

Endlich Basler Eisenbahn-Planungsfächer auftun.

Jetzt Machbarkeits-Studie und konkretes Vorprojekt für Eisenbahn-Nordtangente in Auftrag geben.

Von der Fixierung auf einen Punkt zu einem ausbaufähigen Verkehrs-System.

Summary

1. Alle wissen es:

- Basel ist ein Europa-relevanter Bahnknoten auf der internationalen Rheinachse.
- Basel ist einer der Wirtschaftsmotoren der Schweiz.
- Basel ist betr. Eisenbahn-Infrastruktur schweizweit 40 Jahre im Hintertreffen und damit ein "kapazitätskritischer Netzbereich".
- In Basels Eisenbahn-Situation ist im wahrsten Sinne des Wortes der 'Knüppel' drin.

2. Viele wissen es:

- Basel braucht endlich eine funktionierende regionale S-Bahn.
- Die Schweiz braucht den Anschluss ans europäische Schnellverkehrs-Netz.
- Die Schweiz, Frankreich und Deutschland brauchen für ihren nationalen Schienenverkehr eine reibungslose Abwicklung (Weiterverbindung) im 'Knoten' Basel.
- Die Schweiz braucht für ihre nationale Versorgung einen modernen Güterverkehr mit der Verbindung von Rheinschiffahrt und Schiene.

3. Weniger wissen es:

- Während in Zürich, Bern, Winterthur, Genf, Luzern, Olten, etc. der Eisenbahn-Hauptbahnhof als Scharnier im Stadt-Zentrum liegt, befinden sich die 3, resp. 4 Hauptbahnhöfe von Basel auf einem historischen Eisenbahnring, der bereits zu $\frac{3}{4}$ fertiggestellt ist.
- Während der Zürcher und Genfer Flughafen ans Schienennetz angebunden sind, erreicht man den EuroAirport nur per Bus und Auto.
- Mit Hilfe der Schweiz und Basels wurden und werden zu Recht die wichtigen ausländischen Eisenbahnlinien von Basel nach Paris, Karlsruhe und Waldshut/Schaffhausen ausgebaut.

- Die internationalen, nationalen und regionalen Umsteigemöglichkeiten sind stark durch die Wendeschlaufen im Basler Schienensystem behindert. Zudem ist die Verbindung zwischen der Nordwestschweiz und der übrigen Schweiz beim Hauenstein-Tunnel völlig überlastet, also ein national und international relevanter "kapazitätskritischer Netzbereich".
- Die SBB haben aufgrund des Bundesvorschlags 'Verkehr 2045' die laufenden Projekt-Arbeiten an den 3 Basler S-Bahn-Stationen Roche/Solitude, Morgarten/Allschwil und Dornach vor der Eidgenössischen Parlaments-Debatte eingestellt.

4. Gibt es eine Lösung all dieser Probleme und Blockaden?

Ja, wir brauchen endlich die Öffnung des Basler Planungsfächers:

- Basel braucht ein strategisches Bahn-Verkehrssystem, das nicht durch die faktische Sackbahnhof-Situation in den beiden grossen Bahnhöfen (SBB und Badischer Bahnhof) ausgebremst wird.
- Aufgrund der Kosten bei den anderen Bundesaufgaben im öffentlichen Verkehr (wie Digitalisierung und Unterhalt) brauchen wir in Basel eine finanzierbare Lösung, die sowohl dem regionalen als auch dem nationalen und internationalen Verkehr nützt, die also allen Schienen-Systemen von S-Bahn über Personenlinien und Hochgeschwindigkeitszügen bis zum Güterverkehr dient.
- Nach der Rückweisung des Herzstückprojekts durch den Bund und trotz der Nacht-und-Nebel-Aktion im Dezember 2025, in welcher plötzlich eine sogenannte "Durchmesserlinie" aus dem Hut gezaubert wurde, haben bereits am 14. Juni 2026 44% der Stimmbevölkerung Nein zum Herzstück gesagt.
- Die einseitige Fixierung auf einen Punkt, das Zentrum von Basel ("Ich will zum Marktplatz fahren") soll zugunsten eines realisierbaren, zukunftsfähigen und vor allem flexibleren Ringbahn-Systems in Basel fallengelassen werden.

5. Die Suche des Bundesrates nach einer machbaren Alternative zum Herzstück.

Die Botschaft des Bundesrates hält zur Region Basel zurecht klar fest:

- *Den Knoten Basel "sieht der Bundesrat als strategisches Netzelement für den Ausbau mit Zeithorizont 2045" (siehe Kapitel 2.1.7.3 Strategische Netzelemente mit Realisierungshorizont 2045. Strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung):*
- *"Eine Stärkung der Schiene und eine Weiterentwicklung des Netzes sind für einen qualitativ hochstehenden Agglomerationsverkehr im mit Frankreich und Deutschland eng verbundenen trinationalen Metropolitanraum notwendig." (siehe Kapitel 3.3 Nordwestschweiz)*

