittel von 100 Millionen Schweizer Franken für das Herzstück beschlossen. Mittlerweile ist die Projektierung weit fortgeschritten. Das Bundesamt für Verkehr, die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass es einen Tiefbahnhof Basel SBB samt Herzstück braucht.

Parteiübergreifende Unterstützung

«Für die Wirtschaftsregion Basel ist die trinationale S-Bahn von herausragender Bedeutung», betonte Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (Mitte, BL), Präsidentin der Handelskammer beider Basel, im Gespräch. «Die Städte sind die Innovationszentren und Wirtschaftsmotoren der Schweiz. Damit die trinationale Agglomeration Basel diese Rolle weiterhin spielen kann, sind wir auf eine leistungsfähige S-Bahn angewiesen», unterstrich Ständerätin Eva Herzog (SP, BS). «Das Herzstück stärkt den Bahnknoten, wo die Engpässe am grössten sind», ergänzte Nationalrätin Katja Christ (GLP, BS), die der Verkehrskommission angehört. «Dies ist weit über Basel hinaus von Bedeutung, weil die Schweiz massgeblich über Basel ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden ist.» Florence Brenzikofer (Grüne, BL), ebenfalls in der Verkehrskommission, hielt fest, dass das Herzstück auch angesichts der Klimaziele unverzichtbar sei: «Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist zentral, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen – das wollen und müssen wir unbedingt.» Für Nationalrat Thomas de Courten (SVP, BL), Präsident von SPEDLOGSWISS, ist das Herzstück auch für den Güterverkehr von Bedeutung: «Damit die Region Basel auch in Zukunft eine wichtige Logistik-Funktion im nationalen und internationalen Verkehr übernehmen kann, ist ein Ausbau der Schienenkapazitäten unabdingbar. Dazu gehört auch das Herzstück.» Für Nationalrätin Patricia von gilt es, die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen: «Vom auch Autofahrerinnen und Autofahrer. Wie in anderen Agglomerationen zu sehen sfähige S-Bahn erheblich zur Entlastung des Strassennetzes bei.»

Auch die Strecke ins Fricktal soll ausgebaut werden

Für die Botschaft 2026 fordert die Region nebst dem Tiefbahnhof Basel SBB auch die Aufnahme der Infrastrukturausbauten im Fricktal. Die Verbindung entlang des Rheins zwischen Basel SBB und Rheinfelden ist die einzige Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbausritten keine Finanzmittel vorgesehen sind. Die S-Bahn verkehrt hier im Halbstundentakt und ist schon heute regelmässig überfüllt. Auf einzelnen Streckenabschnitten kann sie gar nur im Stundentakt verkehren.

Forderungen gemeinsam nach Bern tragen

Mit den beiden Forderungen – Tiefbahnhof Basel SBB und Infrastrukturausbauten Fricktal – richtet die Region ein deutliches Zeichen an den Bund. «Nun müssen wir unsere Forderungen nach Bern tragen», resümierte Martin Dätwyler. «Man soll in Bern merken, dass Basel nun am Zug ist! Dazu dient auch die heute lancierte Resolution an den Bundesrat.»

Basel vernetzt

Die Initiative «[Basel vernetzt – Ja zur trinationalen S-Bahn](#)», die die Handelskammer beider Basel mit Partnern ins Leben gerufen hat, vereint alle Befürworterinnen und Befürworter der trinationalen S-Bahn. Die breit aufgestellte Community zeigt das starke Commitment der Region für eine leistungsfähige S-Bahn gegenüber Bundesbern auf. Alle unterstützenden Organisationen und Persönlichkeiten stellen sich hinter die [Charta der Initiative](#) und werden regelmässig mit aktuellen Informationen zur trinationalen S-Bahn bedient.

[Jetzt mitmachen](#)

[zurück zur Übersicht](#)



Member.HUB



JASMIN FÜRSTENBERGER

Leiterin Kommunikation | Mitglied der Geschäftsleitung

Kontaktieren Sie mich

Member.HUB



Medienmitteilung BS, BL & HKBB - Forderungen Bahnausbau

Hinterlassen Sie einen Kommentar

Name

E-Mail

Ihr Kommentar

Kommentar abschicken

Kommentare

Es wurden noch keine Kommentare verfasst.



