

OB 2.1 Raum Basel

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Der Korridor Basel-Olten 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. Als erster Ausbauschnitt im Korridor wurde der Adlertunnel realisiert. Ein weiterer Ausbauschnitt dient dazu, die bestehende Zufahrt in den Bahnhof Liestal leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei der Verzweigung zwischen dem Adlertunnel und der Strecke über Frenkendorf zu vermeiden.

Mit dem Ausbau der Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel als Zulaufstrecke zu den beiden Neat-Basistunnels sowie mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn stösst die Schienenkapazität im Grossraum Basel zunehmend an die Grenzen. Die Erweiterung der Gleisanlage zwischen Pratteln und Rheinfelden sowie die Entflechtung der Verkehrsströme in Muttenz und Pratteln bilden Ausbauschnitte zur Entschärfung dieser Situation und ermöglichen eine Taktverdichtung der S-Bahn.

Vorhaben

Ausbau Knoten Basel: Als Voraussetzung für die Kapazitätssteigerung sind neue Ein-/Ausfahrgleise und die Erstellung von drei neuen Perronkanten im südlichen Teil des Bahnhofs Basel SBB vorgesehen.

Entflechtung Liestal: Im Raum Liestal Nord wird auf Basis des Vorprojektes auf eine niveaufreie Lösung verzichtet. Hingegen wird der Bahnhof durchgehend auf vier Spuren ausgebaut. Dadurch können die Abkreuzkonflikte vor und nach dem Bahnhof Liestal reduziert werden. Zusätzlich wird ein Wendegleis für den Regionalverkehr gebaut.

Entflechtung Muttenz: Der Bahnhof Muttenz wird umgebaut, so dass je zwei Gleise für Fern- und Regional- und Güterverkehr verfügbar sind. Der Regionalverkehr aus Basel SBB in Richtung Muttenz benützt die bestehenden Gleise auf dem Gelände des Güterbahnhofs Basel Wolf. Die Einbindung dieser Strecke in den Bahnhof Muttenz erfolgt niveaufrei und muss nicht mehr die Güterzugszufahrt aus Deutschland à Niveau kreuzen.

Entflechtung Pratteln: Die ~~niveaufreie~~ 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.

Verweise:

Kap. 4.1

OB 2.2 Basel – Olten

OB 2.3 Laufental

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

Bundesbeschluss über

die Finanzierung und

den Ausbau der Eisen-

bahninfrastruktur

(BBI 2013 4725)

ZEBG (SR 742.140.2)

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 im gesamtschweizerischen Import/Export-Verkehr von Behältern aus und zu den Nordseehäfen. Im Endausbau soll dieser nach den Planungen der Gateway Nord AG von SBB Cargo und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zu einem trimodalen Terminal komplettiert werden. Er verbindet beim Vollausbau Binnenschiff, Bahn und Strasse miteinander.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten der ersten Etappe des Ausbaus im Knoten Basel sowie der Entflechtungen Liestal, Muttenz und Pratteln in Abstimmung mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Realisierung ~~der zweiten~~ einer weiteren Etappe des Ausbaus im Knoten Basel, des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden sowie der Entflechtung Muttenz sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes 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-Objekte Muttenz, Pratteln, 3.0.19 (Rheinfelden), 1.0.1, 1.0.4, 1.0.5, 1.0.8, (Augst), ev. 0.0.22 (Kaiseraugst), 0.728 (Liestal), dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (Badischer Bahnhof) sowie den Fruchtfolgefächern ist durchzuführen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Vierspurausbaus Pratteln - Rheinfelden hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz stattzufinden

Stand der Beschlussfassung

verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Knoten Basel;
- Entflechtung Liestal;
- Entflechtung Muttenz;
- Entflechtung Pratteln;
- Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden;
- Terminal Basel Nord.

