



Neue Margarethenbrücke & Perronzugang Margarethen: Präsentation Siegerprojekt.

27. November 2025

Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB
Marc Février, Städtebau & Architektur Kanton Basel- Stadt

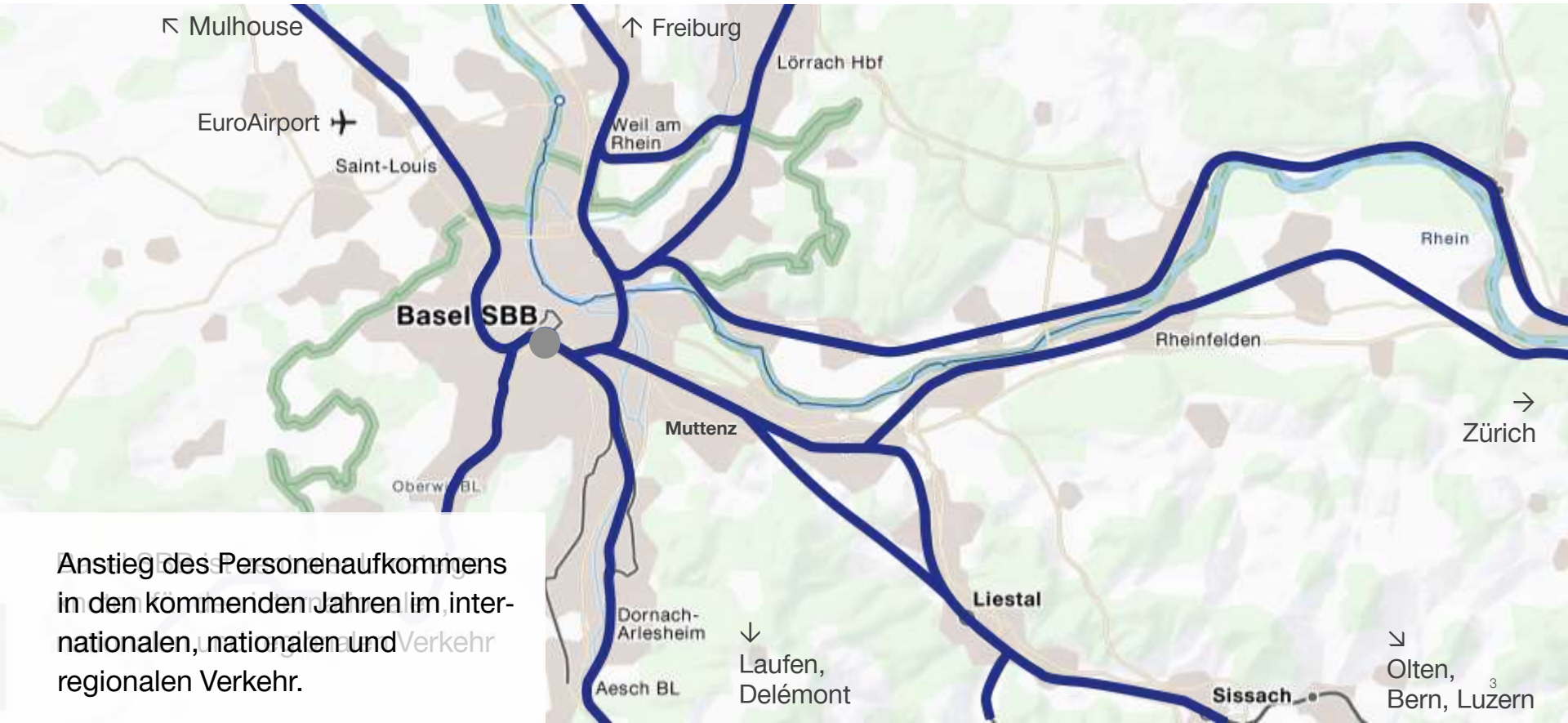
Die Ausgangslage.

Darum wollen wir bauen.

Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB

Marc Février, Städtebau & Architektur Kanton Basel- Stadt

Ausgangslage.



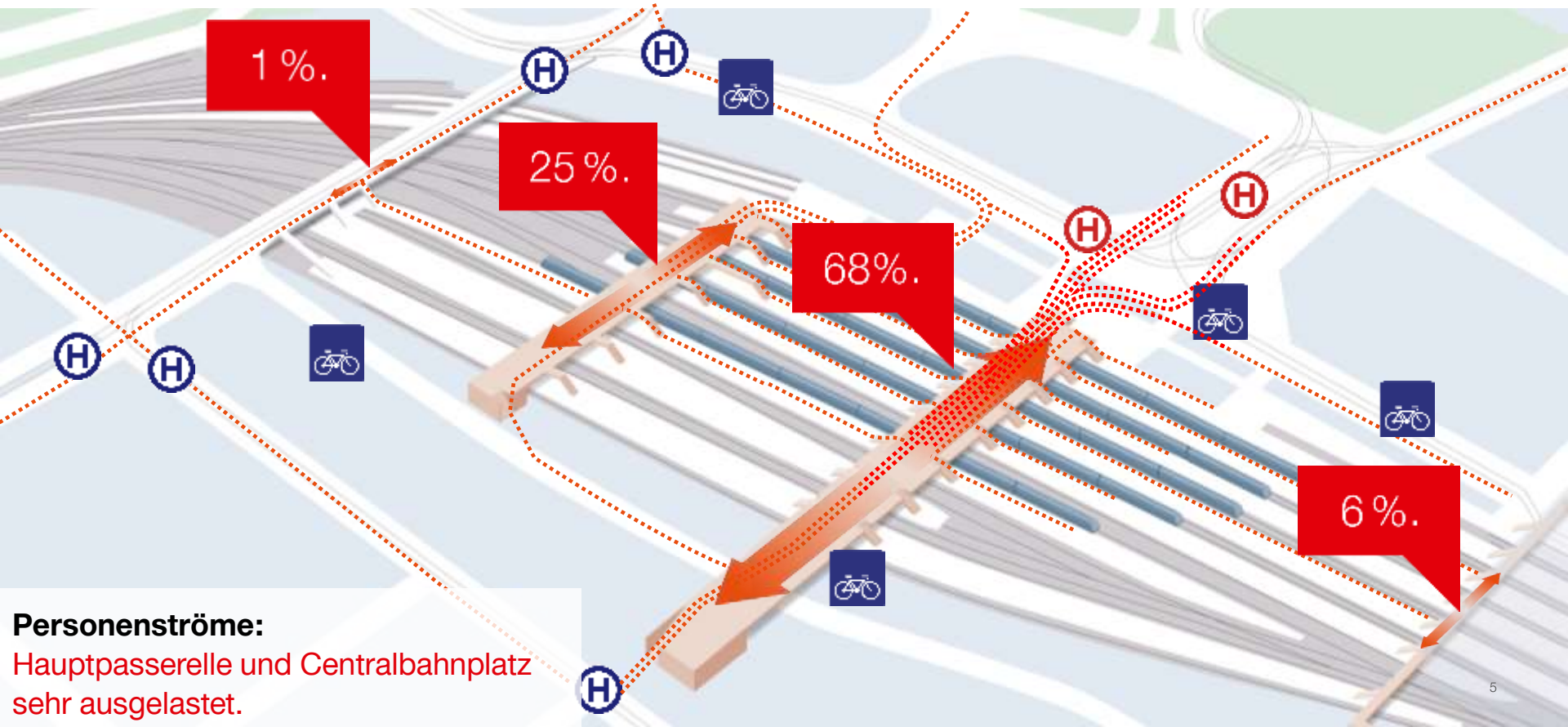
Anstieg des Personenaufkommens
in den kommenden Jahren im inter-
nationalen, nationalen und regionalen Verkehr.