Medienmitteilungen

Rückzug Initiative «Basel baut Zukunft» fällig

Stimmungsbarometer

Regionale Wirtschaft auf Kurs

Die Auftragsbücher sind bis Ende Jahr gut gefüllt, die Bilanzen gesund und die Liquidität

Member.HUB

Handelskammer beider Basel

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

info@hkbb.ch

Öffnungszeiten Empfang

Montag bis Freitag
8.00–12.00 und 13.00–17.00 Uhr

Öffnungszeiten Export & Import

Montag bis Freitag
8.00–12.00 und 13.00–16.30 Uhr

Wir unterstützen:

Impulse

Member.HUB

© Handelskammer beider Basel

[Datenschutz](#) [Impressum](#)



Medienmitteilung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Handelskammer beider Basel

Basel/Liestal, 29. Juni 2023

Die Region fordert den Tiefbahnhof Basel SBB in der Botschaft 2026

Die regionale Politik und die Wirtschaft setzen ein deutliches Zeichen: Die Regierungen beider Basel, die Handelskammer beider Basel sowie Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen fordern gemeinsam die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB und die Einführung des Viertelstundentakts auch im Fricktal in die kommende Botschaft des Bundes zum Bahnausbau. Das Herzstück soll anschliessend schnellstmöglich folgen.

Die trinationale Region Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum, der aufgrund seiner hohen Wertschöpfung und Exportleistung für die Schweiz von hoher Bedeutung ist. Dennoch verfügt Basel als einziger Metropolitanraum der Schweiz über kein leistungsfähiges S-Bahn-System. Das muss sich ändern, so die klare Botschaft der Regierungen beider Basel, der Handelskammer beider Basel und der Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Bundeshausfraktionen heute Nachmittag anlässlich einer Medienorientierung in Basel. «Der Tiefbahnhof Basel SBB schafft, verbunden mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts im Ergolzthal, im Birstal und eben auch im Fricktal, ganz konkreten Nutzen für Wirtschaft und Bevölkerung. Dies sind die ersten notwendigen Schritte, damit die S-Bahn das nötige starke Rückgrat in der Region Basel werden kann», sagte Isaac Reber, Vorsteher der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Nur eine leistungsfähige S-Bahn kann das Gesamt-Verkehrssystem im trinationalen Agglomerationsraum Basel nachhaltig entlasten. Auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität ist sie von grösster Bedeutung. Durch den Ausbau der S-Bahn werden Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr frei, die für die gesamte Schweiz zentral sind: Die Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verläuft zu einem grossen Teil über Basel. Auch wird die Schweiz massgeblich via Basel mit Gütern versorgt. «Wenn wir das Nadelöhr in Basel nicht rasch beheben, wird man das in der ganzen Schweiz spüren», so Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB).

Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks

Die Region richtet daher klare Forderungen an den Bund, der aktuell die Botschaft 2026 für den nächsten Bahn-Ausbauschritt vorbereitet. «Wir erwarten, dass der Bund darin den Bau des Tiefbahnhofs Basel SBB aufnimmt», sagte Esther Keller, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. «Der Tiefbahnhof ist die erste Etappe zur Realisierung des Herzstücks, das für eine leistungsstarke trinationale S-Bahn unverzichtbar ist. In einem gemeinsamen Brief beider Kantonsregierungen haben wir diese Forderung in Bern platziert.» Vom künftigen Tiefbahnhof aus führt das Herzstück – die unterirdische Tunnelverbindung zwischen den Basler Bahnhöfen – zur Haltestelle Mitte und von dort einerseits zum Badischen Bahnhof (Ostast) und andererseits zum Bahnhof St. Johann (Westast). Das Herzstück verbindet die einzelnen Äste der S-Bahn zu einem Netz mit leistungsfähigen Durchmesserlinien. Dies schafft Direktverbindungen, verkürzt die Reisezeiten und steigert die Kapazitäten – auch für den Fern- und Güterverkehr. Das Bundesparlament hat 2019 im Rahmen des Ausbauschriffs 2035 Projektierungsmittel von

100 Millionen Schweizer Franken für das Herzstück beschlossen. Mittlerweile ist die Projektierung weit fortgeschritten. Das Bundesamt für Verkehr, die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass es einen Tiefbahnhof Basel SBB samt Herzstück braucht.

