

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: BEV/DB, SBB, SRH

Funktion und Begründung

Der ~~Korridor~~ Raum 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 Ausbauschritt im Korridor wurde der Adlertunnel realisiert. Ein weiterer Ausbauschritt dient~~ Die laufenden Ausbauten dienen dazu, die bestehende Zufahrt in den Bahnhof Basel SBB ~~Liestal~~ leistungsfähiger zu machen. Dabei sollen niveaugleiche und Abkreuzungsfahrtwegkonflikte im Bahnhof Basel gemindert werden 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 trinationalen 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 Ausbauschritte zur Entschärfung~~ entschärfen den heutigen Kapazitätsengpass dieser Situation und ermöglichen eine weitere Taktverdichtungen der S-Bahn.

Vorhaben

Ausbau Knoten Basel (Herzstück): Bau einer unterirdischen S-Bahn-Durchmesserlinie in der Stadt Basel zwischen dem Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof mit Anschluss an die bestehenden Zufahrtsstrecken. Als Voraussetzung für die Kapazitätssteigerung sind neue Ein-/Ausfahrtsgleise 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 2. Etappe: Der Bahnhof Muttenz wird umgebaut, so dass je zwei Gleise für Fern-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 der S-Bahnzüge aus Muttenz dieser Strecke in den Bahnhof Basel SBB Muttenz erfolgt niveaufrei mit einem einer neuen Verbindung ab der Viadukt über die Stammstrecke im Bereich Birsbrücke via Güterbahnhof nach Basel SBB Personenbahnhof, niveaufrei und muss nicht mehr die Güterzugszufahrt

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 Eisenbahninfrastruktur
(BBI 2013 4725)

ZEBG (SR 742.140.2)

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21 Juni 2013

(BBI 2014 4109)

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 (BBI 2019 4555)

~~aus Deutschland à Niveau kreuzen.~~

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 Ausbaus 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-Basel Nord AG (SBB Cargo, HUPAC, Contargo) zu einem trimodalen Terminal komplettiert werden. Er verbindet beim Vollausbau Binnenschiff, Bahn und Strasse miteinander.

Vorgehen

~~Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton das Vorprojekt für das Vorhaben Ausbau Knoten Basel (Herzstück) zu erarbeiten, 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 ~~einer weiteren Etappe~~ des Ausbaus im Knoten Basel (Herzstück), des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden₁ sowie der Entflechtungen Muttenz 2. Etappe und Pratteln 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-Objekten Basel, Muttenz, 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 Gewässerraum (Karte) und für das Herzstück hat eine Abstimmung mit der Nationalstrasse stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung	verschieden		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Knoten Basel (<u>Herzstück</u>);		◆	
– Entflechtung Liestal;	◆		
– Entflechtung <u>Muttenz 2. Etappe</u> ;	◆	◆	
– Entflechtung Pratteln;		◆	◆
– Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden;			◆
– Trimodaler Terminal Basel Nord.	◆		

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.~~ Das Vorhaben ist im Bau und wird im Sachplan daher als Ausgangslage dargestellt. Für diese Variante wird ein Vorprojekt erarbeitet. Die Kompatibilität der Massnahme mit späteren Ausbauten ist sichergestellt.

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.

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

Im Knoten Basel SBB wird eine provisorische Passerelle zur Entlastung der bestehenden Passerelle über den Gleisen geplant. Diese soll die Personenflüsse gewährleisten, bis die mit dem STEP Ausbauschritt 2035 beschlossene neue Personenunterführung realisiert wird. Um bis Liestal den Viertelstundenakt im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. ~~Dieser Ausbauten sind ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.~~

~~Mit der Entflechtung Muttenz~~ Mit der Entflechtung Muttenz 1. Etappe wird der Personenbahnhof Basel für den Regionalverkehr mittels eines teilweise neuen Trassees über den Güterbahnhof Basel im Bereich St. Jakob erschlossen. Der Zudem wird der Bahnhof Muttenz wird in Etappen ausgebaut. Die erste Etappe sieht 2 Aussenperrons an einer vierspurigen Anlage vor. Die Plangenehmigung wurde am 28. Februar 2020 erteilt.

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 wird die Signalisierung für die STEP Ausbauschritte 2025/35 optimiert. Damit kann die Realisierung der Entflechtung Pratteln zurückgestellt werden.

Der vom Bundesrat am ~~7. März 2017~~ genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält die Entflechtungen Liestal sowie Muttenz 1. Etappe als Festsetzung und die Entflechtung Pratteln als Zwischenergebnis.