Ausgangslage. Ende 2025.

Leistungssteigerung. Provisorische Passerelle in Betrieb.



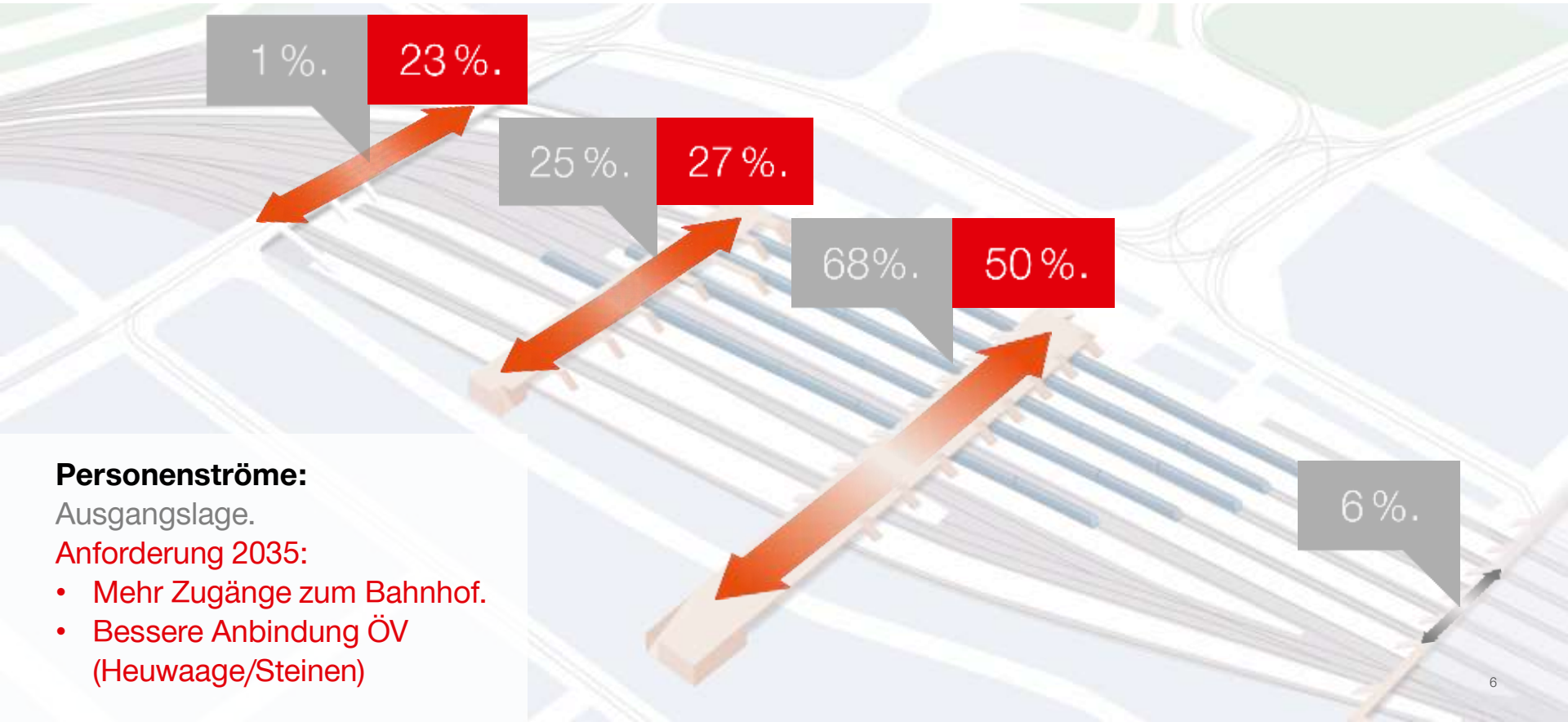
Ausgangslage. Ende 2025.
Leistungssteigerung. Provisorische Passerelle.



Personenströme:

Hauptpasserelle und Centralbahnplatz
sehr ausgelastet.

SBB: Ausbauschritt 2035. Mehr Zug. Mehr Reisende.
Lösung: Westverschiebung des Bahnhofszugangs.