- *"Angesichts der nationalen und internationalen Bedeutung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums Basel sucht der Bundesrat mit den beiden Kantonen BS und BL nach einer kostengünstigeren und technisch machbaren Alternative [zum Herzstück]." (siehe Kapitel 2.1.13. Abweichungen zum Gutachten der ETHZ im Ausbauschnitt 2027 und in der Planung für den Ausbauschnitt 2031)*
- *Es "soll eine alternative Lösung, allenfalls mit einer Etappierung, erarbeitet werden." (siehe Kapitel 2.1.12.)*
- *"Ziel ist es, in der Botschaft 2031 eine erste Etappe zu beschliessen." (siehe Kapitel 2.1.12.)*

6. Welches Ziel soll das Bahn-Projekt "Knoten Basel" verfolgen?

- Wichtig ist, dass die neuaufzugleisende Eisenbahn-Planung 'Knoten Basel' mit einem Blick auf den weiteren, nationalen und internationalen Raum der Agglomeration Basel - d.h. auf die Verknüpfung des schweizerischen, deutschen und französischen Bahnnetzes - beginnt. Die zukunftssträchtige Verknüpfung der 3 Bahnlinien SBB, DB und SNCF im engeren Basler Stadtgebiet hat Priorität.
- Darüber hinaus spielen die (fehlende) Verbindung vom Bahnhof Basel SBB über den EuroAirport zur Deutschen Bahn-Linie im Oberrheintal, der fehlende Juradurchstich ins Mittelland und die Verbindung der Hochrheinbahn zum Bahnhof Basel SBB eine wichtige Rolle.