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene weist einen Bedarf für eine trimodale KV-Umschlagsanlage in der Nordwestschweiz vor. Die Projektträgerin Gateway Basel Nord AG (SBB Cargo, Hupac, Contargo) sowie SRH für das Hafenbecken 3 plant den Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage. Damit sind neben Bahn-Strasse- und Bahn-Bahn-Umschlägen, auch Umschläge zwischen Binnenschiff und

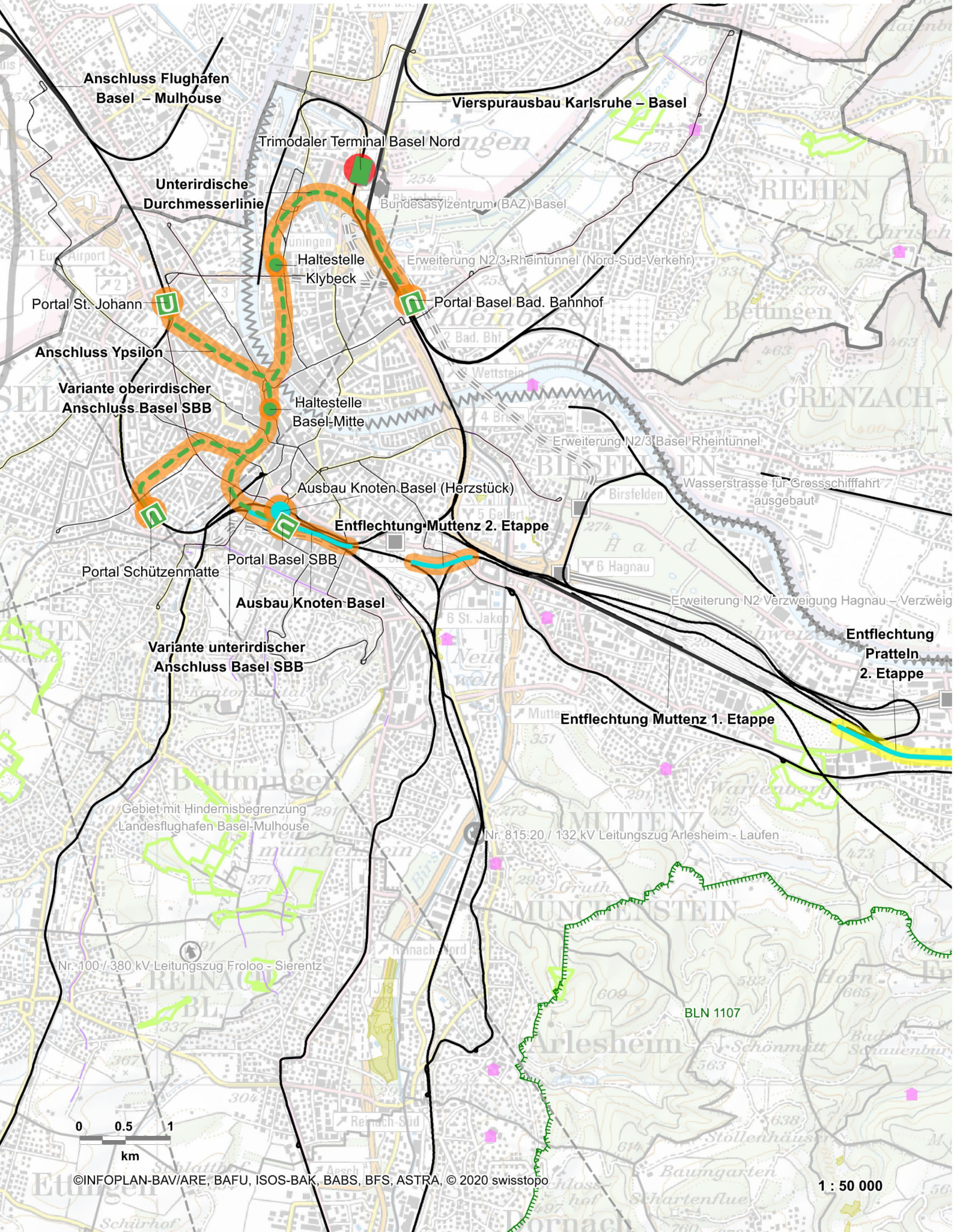
Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Landschaft