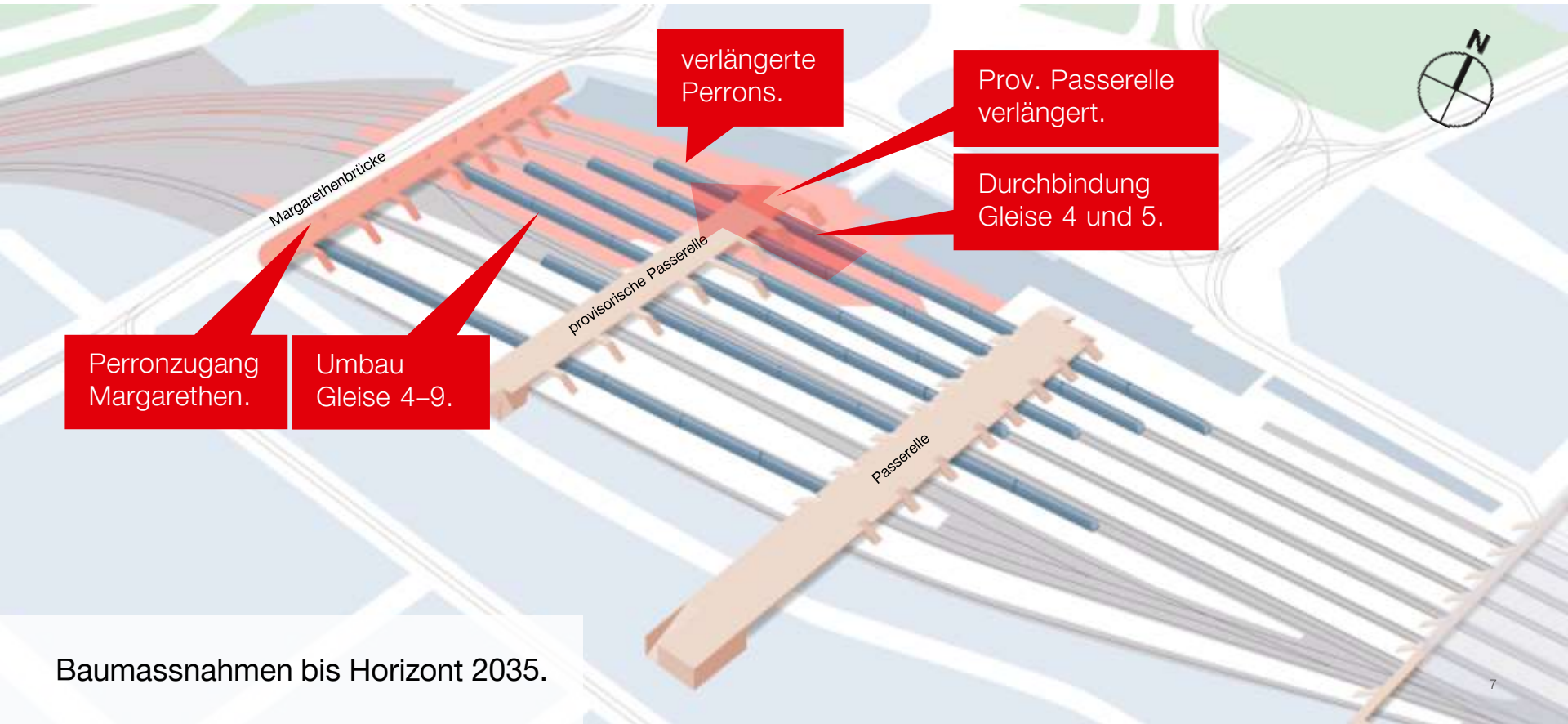
Personenströme:

Ausgangslage.

Anforderung 2035:

- Mehr Zugänge zum Bahnhof.
- Bessere Anbindung ÖV (Heuwaage/Steinen)

Westverschiebung des Bahnhofs Basel SBB 2030er Jahre.



Baumassnahmen bis Horizont 2035.

Kanton Basel-Stadt: Zustand 2035+. Mehr Tram. Mehr Velo.

Lösung: Neubau Margarethenbrücke.



- Alte Margarethenbrücke muss ersetzt werden.
- Verlegung Tramhaltestelle in Brückenmitte.

Kanton Basel-Stadt: Zustand 2035+. Mehr Tram. Mehr Velo.

Lösung: Neubau Margarethenbrücke.



Die Basisvariante.

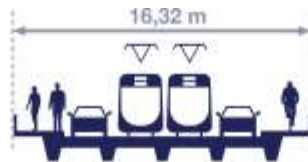
Das sind die technischen Anforderungen.

Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB

► Die Basisvariante: Anforderungen Basel Stadt
an neue Margarethenbrücke
mit drei möglichen Nutzungslayouts

Neue Margarethenbrücke
nachhaltig geplant, je nach
Bedürfnis Basel-Stadt
(politischer Entscheidung offen)

Heute →

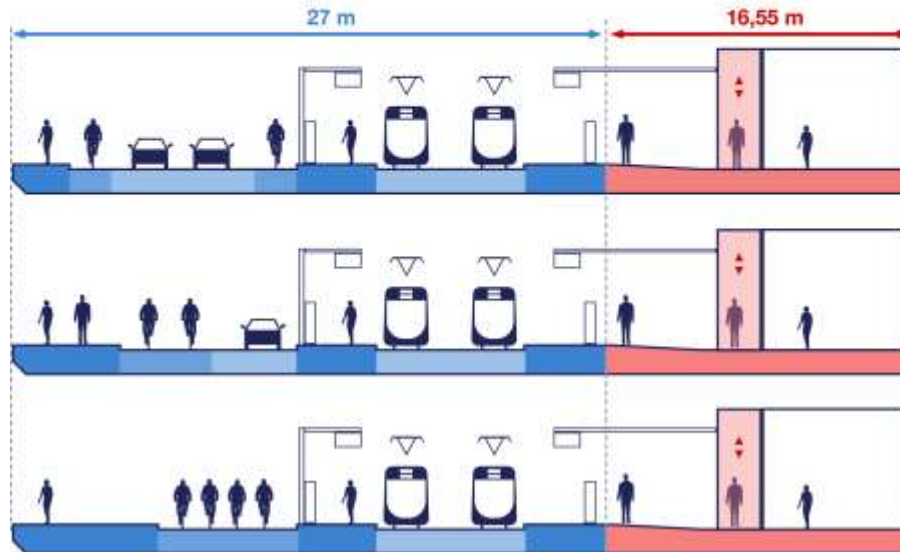


2035

Motorisierter Verkehr:
Gegenverkehr
oder
Einbahnstrasse

Zielzustand

Kein motorisierter
Verkehr?



Margarethenbrücke

Perronzugang

gerung
Passerelle.

assenebene

Die Basisvariante: Anforderungen SBB im Ausbauschnitt 2035, Anforderungen Basel Stadt im Zustand 2035+.