F	Z	V
	◆	
◆	◆	
◆	◆	
	◆	
		◆
◆	◆	

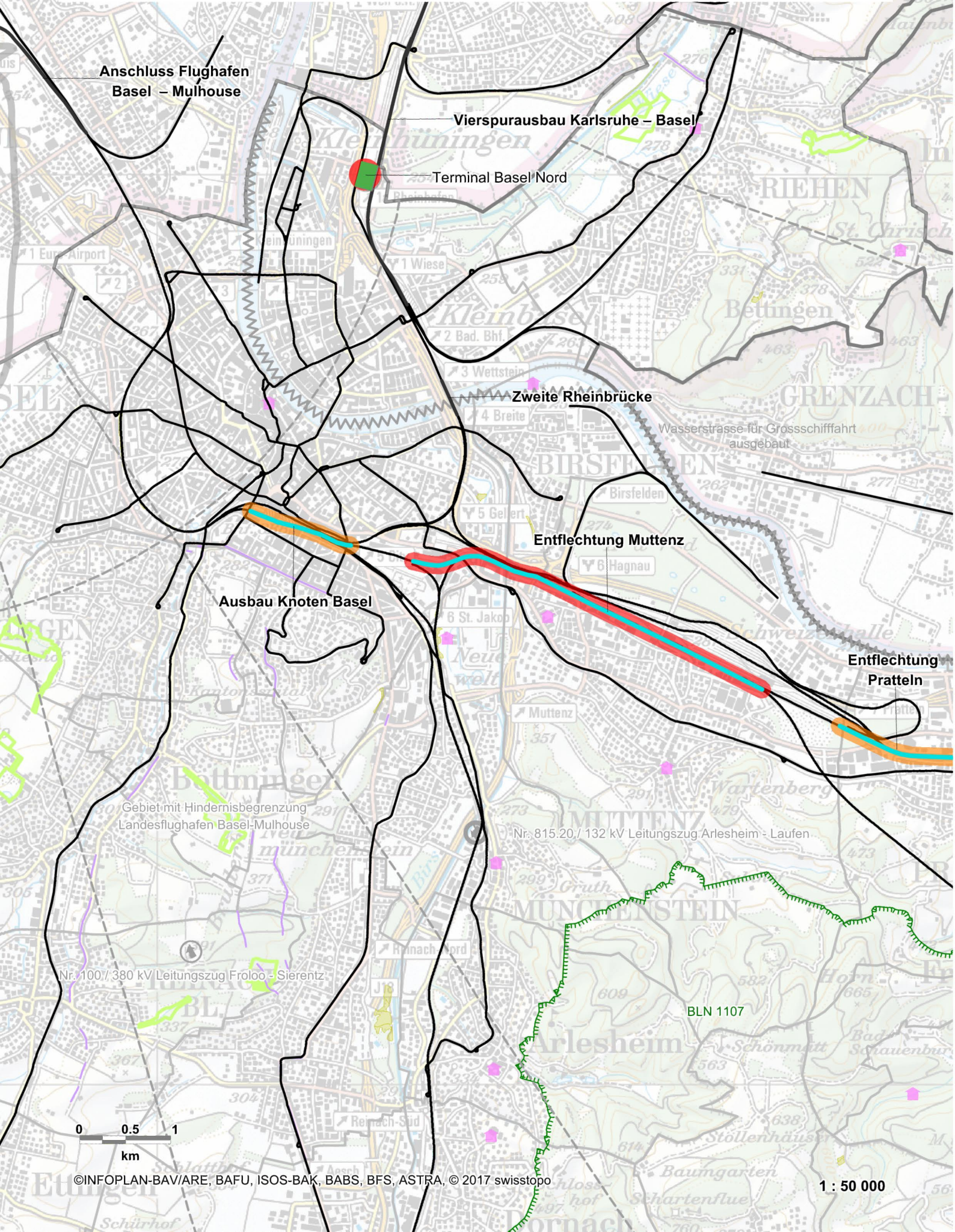
Hinweise zu den Festlegungen

Das eidgenössische Parlament stimmte am 20. März 2009 dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau der Entflechtung Liestal im Korridor Basel-Olten gefällt.

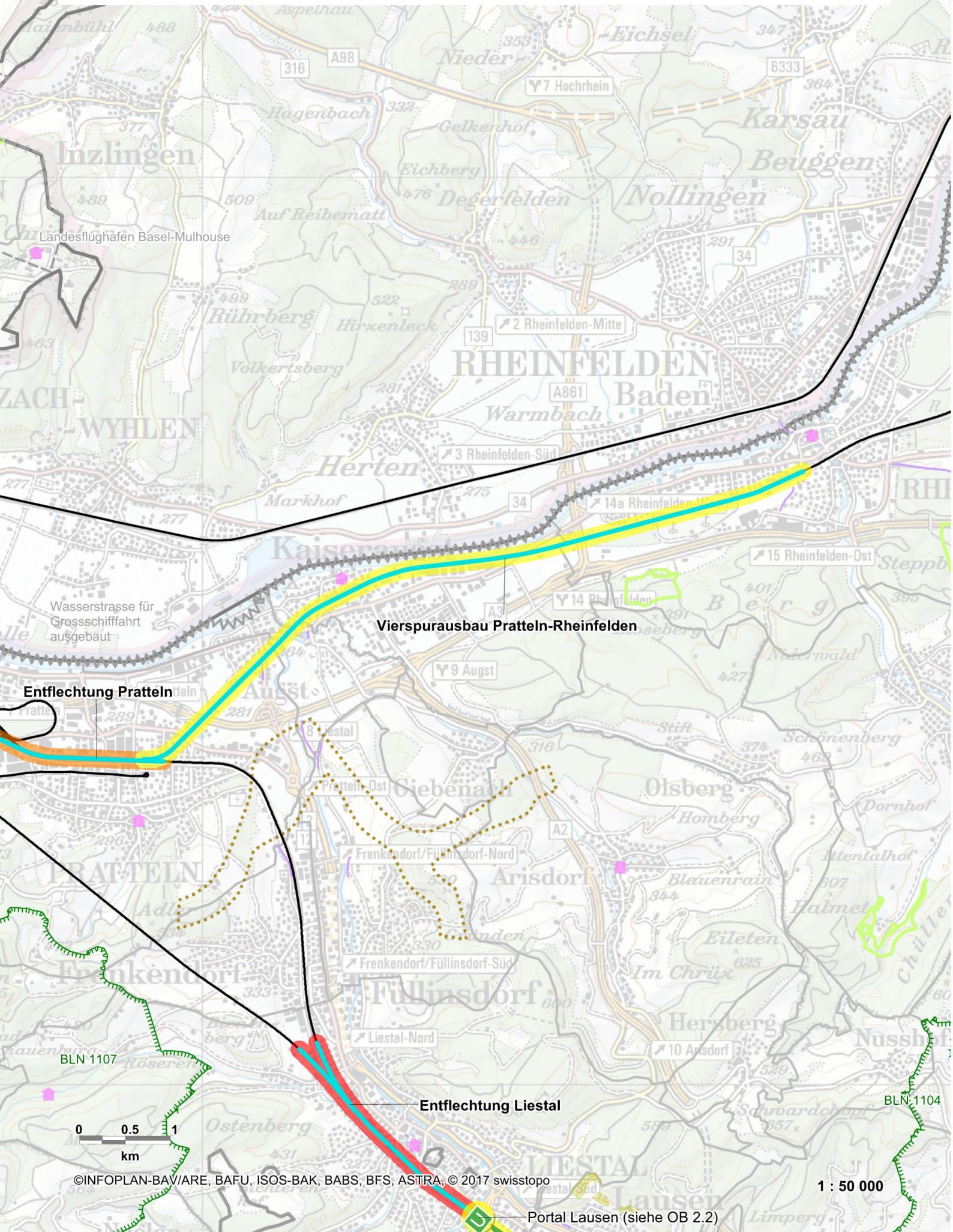
Im Rahmen der Variantendiskussion wurde mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Stadt Liestal eine Variante entwickelt, welche mit einer Kreuzung des Verkehrs à niveau und durchgehend vierspurigem Ausbau des

Bahnhofs die notwendigen betrieblichen Anforderungen sichergestellt werden können. Für diese Variante wird ein Vorprojekt erarbeitet. Die Kompatibilität der Massnahme mit späteren Ausbauten ist sichergestellt.

OB 2.1 Raum Basel (West)



OB 2.1 Raum Basel (Ost)



Landesflughafen Basel-Mulhouse

Wasserstrasse für
Grossschiffahrt
ausgebaut

Entflechtung Pratteln

Vierspurausbau Pratteln-Rheinfelden

Entflechtung Liestal

Durch die Entflechtung Liestal sind Objekte des Kernbestands des Sachplans Militär betroffen, deren Nutzbarkeit durch die Armee gewährleistet bleiben muss. Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu entschärfen.

Um bis Liestal den Viertelstundenakt im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Dieser Ausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Mit der Entflechtung Muttenz wird der Personenbahnhof Basel für den Regionalverkehr mittels eines teilweise neuen Trassees über den Güterbahnhof Basel im Bereich St. Jakob erschlossen. Der Bahnhof Muttenz wird in Etappen ausgebaut. Die erste Etappe sieht 2 Aussenperrons an einer vierspurigen Anlage vor. ~~Im Endausbau ist eine 5-Gleisachse durch den Bahnhof vorgesehen.~~

Im Rahmenplan Basel 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.

