

## OB 2.1 Raum Basel

### Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft
- Betroffene Gemeinden: Augst, Basel, Kaiseraugst, Muttenz, Pratteln, Rheinfelden
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAK, BAFU, BLW, kantonale Fachstellen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt
- Anderer Partner: BEV/DB, SBB, SRH

### Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Knoten Basel (Herzstück);		◆	
– Entflechtung Muttenz 2. Etappe;		◆	
– Entflechtung Pratteln;			◆
– Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden;			◆
– Trimodaler Terminal Basel Nord.	◆		
– Haltestelle Morgartenring		◆	

### Begründung

Der Raum Basel ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Dabei führt insbesondere die Überlagerung von nationalen und internationalen Verkehren zu besonderen Herausforderungen. Die laufenden Ausbauten dienen dazu, die bestehende Zufahrt in den Bahnhof Basel SBB leistungsfähiger zu machen. Dabei sollen niveaugleiche Fahrwegkonflikte im Bahnhof Basel SBB gemindert werden.

Die Erweiterung der Gleisanlage zwischen Pratteln und Rheinfelden sowie die Entflechtung der Verkehrsströme in Muttenz und Pratteln entschärfen den heutigen Kapazitätsengpass und ermöglichen weitere Taktverdichtungen der S-Bahn.

### Vorhaben

**Ausbau Knoten Basel (Herzstück):** Bau einer unterirdischen S-Bahn-Strecke zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie Basel St. Johann mit Anschluss an die bestehenden Zufahrtsstrecken.

**Entflechtung Muttenz 2. Etappe:** Die Einbindung der S-Bahnzüge aus Muttenz in den Bahnhof Basel SBB erfolgt niveaufrei mit einer neuen Verbindung ab der Stammstrecke im Bereich Birsbrücke via Güterbahnhof nach Basel SBB Personenbahnhof.

**Entflechtung Pratteln:** Die Entflechtung der Verkehrsströme Bözberg und Ergolzthal teilt den Fern-, den S-Bahn- sowie den Güterverkehr zwischen Basel und den beiden Linien ins Ergolz- resp. Fricktal auf und erhöht die Kapazität des Knotens Pratteln.

**Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden:** Die Linienführung des Ausbausvorhabens ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

**Terminal Basel Nord:** Der Terminal Basel Nord dient als Knotenpunkt (Gateway) im gesamtschweizerischen Import/Export-Verkehr von Behältern aus und zu den Nordseehäfen. Im Endausbau soll dieser nach den Planungen der Gateway Basel Nord AG (SBB Cargo, HUPAC, Contargo) zu einem trimodalen Terminal komplettiert werden. Er verbindet beim Vollausbau Binnenschiff, Bahn und Strasse miteinander.

**Haltestelle Morgartenring:** Die SBB wurde vom Bund (im Namen der Kantone BL/BS) beauftragt das Vorprojekt für das Vorhaben einer neuen Haltestelle an der Strecke Basel – St.Johann zu projektieren. Das Parlament hat das Vorhaben in der Zwischenzeit in den STEP AS35 aufgenommen.

### **Vorgehen und Hinweise**

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton und allen betroffenen Projekt- bzw. Schnittstellenpartnern das Vorprojekt für das Vorhaben Ausbau Knoten Basel (Herzstück) zu erarbeiten.

Eine Realisierung des Ausbaus im Knoten Basel (Herzstück), des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden, sowie der Entflechtung MuttENZ 2. Etappe sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbaus schrittweise STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz BL 3, mit den ISOS-Objekten Basel, Pratteln, Kaiseraugst, Rheinfelden und Liestal, mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden («Badischer Bahnhof» und «Elsässer Bahn») sowie den Fruchtfolgeflächen ist durchzuführen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz, dem Gewässer- raum und für das Herzstück hat eine Abstimmung mit der bestehenden Nationalstrasse und insbesondere dem Nationalstrassenprojekt Rheintunnel stattzufinden.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 wurde der Entscheid zu verschiedenen Kapazitätssteigerungen im Raum Basel gefällt.