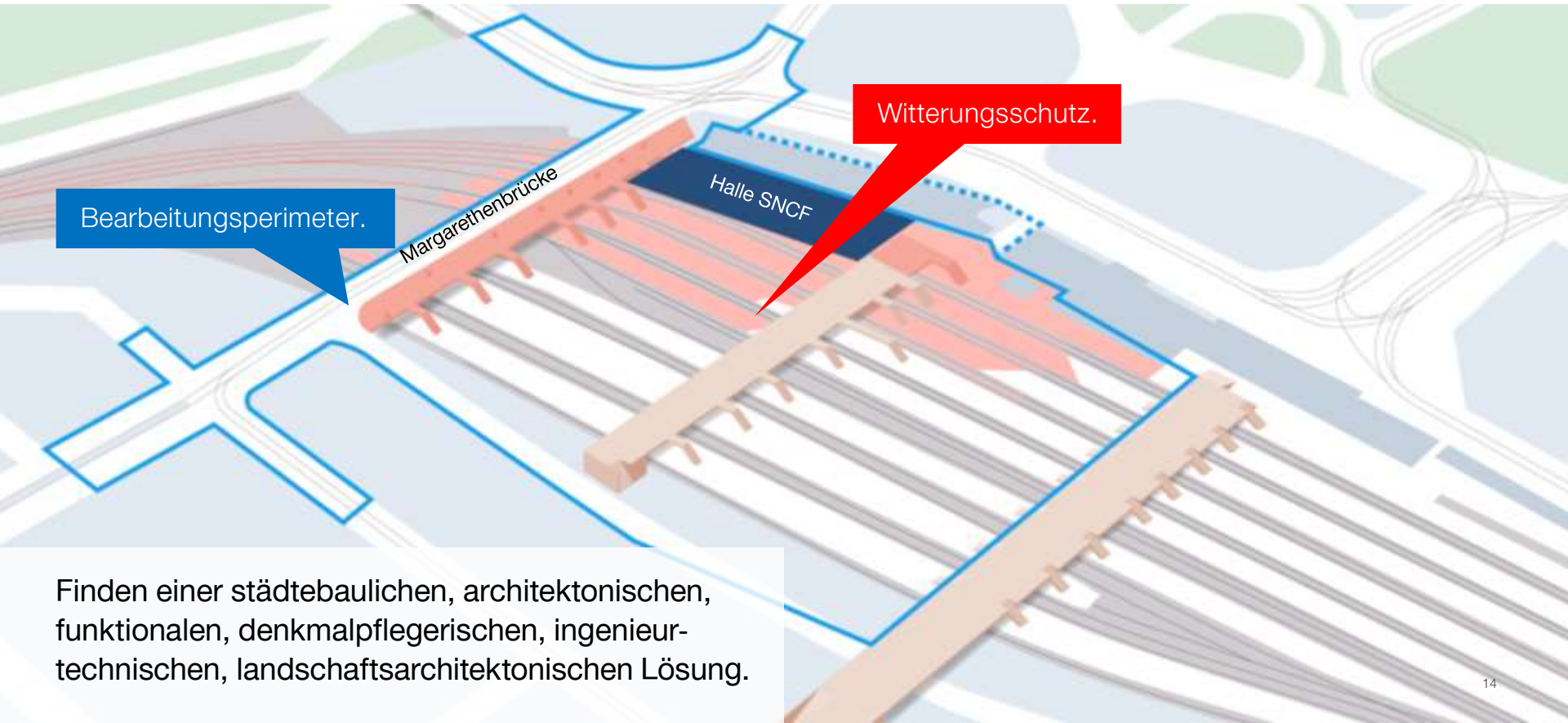
Durchbindung der Gleise wichtig für künftige Angebote von/nach Frankreich und für die Zugbereitstellung des Bahnverkehrs in die Schweiz.

Der Studienauftrag.

Das sind die Vorgaben und das Vorgehen.

Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB

Aufgabe Studienauftrag: Entwurf Bauwerke. Betrachtung des ganzen Raums.



Finden einer städtebaulichen, architektonischen, funktionalen, denkmalpflegerischen, ingenieurtechnischen, landschaftsarchitektonischen Lösung.

Aufgabe Studienauftrag: Lösungssuche Halle SNCF als ein zentraler Punkt.



- Steht unter kantonalem Denkmalschutz.
- geprüft: Varianten mit Erhalt und Eingriffen oder ohne Erhalt vor Ort.
- alle Eingriffe nur mit begründeten Nachweisen und strengen Auflagen.
- Verfahren eng begleitet durch Fachstellen für Denkmalpflege.
- mit ein Grund für Lösungssuche via «Studienauftragsverfahren».

Aufgabe Studienauftrag: Zustand 2035+. Aufwärtskompatibel zur Vision 2050+.

Zustand 2035+
(Horizont)

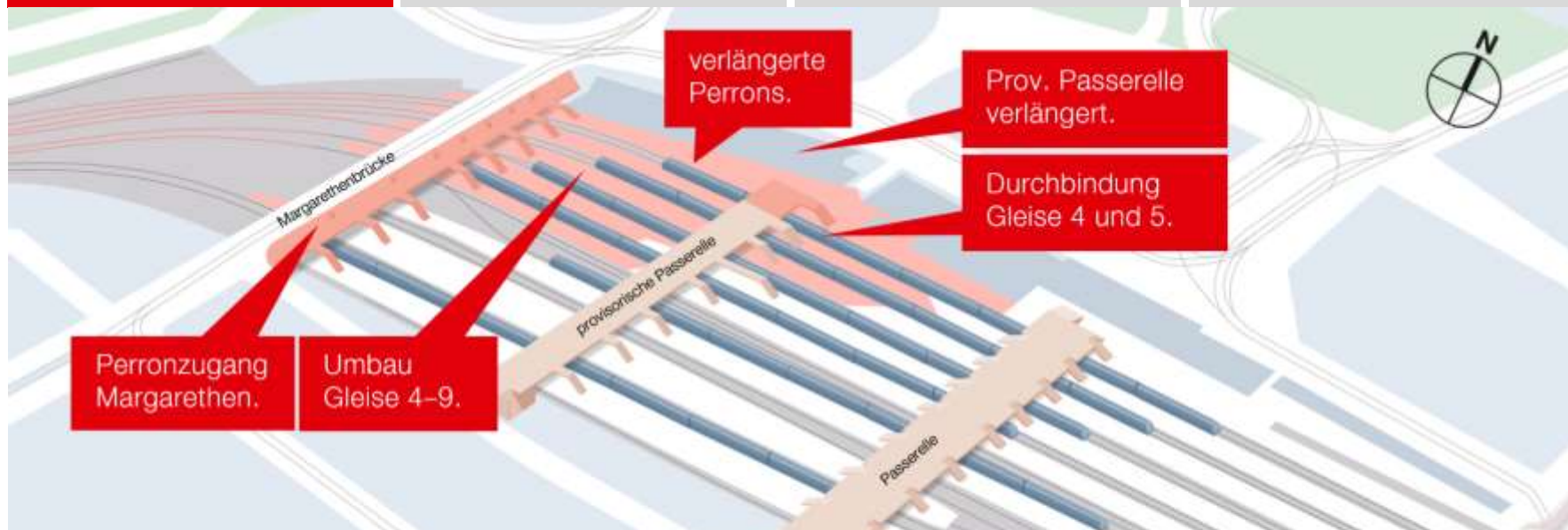
Zielzustand 2050+
(Jahrzehnte nach 2050)