Der vom Bundesrat am ~~8. September 2010~~ 7. März 2017 genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält die Entflechtungen Liestal sowie Muttenz Pratteln als Zwischenergebnis Festsetzung und die Entflechtung Pratteln Muttenz als Zwischenergebnis Vororientierung (Entflechtung Ostkopf Basel). ~~Aufgrund der im Teil-Programm festgelegten Kriterien muss ein Variantenentscheid gefällt sein, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis bezeichnet werden kann. Darum wird die Entflechtung Muttenz als Zwischenergebnis im Sachplan bezeichnet.~~

Nach den Plänen der Projektträgerin Gateway Nord AG (SBB Cargo, Hupac, Contargo sowie SRH für das Hafenbecken III) ist der Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage vorgesehen. Damit sind neben Bahn-Strasse- und Bahn-Bahn-Umschlägen, auch Umschläge zwischen Binnenschiff und Bahn sowie zwischen Binnenschiff und Strasse möglich. Die heutige PEZA-Anlage (provisorisch erweiterte Zollanlage: Stauraum für zur Grenzabfertigung wartende Güterfahrzeuge) muss bei Vollausbau aufgelöst werden. Bei einem längerfristigen Bedarf einer erweiterten Zollanlage für Güterfahrzeuge müsste ein Alternativstandort gefunden werden. Import/Export-Verkehre der Schweiz mit Behältern aus und zu den Nordseehäfen werden über diesen Standort abgewickelt.

Die Verteilung erfolgt über Shuttle-Züge in dezentrale Terminals sowie in das EWL-Netz. Die Feinverteilung in den Regionen erfolgt ab den dezentralen Terminals über die Strasse.

Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und verfügt über einen direkten Bahnanschluss an die europäischen Güterverkehrskorridore 4/A Rhein-Alpen (Zeebrugge – Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) und Nordsee-Mittelmeer (Antwerpen-Lyon/Basel). Die Strassenanbindung zum Terminal ist mitsamt dem Anschluss ans Nationalstrassennetz erstellt. Die Koordination auf der deutschen Seite mit dem Ausbau Basel – Karlsruhe ist zu sichern.

Die Kantonsparlamente Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Herbst 2009 verlangt, dass die Varianten für das «Herzstück Regio-S-Bahn Basel»

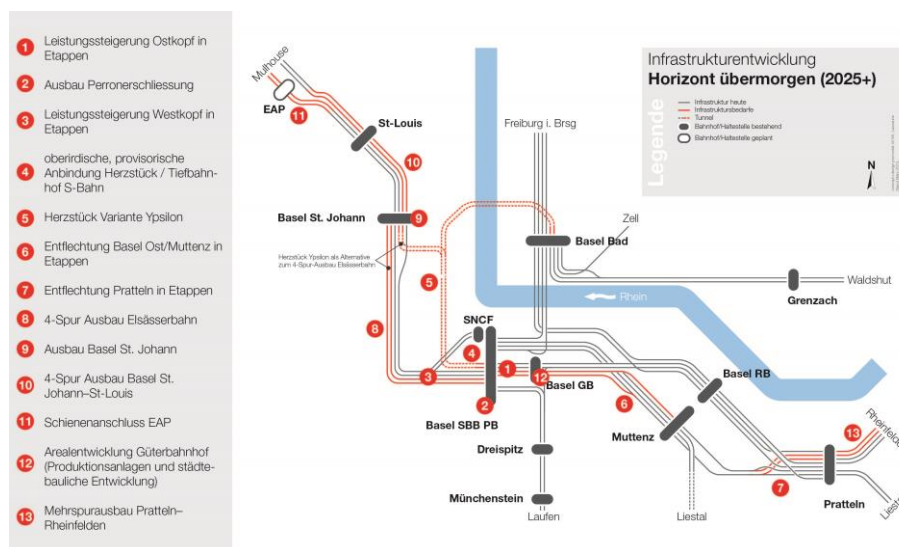
Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Landschaft

Richtplan Kanton Basel-Stadt

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt

überprüft werden. Eine Studie sowie ein unabhängiges Gutachten bestätigen, dass die Variante Mitte die zweckmässigste ist. Deshalb haben die beiden parlamentarischen Kommissionen Mitte Oktober 2010 grünes Licht für die weitere Bearbeitung der Variante Mitte mit Option Y gegeben. Im Weiteren werden auch im Elsass Möglichkeiten zum Ausbau des Angebots im Regionalverkehr geprüft. Zurzeit lässt sich aber noch nicht abschätzen, welche Auswirkungen diese Planungen auf die Ausgestaltung der Westzufahrt zum Bahnhof Basel SBB haben werden. Falls diese beiden Planungen in das strategische Entwicklungsprogramm STEP des Bundes aufgenommen würden, wäre ihre Sachplanrelevanz zu prüfen. Eine Knotenorganisation Basel hat im Auftrag der Kantone Basel Landschaft und Basel-Stadt im Laufe des Jahres 2017 weitere Linienführungs- und Einbindungsvarianten entwickelt.



Quelle: SBB

Abb 12: Gesamtkonzept der Massnahmen im Raum Basel