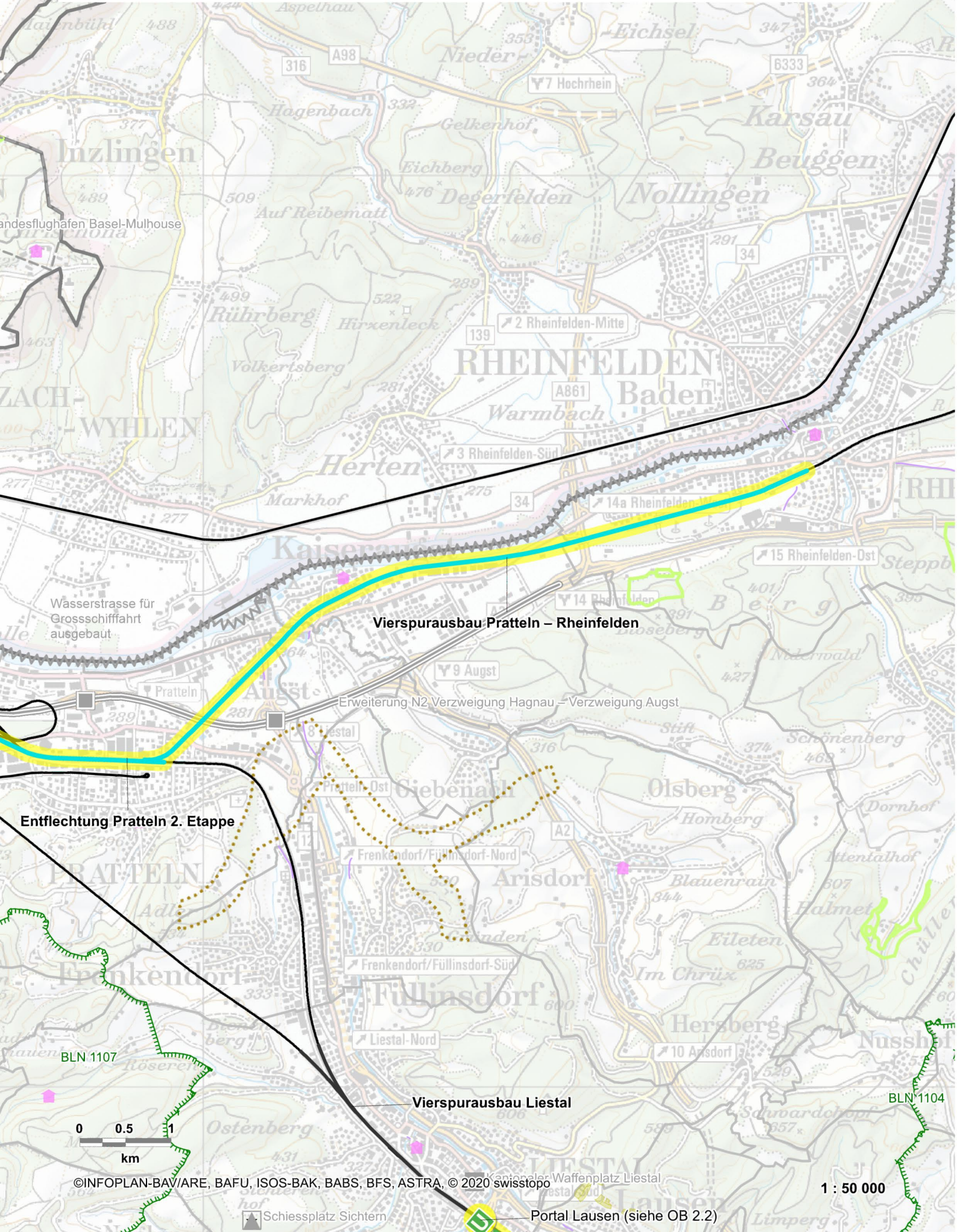
Richtplan Kanton Basel-Stadt

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt

OB 2.1 Raum Basel (West)



OB 2.1 Raum Basel (Ost)



Bahn sowie zwischen Binnenschiff und Strasse möglich. Import/Export-Verkehre der Schweiz mit Behältern insbesondere aus und zu den Nordseehäfen 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.

Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und verfügt über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/ A Rhein-Alpen (Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua). 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 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 Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben in Zusammenarbeit mit der SBB und 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 wurden die Varianten weiterentwickelt. Zurzeit stehen eine ober- oder unterirdische Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB in Diskussion. Für beide Varianten ist eine Durchmesserlinie zum Badischen Bahnhof geplant, welche mit den neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck zwei Stadtgebiete mit hohen Nutzungspotenzialen erschliesst. Zusätzlich ist ein Anschluss der Durchmesserlinie zur Linie an den Euroairport vorgesehen. Seit Anfang 2020 wird diese Planung unter Leitung des Bundes im Rahmen eines 5-Punkteplans überprüft. Gemeinsam mit den beteiligten Partnern in Deutschland und Frankreich, den betroffenen Kantonen und Infrastrukturbetreiberinnen wurde ein langfristiges Zielkonzept für das Angebot entwickelt. Aktuell werden nochmals mögliche Varianten geprüft, so dass die Kosten optimiert und der Nutzen erhöht werden kann. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Anbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz.

Quelle: SBB

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 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.

Die Kantonsparlamente Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Herbst 2009 verlangt, dass die Varianten für das «Herzstück Basel» überprüft werden. Eine Studie sowie ein unabhängiges Gutachten bestätigen, dass die Variante Mitte (Direktverbindung Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof) die zweckmässigste ist. Deshalb haben die beiden parlamentarischen Kommissionen Mitte Oktober 2010 grünes Licht für die weitere Bearbeitung der Variante Mitte mit Option Y (zusätzlicher Ast Richtung Elsass und Euro-Airport) 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 werden. Falls diese beiden Planungen in das strategische Entwicklungsprogramm STEP des Bundes aufge-

nommen würden, wäre ihre Sachplanrelevanz zu prüfen. Eine Knotenorganisation Basel hat im Auftrag der Planungen auf die Ausgestaltung der heutigen Westzufahrt zum Bahnhof Basel SBB haben Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Laufe des Jahres 2017 weitere Linienführungs- und Einbindungsvarianten entwickelt. Die Untersuchungen kommen zum Schluss, dass im Bahnhof SBB eine ebenerdige Einbindung des Herzstücks ohne zusätzlichen Tiefbahnhof betrieblich machbar ist.

Abb 12: Gesamtkonzept der Massnahmen im Raum Basel