SBB

Basel-Stadt

SBB

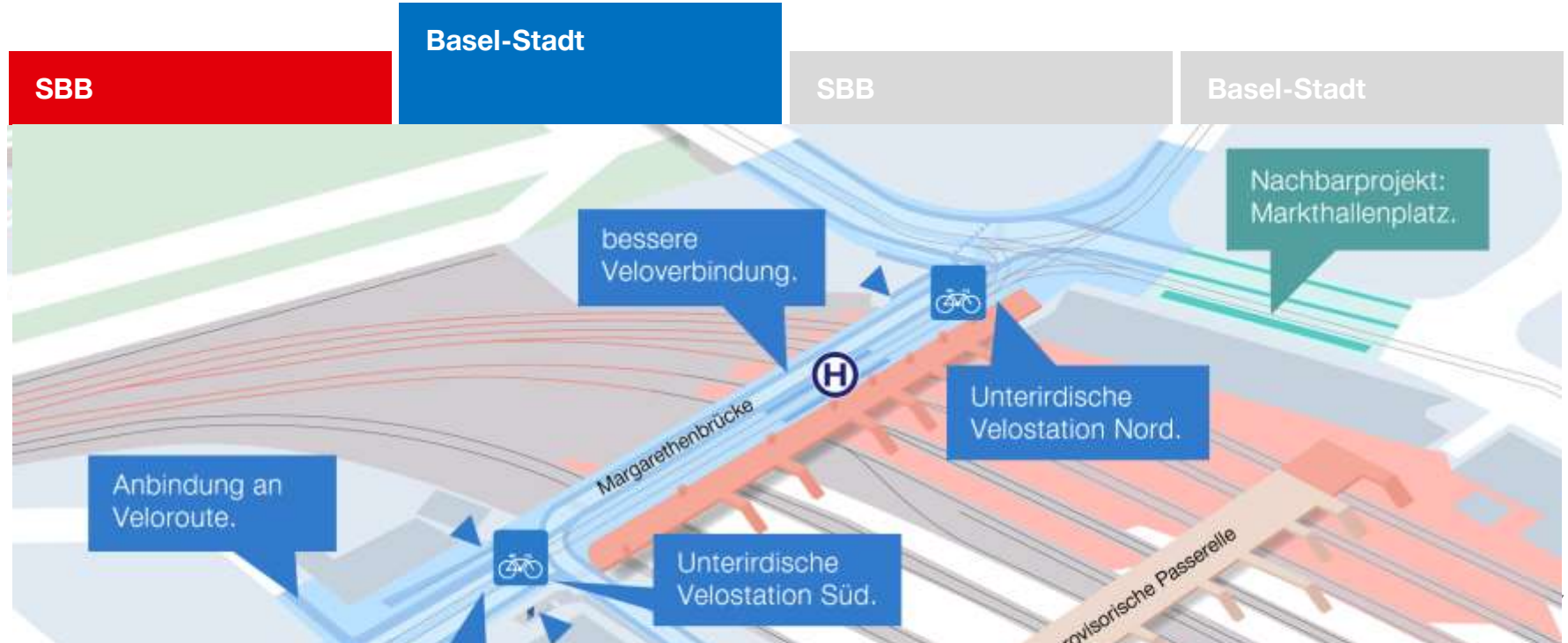
Basel-Stadt



Aufgabe Studienauftrag: Zustand 2035+. Aufwärtskompatibel zur Vision 2050+.

Zustand 2035+
(Horizont)

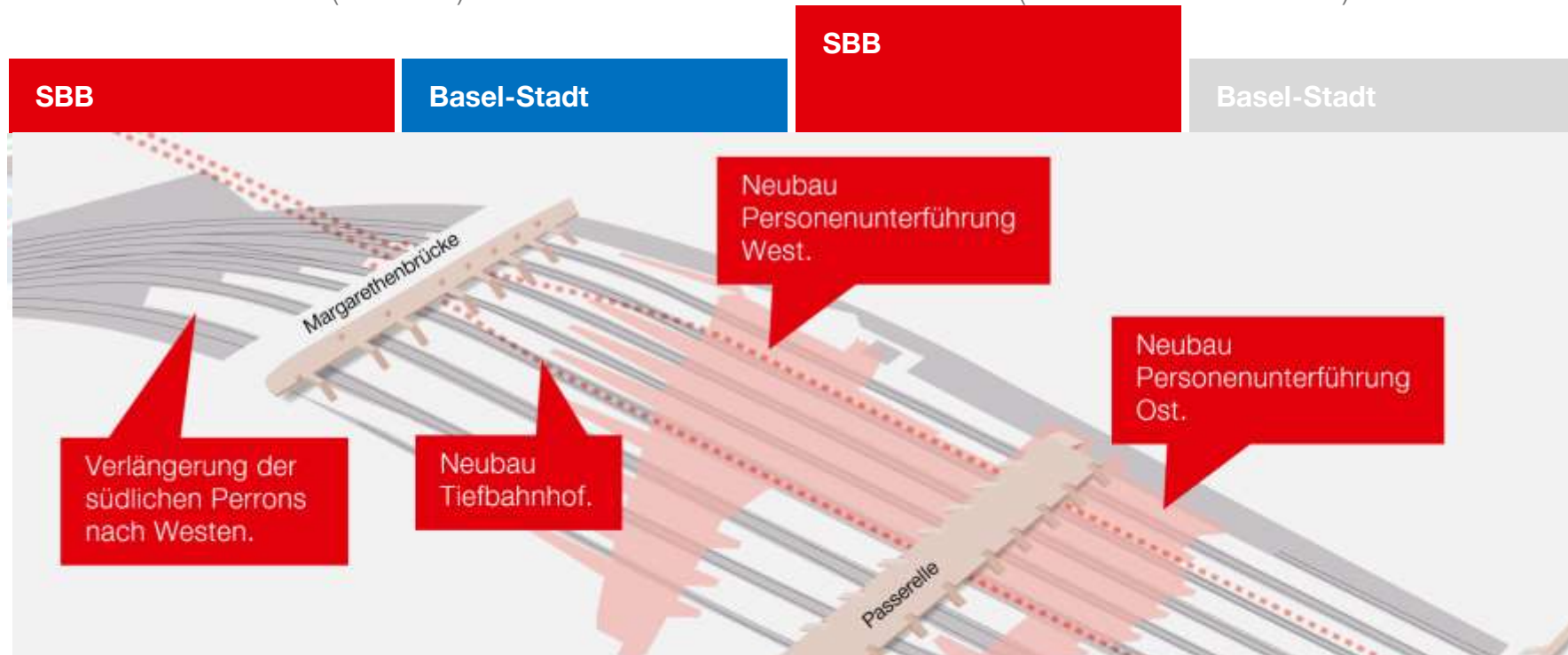
Zielzustand 2050+
(Jahrzehnte nach 2050)



Aufgabe Studienauftrag: Zustand 2035+. Aufwärtskompatibel zur Vision 2050+.