- Es ist deshalb dringend und sinnvoll, den gesamten Planungsfächer - insbesondere für die regionale S-Bahn, die ein Teil dieses ganzen Systems ist - zu öffnen.

7. Warum ist die Fertigstellung der Ringbahn (Nordtangente-Eisenbahn) am sinnvollsten?

- Die Basel Ringbahn existiert schon zu $\frac{3}{4}$.
- Die 4 Bahnhöfe (SBB, Badischer Bahnhof, Bahnhof St. Johann und Französischer Bahnhof) sind alle auf diesem Ring angeordnet und können darüber verbunden werden.
- Die Strecke vom Bahnhof St. Johann zum Bad. Bahnhof hat eine Länge von weniger als 50% der bisher verfolgten Y-Variante.
- Der Vorschlag weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
- Diese Strecke dient (wegen ihrer möglichen Linienführung) nicht nur der regionalen S-Bahn, sondern ist ein Gewinn für alle Schienenträger am Knoten Basel.
- Mit beidseitigen Abzweigungen zu den französischen und deutschen Hauptlinien flexibilisiert sich das Eisenbahn-System in Basel strategisch.
- Dieses Projekt realisiert sofort einen Nutzen (S-Bahn ohne Wendemanöver im Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof, Nutzung der Wendeschleife für Schweizer

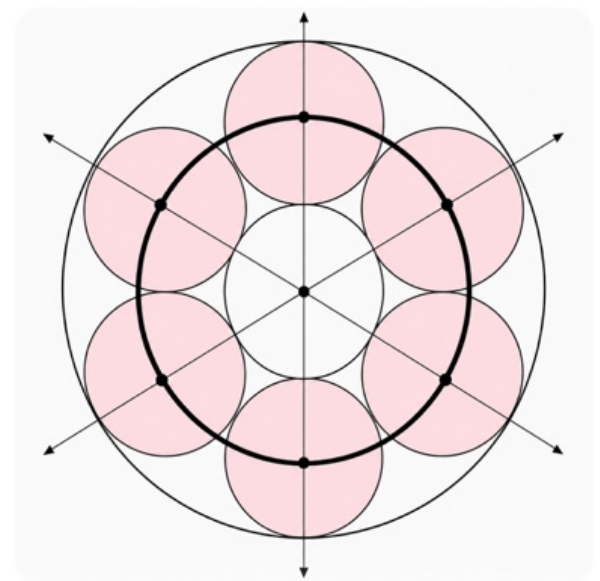
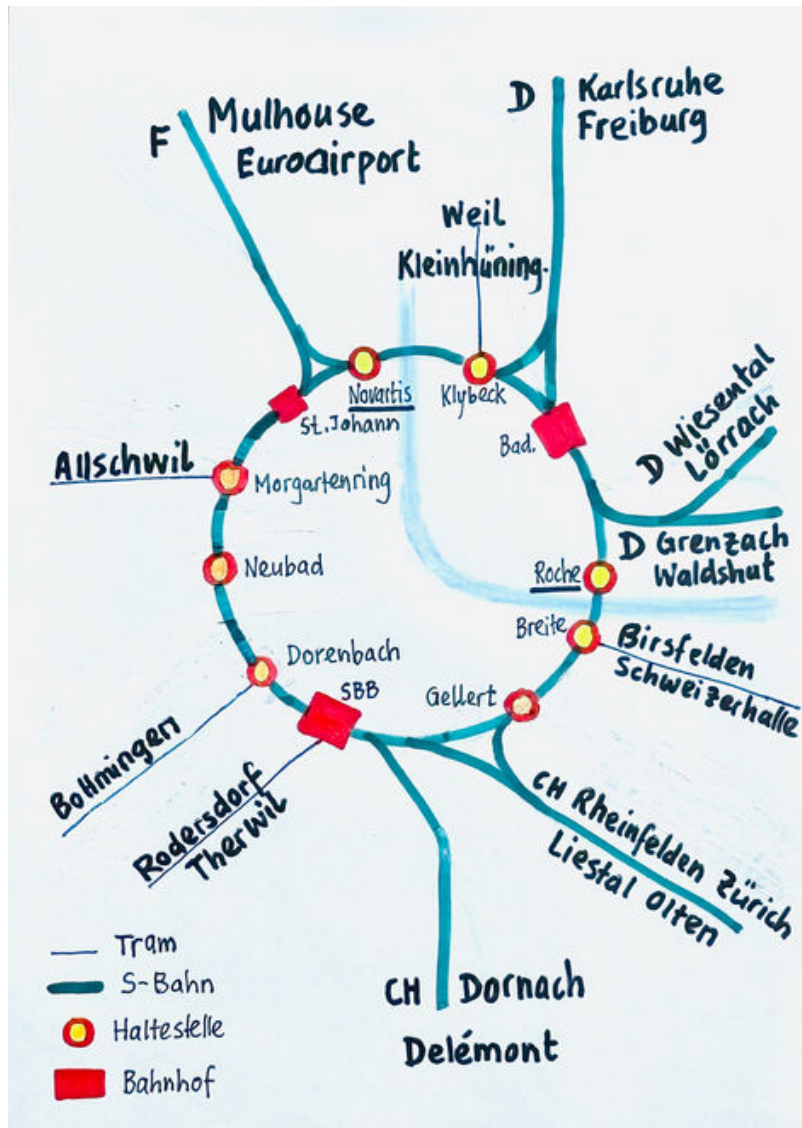
Personenzüge mit Anfahrt an 2 Bahnhöfen) und entlastet schnell einen schweizweit wichtigen "kapazitätskritischen Netzbereich".