Parteiübergreifende Unterstützung

«Für die Wirtschaftsregion Basel ist die trinationale S-Bahn von herausragender Bedeutung», betonte Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter (Mitte, BL), Präsidentin der Handelskammer beider Basel, im Gespräch. «Die Städte sind die Innovationszentren und Wirtschaftsmotoren der Schweiz. Damit die trinationale Agglomeration Basel diese Rolle weiterhin spielen kann, sind wir auf eine leistungsfähige S-Bahn angewiesen», unterstrich Ständerätin Eva Herzog (SP, BS). «Das Herzstück stärkt den Bahnknoten, wo die Engpässe am grössten sind», ergänzte Nationalrätin Katja Christ (GLP, BS), die der Verkehrskommission angehört. «Dies ist weit über Basel hinaus von Bedeutung, weil die Schweiz massgeblich über Basel ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden ist.» Florence Brenzikofer (Grüne, BL), ebenfalls in der Verkehrskommission, hielt fest, dass das Herzstück auch angesichts der Klimaziele unverzichtbar sei: «Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist zentral, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen – das wollen und müssen wir unbedingt.» Für Nationalrat Thomas de Courten (SVP, BL), Präsident von SPEDLOGSWISS, ist das Herzstück auch für den Güterverkehr von Bedeutung: «Damit die Region Basel auch in Zukunft eine wichtige Logistik-Funktion im nationalen und internationalen Verkehr übernehmen kann, ist ein Ausbau der Schienenkapazitäten unabdingbar. Dazu gehört auch das Herzstück.» Für Nationalrätin Patricia von Falkenstein (LDP, BS) gilt es, die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen: «Vom Herzstück profitieren auch Autofahrerinnen und Autofahrer. Wie in anderen Agglomerationen zu sehen ist, trägt eine leistungsfähige S-Bahn erheblich zur Entlastung des Strassennetzes bei.»

Auch die Strecke ins Fricktal soll ausgebaut werden

Für die Botschaft 2026 fordert die Region nebst dem Tiefbahnhof Basel SBB auch die Aufnahme der Infrastrukturausbauten im Fricktal. Die Verbindung entlang des Rheins zwischen Basel SBB und Rheinfeldern ist die einzige Zulaufstrecke der trinationalen S-Bahn Basel, für die in den bisherigen Ausbausritten keine Finanzmittel vorgesehen sind. Die S-Bahn verkehrt hier im Halbstundentakt und ist schon heute regelmässig überfüllt. Auf einzelnen Streckenabschnitten kann sie gar nur im Stundentakt verkehren.

Forderungen gemeinsam nach Bern tragen

Mit den beiden Forderungen – Tiefbahnhof Basel SBB und Infrastrukturausbauten Fricktal – richtet die Region ein deutliches Zeichen an den Bund. «Nun müssen wir unsere Forderungen nach Bern tragen», resümierte Martin Dätwyler. «Man soll in Bern merken, dass Basel nun am Zug ist! Dazu dient auch die heute lancierte Resolution an den Bundesrat.»

Unterlagen:

- Bikantonales Grundlagenpapier «Stand und Forderungen zur Botschaft 2026», 29.04.2023
- Gemeinsamer Brief der Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft an das BAV, 16.05.2023
- Resolution der HKBB an den Bundesrat, 29.06.2023
- Flyer «Basel vernetzt»

Für Rückfragen:

Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Erreichbar via Medienstelle, Tel: 061 267 91 52, bvd.medienstelle@bs.ch

Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 552 20 02, medien.bud@bl.ch

Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel

Erreichbar via Medienstelle, Tel. 061 270 60 62, medien@hkbb.ch