Zustand 2035+
(Horizont)

Zielzustand 2050+
(Jahrzehnte nach 2050)



Aufgabe Studienauftrag: Zustand 2035+. Aufwärtskompatibel zur Vision 2050+.

Zustand 2035+
(Horizont)

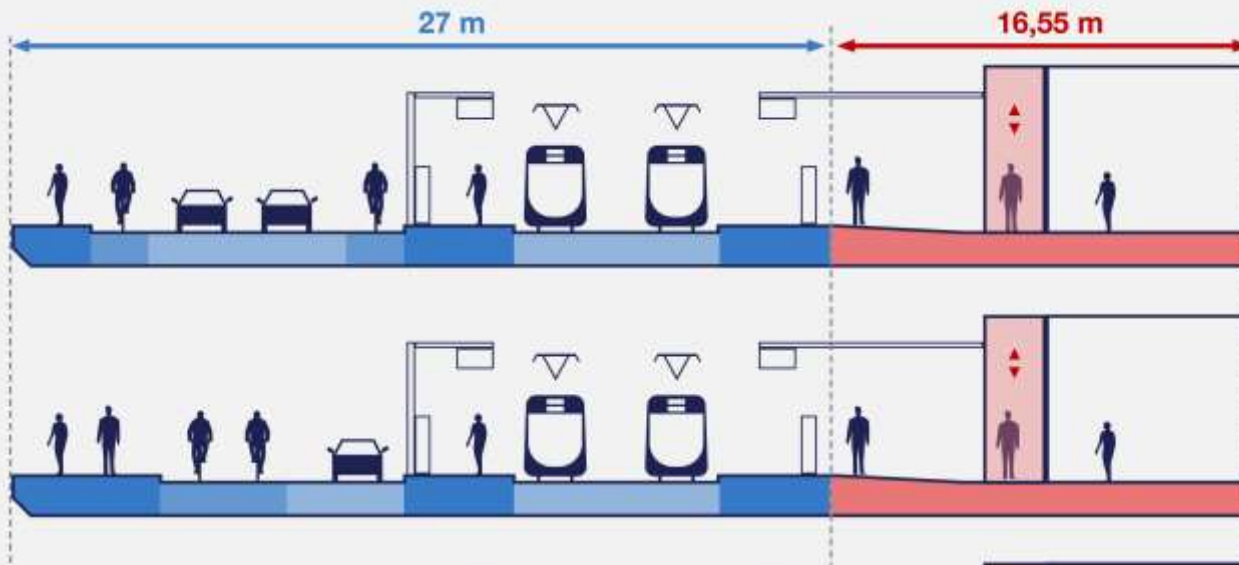
Zielzustand 2050+
(Jahrzehnte nach 2050)

Basel-Stadt

SBB

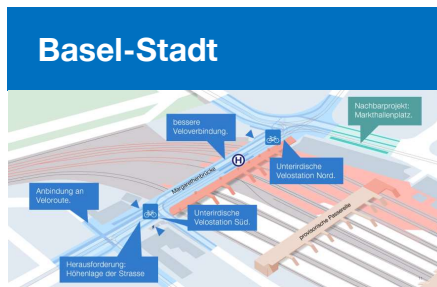
Basel-Stadt

SBB

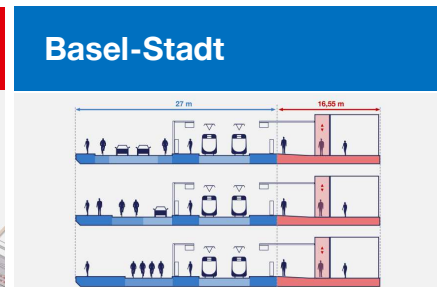


Aufgabe Studienauftrag: Zustand 2035+. Aufwärtskompatibel zur Vision 2050+.

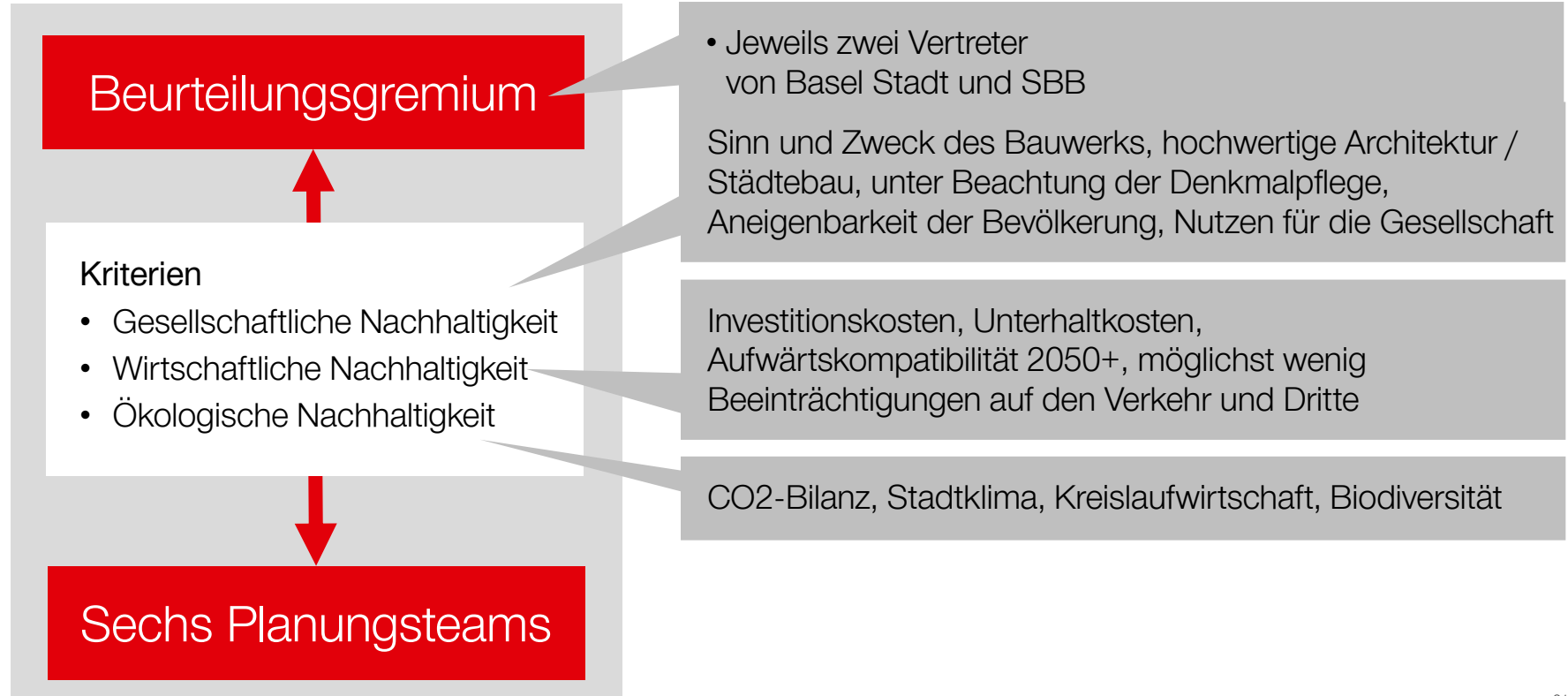
Zustand 2035+
(Horizont)



Zielzustand 2050+
(Jahrzehnte nach 2050)



Studienauftrag: Die Gremien und Kriterien.