- Dieses Projekt ist etappierbar.
- Der Vorschlag ist in seiner strategischen Dimension und seinem strukturellen Mehrwert (Lösung der Basler S-Bahn-Probleme zusammen mit den Verbindungen am Knoten Basel von Schweizer, Deutscher und Französischer Bahn) einzigartig.
- Dieses Projekt ist ausbaufähig, "aufwärtskompatibel" (z.B. weiterer Ausbau der Zufahrt vom Bahnhof SBB zum Bahnhof St. Johann)

8. Unsere Forderungen:

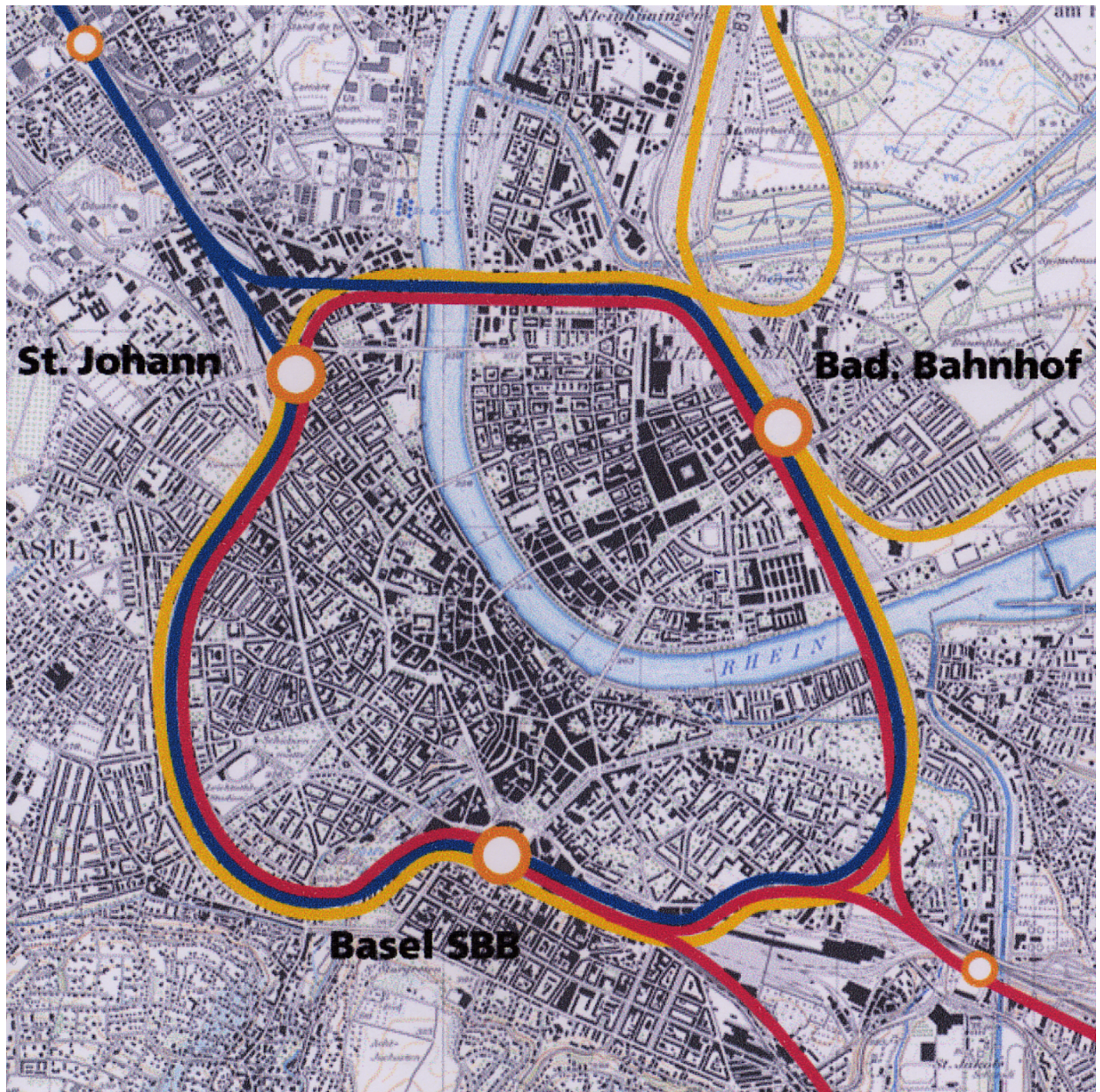
- Wir verlangen vom Bund, BAV, von SBB und den Regierungen BS und BL sowie den parlamentarischen Vertretungen und Verkehrsplanenden die **sofortige Öffnung des Basler Eisenbahn-Planungs- und Projektierungsfächers**.
- Es soll endlich eine **Machbarkeits-Studie** für die **Fertigstellung der zu 3/4 bestehenden Basler Ringbahn** mit dem 1. Etappenziel einer Eisenbahn-Nordtangente in Auftrag gegeben und ein konkretes Vorprojekt gestartet werden, so dass in der **Botschaft 2031** dieses international, für die Schweiz und Basel wichtige Projekt beantragt und beschlossen werden kann. (siehe Kapitel 2.1.12.)
- Dafür sind die notwendigen Planungsmittel (gemäss Kapitel 2.1.6. und 2.1.7.6) zu Verfügung zu stellen.
- Diese Eisenbahn-Nordtangente zwischen Bahnhof St. Johann und Badischem Bahnhof beinhaltet auch jeweils die strategisch wichtigen **Abzweigungen und Zufahrten von und nach Frankreich und Deutschland**, u.a. die (Tiefbahn-)Station St. Johann sowie neue S-Bahn-Haltestellen in den Gebieten Novartis und Klybeck.
- Sofort ist auch die Freihaltung eines entsprechenden **Verkehrskorridors** zu beschliessen und im **Richtplan BS** zu verankern.
- Weiterführung der sistierten SBB Planung für die **3 Basler Stationen** (Morgarten/Allschwil, Roche/Solitude und Dornach) mit separaten Haltespuren (keine Kapazitätsverminderung auf diesen Strecken).
- Wiederaufnahme dieser 3 Stationen in die Botschaft 2027 des Bundes.

Ringbahn als ausbaufähiges und in der Nutzung flexibles Basler Verkehrs-System



- nutzt und optimiert bestehende Infrastruktur.
- verknüpft sowohl das schweizerische, deutsche und französische Bahnnetz als auch die regionale S-Bahn mit den lokalen Feinverteilern.
- bedient die schweizweit wichtigen Arbeitgebenden Novartis und Roche.
- beseitigt die faktischen Kopfbahnhöfe bei Basel SBB und Badischem Bahnhof.
- vervielfacht die vom öffentlichen Verkehr optimal bediente Gebietsfläche.
- ist realisierbar, entlastet einen 'kapazitätskritischen Netzbereich', schafft einen strukturellen Mehrwert und ist 'aufwärtskompatibel'.

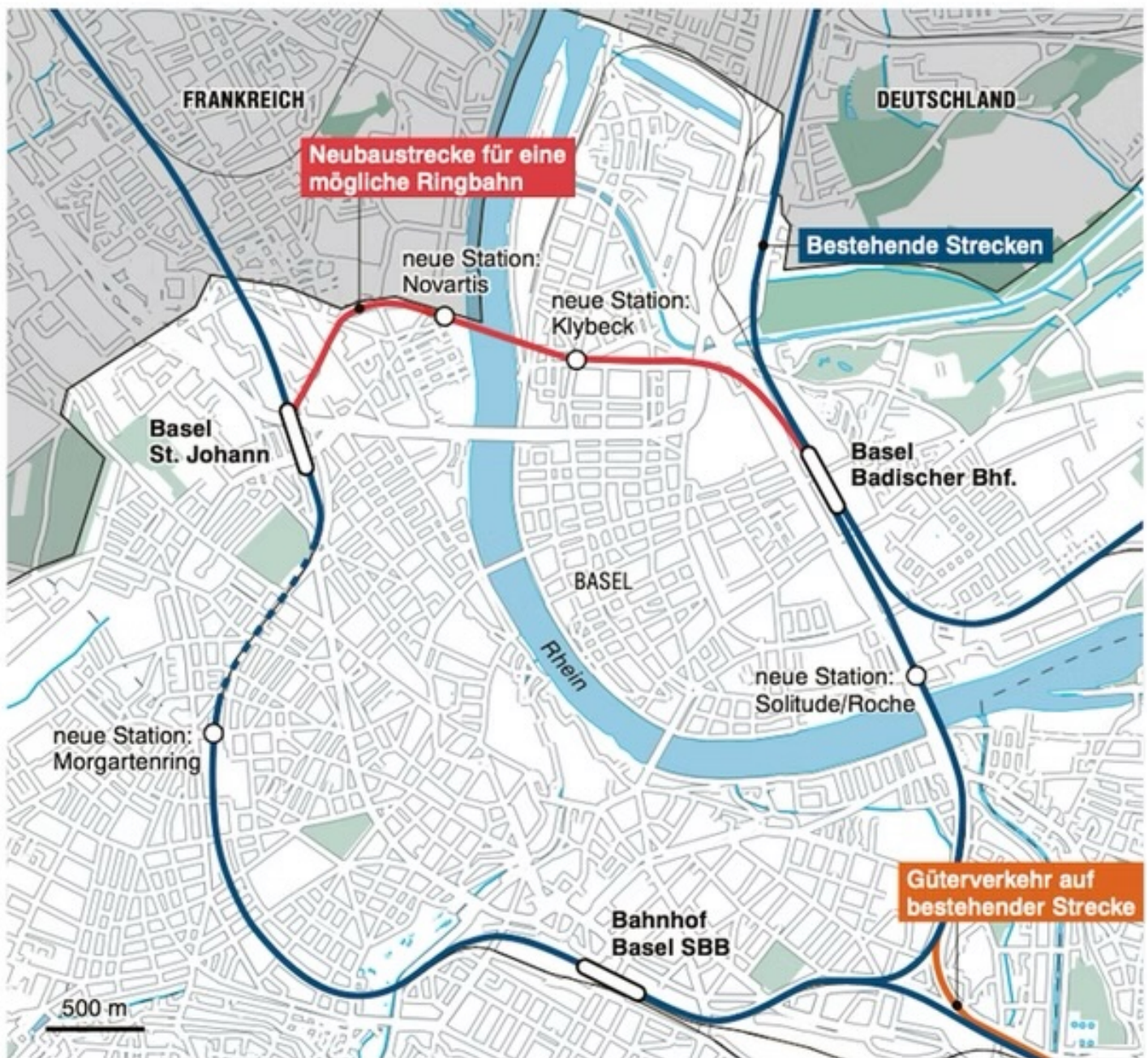
Die Grundidee: 1 Schlaufe für 3 nationale Bahnsysteme



- Dieser Vorschlag stammt von 2001 und hat noch immer seine Gültigkeit.
- Erarbeitet wurde er von einem trinationalen Ausschuss der Planendenfachverbände
 - Bund Schweizer Architekten (BSA),
 - Schweiz. Ingenieure und Architekten (SIA)
 - Bund Deutscher Architekten (BDA)
 - Architektenkammer Elsass (ASIC).
- Veröffentlichung im Basler Stadtbuch 2002, S. 57-65 (Herausgeberin: Christoph Merian Stiftung).

Fertigstellung der zu $\frac{3}{4}$ bestehenden Basler Ringbahn mit einer Eisenbahn-Nord-Tangente

S-Bahn Basel ohne Herzstück



Grafik: mre, mt / Quelle: Atelier Markus Urfer

- Der Urheber dieser Vision ist Paul Stopper, Dipl. Bauingenieur ETH, Verkehrsplaner und Vater der Zürcher S-Bahn.
- Veröffentlicht wurde es in der Basler Zeitung BaZ vom 20./21.04.2022

Realisierbare Linienführung der Nordtangente mit den strategisch wichtigen Abzweigungen und Zufahrten von und nach Frankreich und Deutschland



- Vorschlag von futura basel und Ringbahn-Basel 2026.
- Was nie Diskussion und Teil der Basler S-Bahn-Planung war, nämlich die strategisch wichtigen Abzweigungen und Zufahrten von und nach Frankreich und Deutschland geben dem Ganzen eine multifunktionale und strategische Perspektive.
- Aufgrund der neuen Überbauungen Lysbüchel und Volta Nord muss der linksufrige Abschnitt im Grossbasel tiefergelegt werden.
- Für die Rheinquerung und die Durchquerung des Klybeck Plus Areals bis zur Autobahn ist eine unter- und oberirdische Variante zu prüfen. Während eine oberirdische Linienführung eisenbahntechnisch elegant ist, sprechen für eine unterirdische Linienführung städtebauliche Überlegungen.

Vernehmlassung 2026/64

Vernehmlassung 2026/64 zur Botschaft des Bundesrates "Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45".

[Von Ringbahn-Basel.ch](http://VonRingbahn-Basel.ch), futurabasel.ch und Weichen-neu-stellen.ch.