**Knoten Basel:** Im Knoten Basel SBB wird eine provisorische Passerelle zur Entlastung der bestehenden Passerelle über den Gleisen realisiert. Diese soll die Personenflüsse gewährleisten, bis die mit dem STEP Ausbauschritt 2035 beschlossene neue Perronerschliessung realisiert wird. Um den Viertelstundentakt Basel SBB - Liestal im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Diese Ausbauten sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Das Herzstück ist mit den Bauvorhaben von zwei neuen Haltestellen sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen zu koordinieren. Diese Ausbauten sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Die Haltestelle Morgartenring benötigt eine Abstimmung mit dem Objekt 224 «Elsässer Bahn» des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Sie ist entsprechend sachplanrelevant. Die Haltestellen Basel Mitte, Klybeck und Solitude sind demgegenüber nicht sachplanrelevant. Da die beiden Haltestellen Mitte und Klybeck aber bereits im bisherigen Objektblatt dargestellt waren, bleiben sie vorderhand weiterhin im Objektblatt.

Im Rahmenplan Basel der SBB wurde die Entflechtung Pratteln untersucht. In der Bewertung der Lösungsansätze zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft wurde der Vollausbau Pratteln mit einer 8-gleisigen Anlage zur Bestvariante bestimmt. Das Projekt ist abgestimmt auf die Tramlinienführung via Gallenweg nach Salina Raurica. Aufgrund der Vorbehalte der Gemeinde Pratteln, des Platzbedarfs und zu Gunsten eines schrittweisen Angebotsausbaus werden Redimensionierungs-/ Etappierungsmöglichkeiten studiert. Um die Kapazität kurzfristig zu erhöhen wurde die Signalisierung für den STEP Ausbauschritt 2035 im AS2025 optimiert. Damit konnte die Realisierung der Entflechtung Pratteln zurückgestellt werden.

**Terminal Basel Nord:** Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene weist einen Bedarf für eine trimodale KV-Umschlagsanlage in der Nordwestschweiz aus. Die Projektträgerin Gateway Basel Nord AG sowie die Schweizerischen Rheinhäfen für das Hafenbecken 3 planen den Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage. Damit wird im Endausbau eine trimodale Umschlagsanlage realisiert, welche neben Bahn-Strasse- und Bahn-Bahn-Umschlägen, auch Umschläge zwischen Binnenschiff und Bahn sowie zwischen Binnenschiff und Strasse ermöglicht. Import/Export-Verkehre der Schweiz mit Behältern insbesondere aus und zu den Seehäfen werden über diesen Standort abgewickelt. Die Verteilung der Behälter in der Schweiz erfolgt über Shuttle-Züge in

dezentrale Terminals sowie in das EWLK-Netz. Die Feinverteilung in den Regionen erfolgt ab den dezentralen Terminals über die Strasse.

Das Projekt musste mit dem Objekt 232 «Badischer Bahnhof» des Anhangs 2 des Bundesinventars der Trockenweiden und -wiesen nationaler Bedeutung abgestimmt werden. Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und kann künftig über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/ A Rhein-Alpen (Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) verfügen. Die Strassenanbindung zum Terminal ist mitsamt dem Anschluss ans Nationalstrassennetz erstellt. Die Koordination auf der deutschen Seite mit dem der Ausbau- und Neubaustrecke Basel – Karlsruhe ist zu sichern. Die heutige PEZA-Anlage (provisorisch erweiterte Zollanlage: Stauraum für zur Grenzabfertigung wartende Güterfahrzeuge) muss bei Vollausbau aufgelöst werden. Für den längerfristigen Bedarf einer erweiterten Zollanlage für Güterfahrzeuge müsste eine Alternative gefunden werden.