Das Siegerprojekt.

Marc Février, Städtebau & Architektur Kanton Basel- Stadt

Siegerprojekt

Penzel Valier AG
Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG
Bergmeister GmbH
Toni Häfliger
B+S Ingenieure AG
Basler Hofmann AG
Reflexion AG
Sun Design

Sehr schlanke Brücke mit optimierter Höhenlage.
Grüne Überdachung mit seitlichen Dächern.
Sehr überzeugende Lösung.





Blick nach Norden in den Margarethenboulevard.



Optionales Modul
«Grünplateau».

This architectural rendering depicts a modern train station. The most prominent feature is the large, sloped roof with a ribbed texture, supported by tall, white, cylindrical columns. A wide, multi-level staircase with a glass railing leads up to the platform level. The platform itself is a wide, open space with a light-colored floor. In the background, a red and white high-speed train is visible on the tracks. The overall design is clean and modern, with a focus on open space and natural light.

Blick nach Süden auf die Meret Oppenheim-Strasse.



Halle SNCF wird
erhalten verschoben.

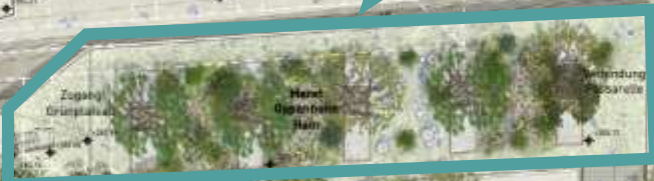
Die grosse Halle bildet eine
Ankunftsadresse im Westen des Bahnhofs.

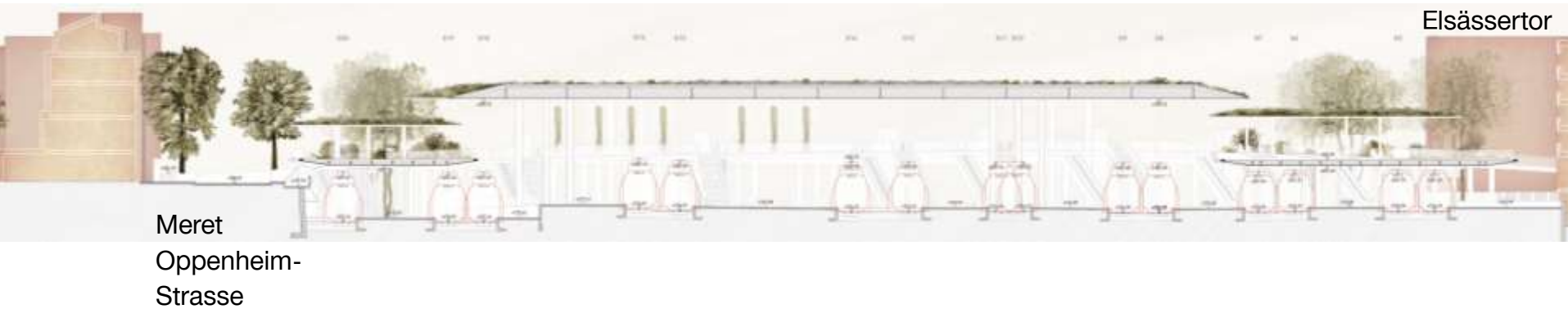
Optionales Modul
«Grünplateau»



Margarethen-
boulevard

Optionales Modul
«Grünplateau»





Blick nach Westen.

Sehr gute städtebauliche Integration des
Hallendachs durch die seitlichen niedrigen Dächer.

Optionales Modul
«Grünplateau».



Die Kosten und Termine.

Schätzungen und weiteres Vorgehen.

Kern Marko, Gesamtprojektleiter SBB
Marc Février, Städtebau & Architektur Kanton Basel- Stadt

Kosten. Perronzugang Margarethen.



Kostenprognose:

- niedriger bis mittlerer, dreistelliger Millionenbetrag
- muss im Vorprojekt genauer bestimmt werden

Finanzierung Bund:

- Ausbauschnitt 2035 genehmigt durch Bundesparlament im Juni 2019
- Finanzierung des Vorprojektes gesichert
- Finanzierung des Bauprojektes und der Realisierung unter Vorbehalt der Priorisierungen gemäss Verkehr '45: Gemäss ETH-Bericht Priorität 1

Finanzierung Kanton Basel-Stadt:

- Weitere Gelder für optionale Module «Grünplateaus» nötig

Kosten. Neue Margarethenbrücke.



Kostenprognose:

- niedriger bis mittlerer, dreistelliger Millionenbetrag
- muss im Vorprojekt genauer bestimmt werden

Finanzierungsteil Kanton Basel-Stadt:

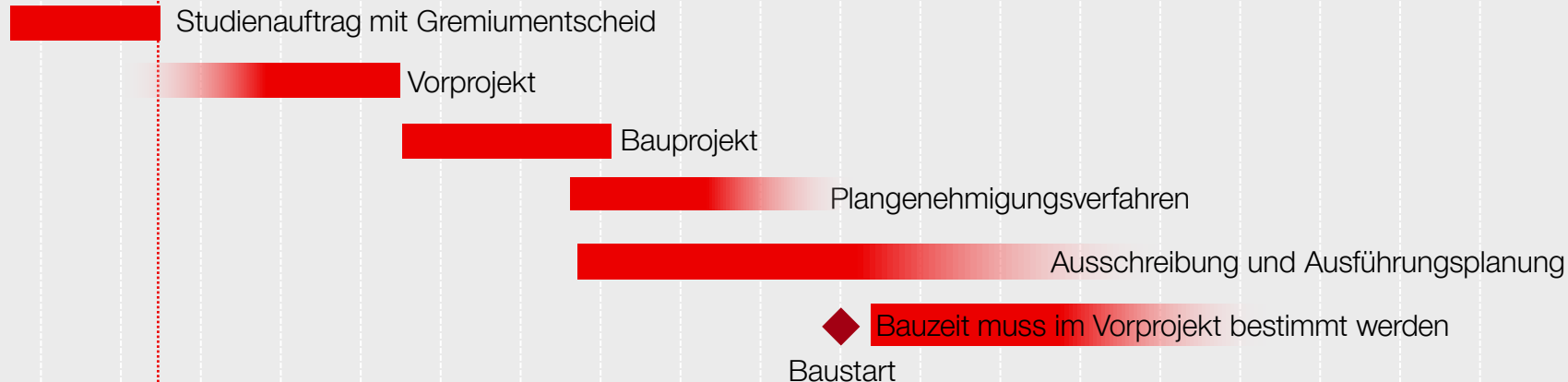
- Grossratsbeschluss Planungsmittel Margarethenbrücke vom 14.05.25
- Weitere Gelder zur Realisierung nötig

