

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 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 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 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 Entflechtungen Muttenz 2.

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 Ausbaus Schritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013

(BBI 2014 4109)

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

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, 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 (Herzstück);		◆	
– Entflechtung Muttenz 2. Etappe;		◆	
– 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. Das Vorhaben in Form eines viergleisigen Ausbaus im Bahnhof Liestal ist im Bau und wird im Sachplan daher als Ausgangslage dargestellt.

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

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 Ausbauschnitt 2035 beschlossene neue Perronerschiessung realisiert wird. Um den Vierstelstundentakt Basel SBB - Liestal im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Dieser 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.

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. Zudem wird der Bahnhof Muttenz ausgebaut. Das Vorhaben ist seit Ende Mai 2020 im Bau.

Im Rahmenplan Basel der SBB wurde die Entflechtung Pratteln untersucht. In der Bewertung der Lösungsansätze zusammen mit dem Kanton Basel-Land-

schaft 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 2035 im AS2025 optimiert. Damit konnte die Realisierung der Entflechtung Pratteln zurückgestellt werden.

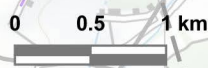
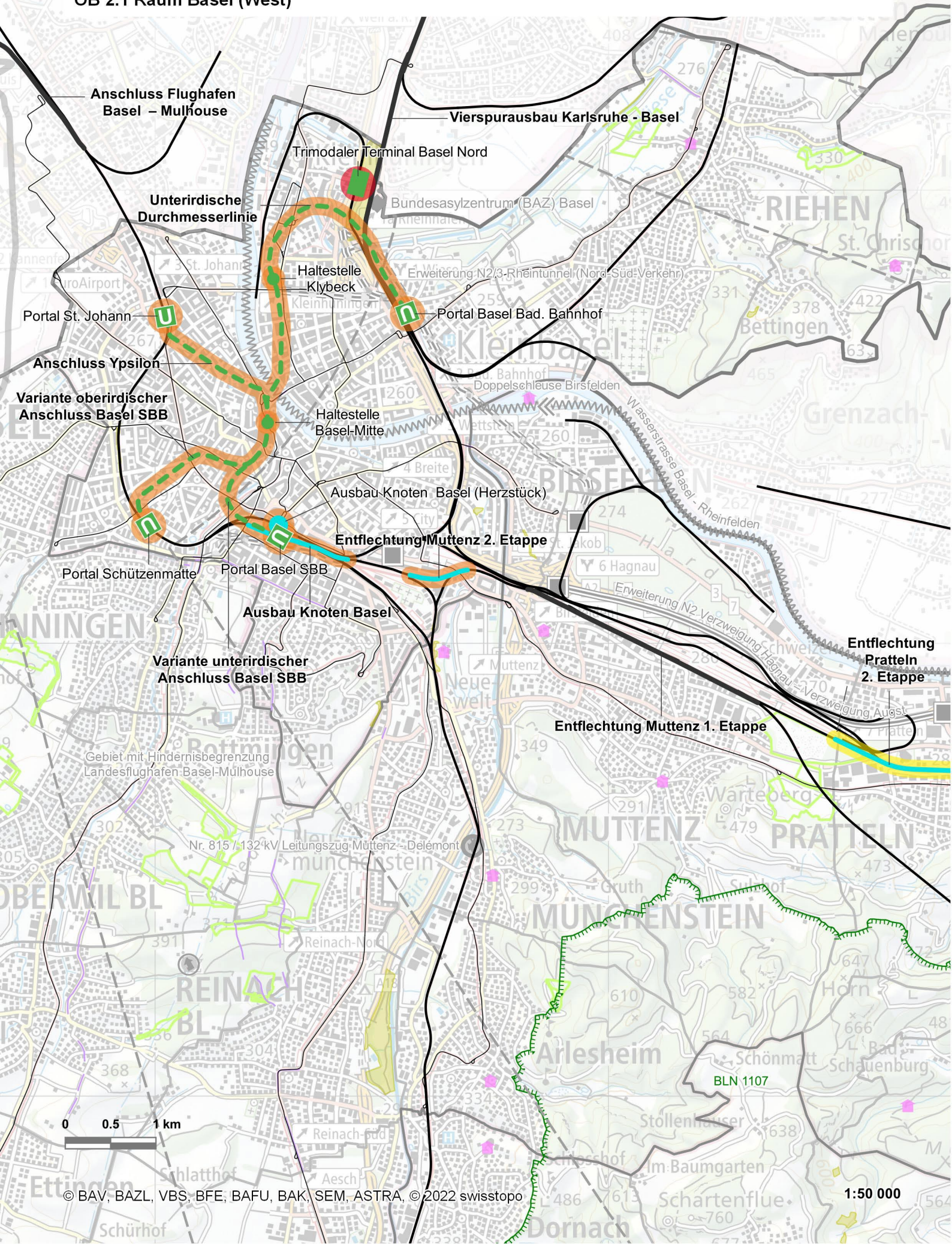
Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält die Entflechtungen Liestal sowie Muttenz 1. Etappe als Festsetzung und die Entflechtung Pratteln als Zwischenergebnis.