Die Hafentbahn Schweiz AG verbindet die drei für die Landesversorgung wichtigen Hafenstandorte im Raum Basel mit ihren verschiedenen Güterterminals und Logistikanlagen so, dass die in den Häfen umgeschlagenen Güter effizient transportiert werden können und Strassenverkehr reduziert wird. Die Bahninfrastruktur im Hafen Kleinhüningen soll weiterentwickelt und der Hafentbahnhof in das nördlich gelegene Hafenareal verlagert werden. Im Zuge dieses Umbauprojektes wird die Funktion des Hafentbahnbetriebes optimiert und dadurch Fläche und Gleisinfrastruktur eingespart. Mit dem Projekt erfolgen zudem Investitionen in die Modernisierung von Gleisen, Brücken und Bahnanlagen. Durch die Verlagerung des Hafentbahnhofs kann im engen Gebiet des Kantons Basel-Stadt benötigter Raum für eine städtebauliche Entwicklung freigespielt werden. Dieses Projekt ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Die Verlegung des Hafentbahnhofs ist eng mit dem Nationalstrassenprojekt N2 Rheintunnel abzustimmen.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben in Zusammenarbeit mit der SBB und BEV/DB 2017 in einem Synthesebericht fünf Varianten zum Herzstück vertieft. In Rahmen einer Gesamtorganisation zwischen Bund, Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den SBB und dem BEV/DB wurden die Varianten weiterentwickelt. Vom Bahnhof Basel SBB ist eine unterirdische Strecke zum Badischen Bahnhof geplant (Linienführung auf Badischer Seite noch nicht festgelegt), welche mit den neuen Haltestellen Basel Mitte und gegebenenfalls Klybeck zwei Stadtgebiete mit hohen Nutzungspotenzialen erschliesst. Am 25. Juni 2021 haben sich die Beteiligten für diejenige Stossrichtung entschieden, bei der ein Tiefbahnhof Basel SBB (evtl. auch Badischer Bahnhof) zusammen mit dem Herzstück vertieft zu prüfen ist. Zusätzlich ist mit einem Streckenast ab Basel Mitte nach Basel St. Johann dort ein Anschluss zur Linie an den EuroAirport vorgesehen. Grundlage bilden die Studien, die die SBB im Auftrag des BAV zum 5-Punkte-Plan 2019-2021 durchführte und in denen aufgezeigt wird, für welches künftige Angebot im Fern-, Güterverkehr und der trinationalen S-Bahn welche Bahninfrastruktur notwendig sein wird.

In der «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» werden alle benötigten Infrastrukturmassnahmen im Bahnknoten Basel vertieft untersucht. Zwischenergebnisse im Herbst 2023 ergaben eine bereinigte Linienführung auf Grossbasler Seite, eine weitere Variantenreduktion auf Seite Kleinbasel, und Tiefbahnhof Basel Bad Bf. Damit der langfristige Angebotsausbau realisiert werden kann bedarf es im Bahnknoten Basel dem Herzstück zeitlich vorgelagert Anpassungen der oberirdischen Gleisanlagen, insb. im West- und Ostkopf des Bahnhof Basel SBB, in den Service- und Abstellanlagen Wolf, im Bereich Gellert-Hagnau und im Bereich Basel Badischer Bahnhof.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zur Realisierung der neuen Haltestellen Dornach Apfelsee und Basel Solitude gefällt. Die neuen Haltestellen sollen auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Diese Haltestellen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert (siehe oben) Parallel zu diesen Massnahmen sieht der STEP Ausbauschritt 2035 auch den Bau einer Doppelspur zwischen Riehen und Lössach zur Taktverdichtung vor, die jedoch nicht sachplanrelevant ist.