Finanzierungsteil Bund:

- Finanzierung des Vorprojektes gesichert
- Weitere Gelder für Projektierungsphase Bauprojekt und Realisierung nötig: Gemäss ETH-Bericht Priorität 1

Terminplan gemäss aktueller Planung unter Finanzierungsvorbehalt.

2023 2024 **2025** 2026 2027 2028 2029 **2030** 2031 2032 2033 2034 **2035** 2036 2037 2038 2039 **2040** 2041 2042



Der Nutzen.

Davon profitieren Reisende und Bevölkerung.

Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB

Marc Février, Städtebau & Architektur Kanton Basel- Stadt

Nutzen für Bahnreisende.



Bessere und komfortablere Umsteigebeziehungen innerhalb des Bahnhofs Basel SBB und zur Stadt.

Mehr Platz und mehr Komfort dank Kapazitätsausbau der Publikumsanlagen.

Bessere allseitige Anbindung des Bahnhofs Basel SBB.

Wichtige aufwärtskompatible Ausbaustufe als Vorbereitung auf den Tiefbahnhof im Bahnhof Basel SBB.

Zusätzliche Anforderungen Kanton: Nutzen für ÖV, Langsamverkehr und Stadt.



Neue barrierefreie Tramhaltestelle und eine der Voraussetzungen für Umsetzung Tramnetz 2030.

Bessere Verteilung der Personenströme führt zur Entlastung des Centralbahnplatzes.

Bessere Fuss- und Vel oanbindung Gundeldingen-Innenstadt via Margarethenbrücke.

Zusätzliche gedeckte Velostationen im Bereich der beiden Brückenenden.

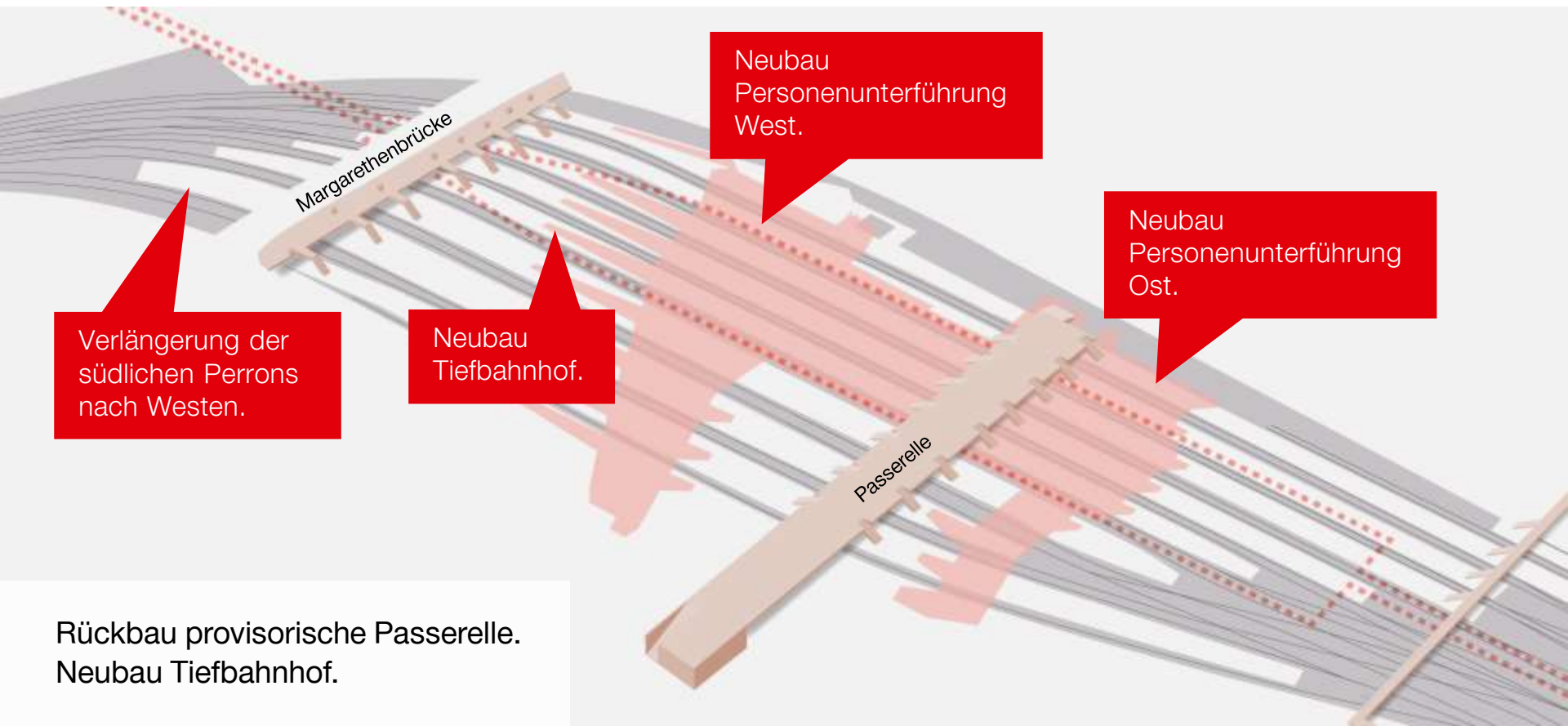
Neue Grün- und Freiräume, Verbesserung des Stadtklimas und Reduktion von Hitzeinseln.



Haben Sie Fragen?

Weitere Infos auf sbb.ch/basel-west

Ausblick nach dem Projekt: Künftiger Zielzustand mit Tiefbahnhof 2050+.



Ertüchtigungszustand.
Oberirdischer Zielzustand des Bahnhofs.



Hilfsbrücke.



provisorische Haltestelle.

schwierige
Tramgleisgeometrie.

Hilfsbrücke.

Margarethenbrücke

Platz für Neubau.

provisorische Passerelle