Basel 27.08.2026

1.2 Herausforderungen im Bahnbereich

Das Grossprojekt 'Knoten Basel' wurde von der Bundesversammlung - zusätzlich zu den Massnahmen für das Angebotskonzept 2035 (AK 35) - zur prioritären Prüfung in Auftrag gegeben.

Die Bedeutung des Verkehrsknotens Basel für die Schweiz, die internationalen Verbindungen sowie den Regionalverkehr ist unbestritten. (siehe Summary 1.)



Nach der Beerdigung des Herzstücks Basel muss der Planungshorizont erweitert und das ganze Grossprojekt 'Knoten Basel' (nach den Punkten in Summary 4. und 5.) neu aufgelegt werden.

2.1.4.1. Strategiewechsel

Die ETHZ empfiehlt in ihrem Gutachten «UVEK: Verkehr 2045» einen Strategiewechsel: Anstelle einer kleinteiligen Verbesserung ohne wesentlichen **strukturellen Mehrwert** sollen der Fokus auf **grosse, strukturell wirksame Projekte** und **gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen** gelegt werden.

Das von uns vorgeschlagene Projekt Eisenbahn-Nordtangente als Vollendung der bereits zu ¾ bestehenden Basler Ringbahn, die Verknüpfung der Bahnnetze von SBB, SNCF und DB und die Schaffung der 3 bereits

geplanten zusätzlichen S-Bahn-Umsteige-Stationen erfüllen diese Kriterien.

Die Ausbaumassnahmen auf hochbelasteten Hauptstrecken dürfen nicht zum Verlust wertvoller Kapazität oder Fahrzeit führen.

Genau dies haben wir am 5. Mai 2026 in unserer Vernehmlassung zur S-Bahn-Station 'Basel-Allschwil' (Morgarten) verlangt: eine Planung, die im Bereich dieser Station einen 4-spurigen Geleiseabschnitt vorsieht.



2.1.6 Projektreife und Priorisierung

Für strategische Netzelemente, für die noch kein abgeschlossenes Vorprojekt vorliegt und deren Priorität hoch ist, sind Projektierungsmittel vorgesehen.

Für den Knoten Basel sind die notwendigen Planungsmittel zeitnah zu sprechen, damit dieser mit dem neuen Vorprojekt „Vollendung der Ringbahn“ wieder die gebührende Priorität erhält. Ziel ist es, dass für die Botschaft 2031 alle notwendigen Abklärungen, Wahlentscheide und anderen Vorbereitungen getroffen werden. Die Kantone Basel-Stadt und Basellandschaft haben hierfür die nötigen personellen Fach-Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt leistet mit dem damit verbundenen Angebotsziel einen Beitrag zum Abbau von prognostizierten Überlasten.

Gerade die Realisierung der eigentlich kostengünstigen 3 Umsteige-Stationen zwischen S-Bahn und Feinverteiler (Morgarten/Allschwil, Roche/Solitude und Dornach) tragen nicht nur zu einer Kapazitätserweiterung bei, sondern sind aufgrund ihrer fortgeschrittenen Planung auch schnell realisierbar. Zudem ist in das Projekt Roche/Solitude bereits auch die Deutsche Bahn voll integriert.



2.1.7.3 Strategische Netzelemente mit Realisierungshorizont 2045

Ausbau Publikumsanlage Basel SBB und Neubau Margrethenbrücke

Dieses Projekt ist so zu gestalten, dass - nicht wie beim Bau der neuen Fussgängerpasserelle - die Kopfbahnhof-Situation im Bahnhof SBB noch verstärkt, sondern die alte Durchgangssituation wiederhergestellt wird. Überhaupt ist dieses Projekt vollständig auf den neuen Ausbau der Ringbahn mit Eisenbahn-Nordtangente auszurichten.

Betreffend Margrethen-Brücke sind die entsprechenden Zugangsmöglichkeiten und Verkehrsflächen für Fussgänger, Trams, Velos und Autos klar voneinander zu trennen.

2.1.7.5 Digitalisierung

Die Digitalisierung des Schweizer Eisenbahnnetzes ermöglicht kürzere Zugfolgezeiten und ist damit entscheidend für zukünftige Kapazitätssteigerungen.

Diese Massnahmen werden von uns vollumfänglich unterstützt.

2.1.7.6 Planungsmittel für grenzüberschreitenden Massnahmen

Für allfällige Bundesbeiträge zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen stellt der Bundesrat Mittel zur Verfügung.

Für die strategisch entscheidenden beidseitigen Abzweigungen von der Schweizer-Eisenbahn-Nordtangente zu den französischen und deutschen Hauptlinien sind sowohl Verhandlungen mit Frankreich als auch Deutschland/Baden-Württemberg aufzunehmen, als auch entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen.

2.1.8 Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte

Die knappen finanziellen Mittel, die Neupriorisierung des Gutachtens der ETHZ und der empfohlene Strategiewechsel machen es unabdingbar, dass zunächst der Bundesrat und anschliessend die Bundesversammlung auf bereits beschlossene Massnahmen zurückkommen. Für die prioritären strategischen Angebotsausbauten Horizont 2045 können die dafür notwendigen Ergänzungsmassnahmen realisiert und die bestehenden Beschlüsse beibehalten werden.

Da der Knotenausbau Basel unbestritten ist und auch diese Projekte in Basel unbestritten sind, soll auf die Streichung der in der Planung schon weit fortgeschrittenen 3 neuen Haltestellen Morgarten/Allschwil, Solitude/Roche und Dornach Apfelsee verzichtet werden.

Wie unter 2.1.4.1. bereits erwähnt, sind jedoch im Bereich dieser Stationen je ein separater Haltegeleisabschnitt vorzusehen.

Diese Umsteigestationen zwischen S-Bahn und Feinverteiler weisen bei niedrigen Kosten einen hohen Nutzen aus.

2.1.12 Ausblick auf die Botschaft 2031 und den langfristigen Planungshorizont

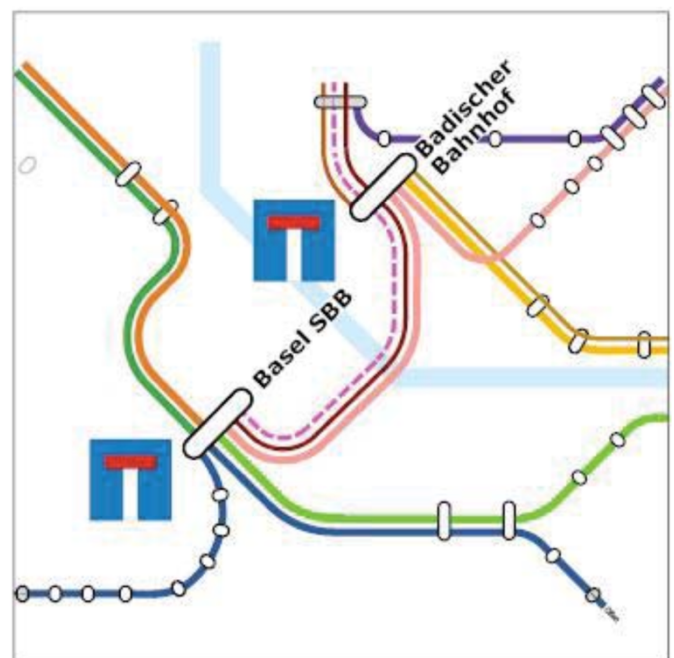
Das Herzstück Basel ist in der heutigen Form nicht innert nützlicher Frist und mit angemessenen Kosten umsetzbar. Gemeinsam mit den beiden Kantonen Basel und Basel-Landschaft soll eine alternative Lösung, allenfalls mit einer Etappierung, erarbeitet werden. Ziel ist es, in der Botschaft 2031 eine erste Etappe zu beschliessen.

Die Unterzeichnenden dieser Vernehmlassung unterstützen das vorgeschlagene Prozedere, dass "eine alternative Lösung" zum Herzstück erarbeitet wird.

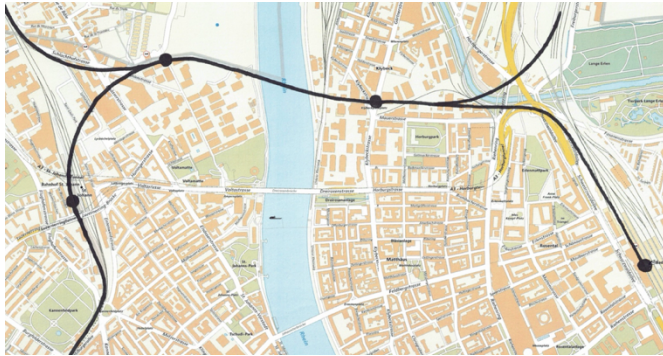
U.a. soll das strategische Netzelement "Durchmesserlinie Basel" noch konkretisiert werden.

Wir verlangen vom Bund, BAV, von SBB und den Regierungen BS und BL sowie den parlamentarischen Vertretungen und Verkehrsplanenden die sofortige Öffnung des Basler Eisenbahn-Planungs- und Projektierungsfächers.

Da die Linienführung der Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof offen ist, schlagen wir vor, nicht von einer "Durchmesserlinie Basel" zu sprechen, sondern von der "Beseitigung deren Kopfbahnhof-Situation der beiden Basler Hauptbahnhöfe durch eine neue Verbindungslinie".



Es soll endlich eine Machbarkeits-Studie für die Fertigstellung der zu 3/4 bestehenden Basler Ringbahn mit dem 1. Etappenziel einer Eisenbahn-Nordtangente (siehe unsere Summary 1.-8.) in Auftrag gegeben und ein konkretes Vorprojekt gestartet werden, so dass in der Botschaft 2031 dieses international, für die Schweiz und Basel wichtige Projekt beantragt und beschlossen werden kann.



2.1.13 Abweichungen zum Gutachten der ETHZ im Ausbauschnitt 2027 und in der Planung für den Ausbauschnitt 2031

Trotz der grundsätzlichen Orientierung an den Priorisierungen der ETHZ weicht der Bundesrat in folgenden Punkten vom Gutachten der ETHZ ab:

Basel: Gemäss Gutachten kann das Herzstück Basel technisch erst nach 2045 realisiert werden. Angesichts der nationalen und internationalen Bedeutung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums Basel sucht der Bundesrat mit den beiden Kantonen BS und BL nach einer kostengünstigeren und technisch machbaren Alternative.

Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zum vorausgehenden Kapitel 2.1.12. Die von uns vorgelegte Variante 'Fertigstellung Ringbahn mit einer Eisenbahn-Nordtangente' ist eine kostengünstigere und technisch machbare Alternative.

Mittel für eine erste Etappe sind für den Ausbauschnitt 2031 vorzusehen.

Wir unterstützen dies vollumfänglich.

Die Arbeiten laufen unter dem Titel «Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie».

Wir beantragen die Änderung des Titels in "neue Verbindung zwischen den beiden Basler Hauptbahnhöfen"

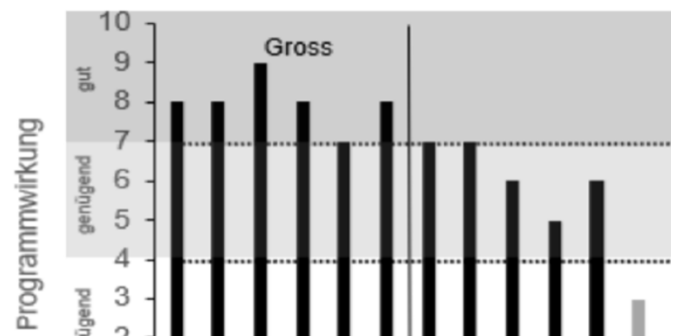
Depriorisierung der Haltestelle Basel Neuallschwil aufgrund der Lage auf einer internationalen Hauptstrecke, was beim zukünftigem Angebotsausbau zu einer Kapazitätsverminderung führen kann.

Wir lehnen diese Depriorisierung ab, verlangen jedoch (siehe dazu 2.1.4.1.) eine Ausweitung der Haltestelle auf 4 Geleise (siehe auch unsere Vernehmlassung vom 05.05.2026).

2.3 Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Damit einem Agglomerationsprogramm eine Bundesbeteiligung zugesprochen wird, muss es eine genügende Wirkung hinsichtlich der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, der Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs erzielen.

Die Bewertung hat direkten Einfluss auf die Höhe der Mittel. Wir weisen darauf hin, dass mit dem System der Ringbahn mit diverser und flexibler Nutzung und neuen S-Bahn-Umsteigestationen Basel eine höhere Bewertungseinstufung verdient.



Mit der Bahn-Nordtangente kann nicht nur die Wohnqualität in den nördlich gelegenen Quartieren Basels verbessert, sondern auch der Pendelverkehr in der ganzen Agglomeration optimiert werden.

3.3 Nordwestschweiz

Basel ist ein zentraler Knoten auf der internationalen Rheinachse, wo Strasse, Schiene und Schifffahrt besonders eng miteinander verflochten sind. Die Region ist durch ihre international bedeutende Industrie- und Innovationslandschaft geprägt, was ihre räumlichen und verkehrlichen Verflechtungen bestimmt. Eine Stärkung der Schiene und eine Weiterentwicklung des Netzes sind für einen qualitativ hochstehenden Agglomerationsverkehr im mit Frankreich und Deutschland eng verbundenen, trinationalen Metropolitanraum notwendig.

Dem können wir uneingeschränkt zustimmen.

Den Verweis auf die "Durchmesserlinie" möchten wir - wie bereits 2.1.12 und 2.1.13 vermerkt - lieber mit "neue Verbindung zwischen den beiden Basler Hauptbahnhöfen" bezeichnen.

Wir danken dem Bund, dem BAV, der SBB und den Regierungen BS und BL sowie den parlamentarischen Vertretungen und Verkehrsplanenden für die wohlwollende Prüfung einer Öffnung des Basler Eisenbahn-Planungs- und Projektierungsfähers.

Heinrich Degelo
Architekt
Ringbahn-Basel.ch



Paul Stopper
Dipl. Bauingenieur ETH, Vater der Zürcher S-Bahn
Ringbahn-Basel.ch



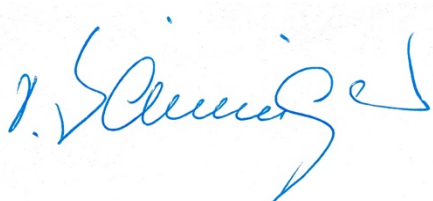
Luka Takoa Schmid
Unternehmensführer, Philosoph
futura Basel.ch



Rolf Furrer
Architekt ETH BSA SIA
futura Basel.ch



Roger Bänninger
Geschäfts-Immobilien-Planer
Weichen-neu-stellen.ch



Alois Kramis
Maschinen-Ingenieur HTL
Weichen-neu-stellen.ch



Ringbahn-Basel.ch
Weichen-neu-Stellen.ch
futura Basel.ch

Anschrift:
futura basel
Eichhornstrasse 1
CH 4049 Basel
futura.basel@gmail.com
+41 79 948 58 70