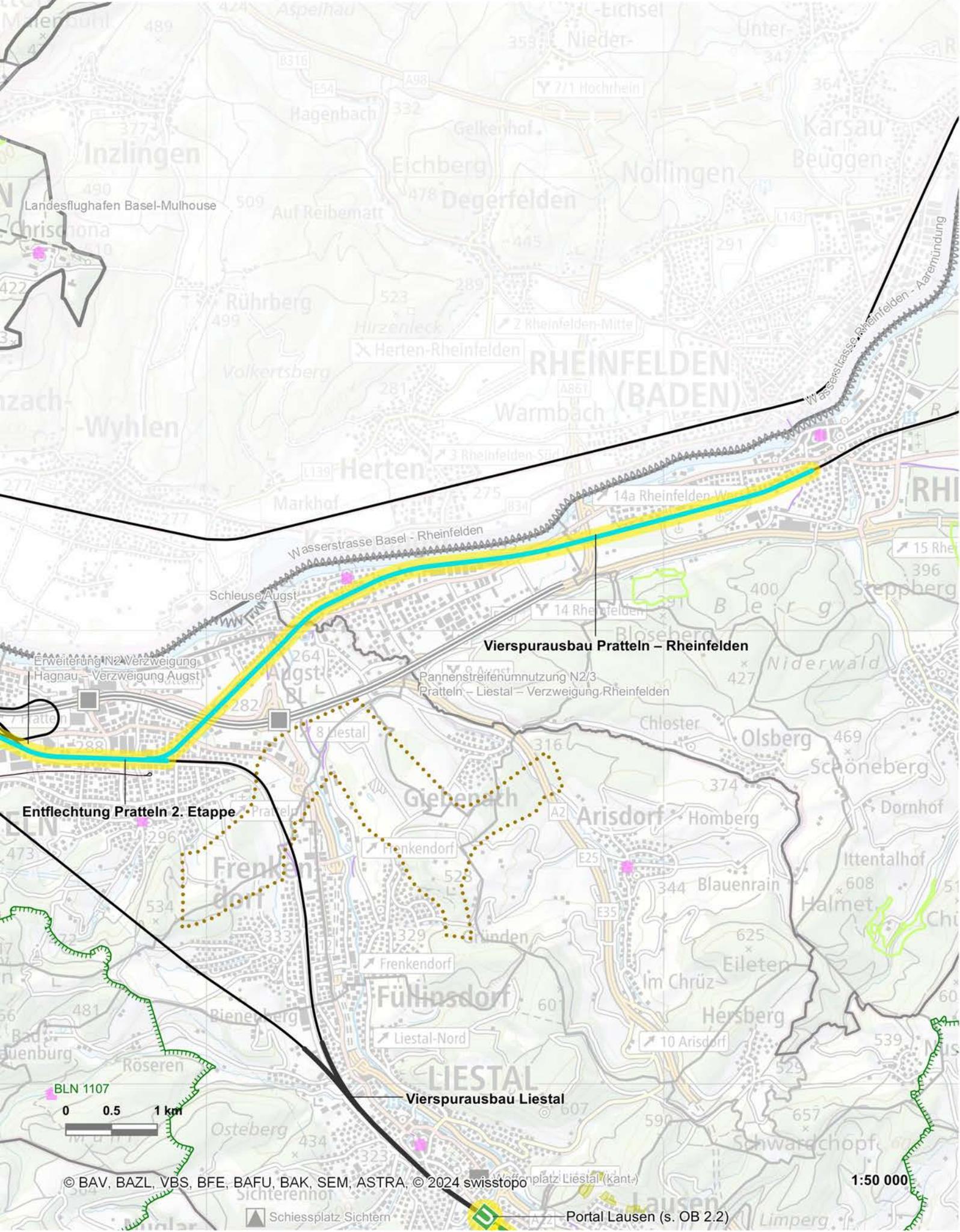
**Entflechtung Pratteln:** Eine Abstimmung mit dem Objekt Nr. BL623 «Klingenthal-Lachmatt» des Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung ist durchzuführen.

Im Raum Basel weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.

**Hinweise:** Richtplan Kanton Basel-Landschaft, Richtplan Kanton Basel-Stadt, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt



**OB 2.1 Raum Basel (Ost)**



Erweiterung N2 Verzweigung  
Hagnau - Verzweigung Augst

Entflechtung Pratteln 2. Etappe

Vierspurausbau Pratteln - Rheinfelden

Pannestreifenumnutzung N2/3  
Pratteln - Liestal - Verzweigung Rheinfelden

Vierspurausbau Liestal