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene weist einen Bedarf für eine trimodale KV-Umschlagsanlage in der Nordwestschweiz 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.

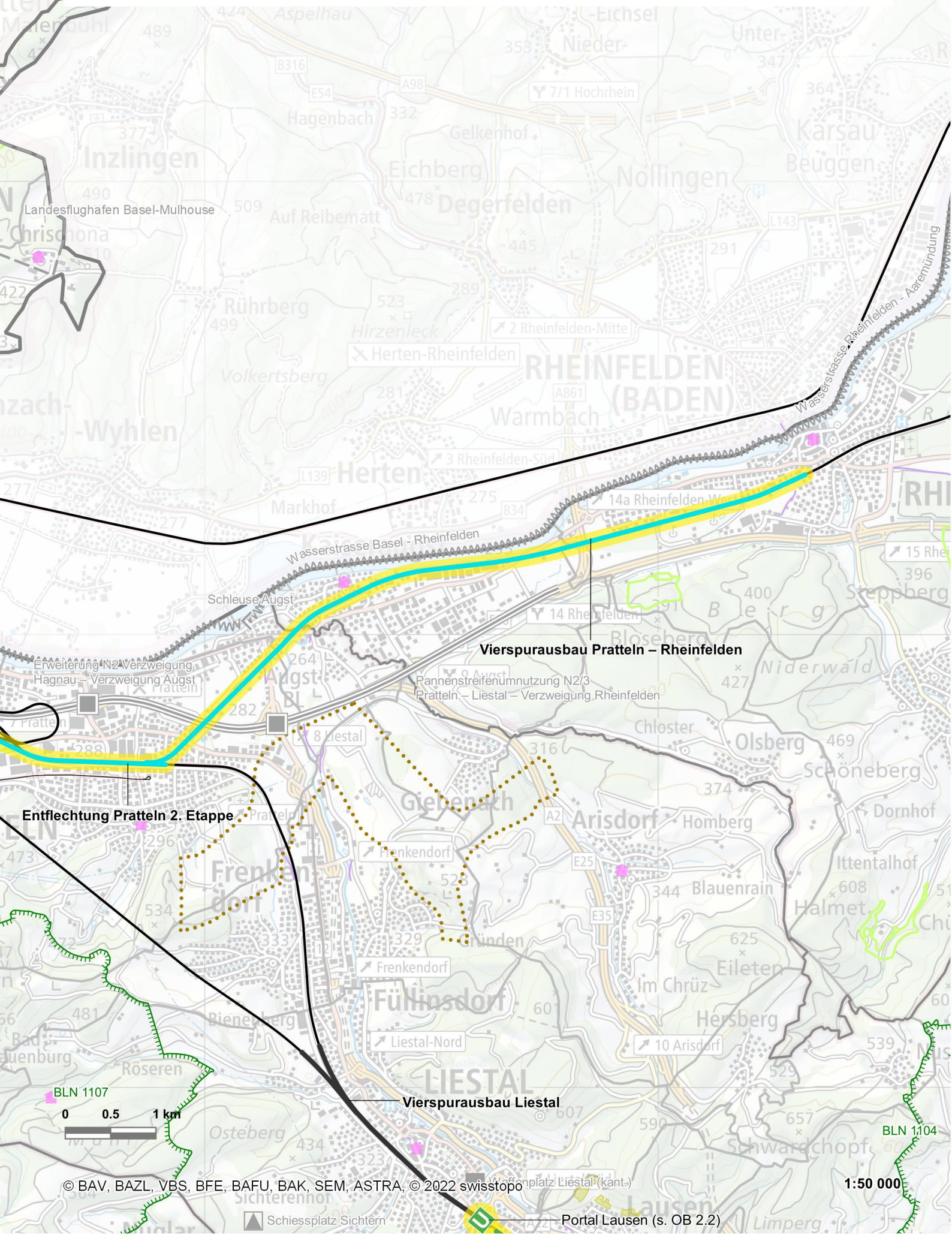
Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und kann künftig über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/ A Rhein-Alpen (Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) verfügen. Die Strassenanbindung zum Terminal ist mitsamt dem Anschluss ans Nationalstrassennetz 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 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, welche mit den neuen Haltestellen Basel Mitte und 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.

OB 2.1 Raum Basel (West)



OB 2.1 Raum Basel (Ost)



Als nächster Schritt wird eine «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» erarbeitet, in der verschiedenen Linienführung zum Herzstück und Standorte für neue Haltestellen vertieft untersucht werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Anbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz.

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. Parallel zu diesen Massnahmen sieht der STEP Ausbauschritt 2035 auch den Bau einer Doppelspur zwischen Riehen und Lössrach zur Taktverdichtung vor, die jedoch nicht sachplanrelevant ist.

Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Landschaft

Richtplan Kanton Basel-Stadt

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt