



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Verkehr  
Sektion Planung  
3003 Bern

Email:  
sachplan.verkehr@bav.admin.ch

Basel, 14. März 2018

### **Regierungsratsbeschluss vom 13. März 2018**

#### **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene Anhörung nach Art. 19 RPV betreffend den Anpassungen 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2017 laden Sie uns ein, zu den aktuellen Anpassungen und Fortschreibungen 2018 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Gemäss Art. 19 RPV haben wir eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Die Unterlagen haben wir im Zeitraum vom 4. Januar bis 5. Februar 2018 im Bau- und Verkehrsdepartement (Planungsamt) öffentlich aufgelegt. Auf diese öffentliche Auflage wurde im Kantonsblatt am 4. Januar 2018 hingewiesen. Zudem wurden Interessensverbände direkt von uns angeschrieben. Im Rahmen dieser öffentlichen Auflage gingen keine Stellungnahmen beim Planungsamt ein. Zeitgleich haben wir eine Ämterkonsultation durchgeführt. Die Ergebnisse dazu finden Sie im vorliegenden Schreiben.

Mit den von Ihnen vorgeschlagenen Anpassungen 2018 sind wir im Grundsatz einverstanden. Für die zwei Vorhaben „Herzstück Basel“ und „Hafenbahn“ beantragen wir die Aufnahme in den Sachplan Verkehr.

#### Herzstück Basel

Wir erlauben uns den Hinweis, dass im OB 2.1 das Herzstück Basel zwar im erläuternden Bericht erwähnt, jedoch weder in der Tabelle «Massnahmen und Stand der Koordination» noch in der Karte eingetragen ist. Der Grund dafür könnte sein, dass dieses Projekt bis jetzt noch in keinem beschlossenen STEP Ausbauschnitt figuriert. Das Herzstück trägt jedoch massgeblich zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Basel bei. Sowohl der Vollausbau als auch die 1. Etappe sind im aktuellen Botschafts-Entwurf bzw. in der Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2030/35 als Infrastrukturmassnahme in der Region Nordwestschweiz / in „F Raum Basel – Jura“ explizit genannt.

**Antrag:** Analog zu noch nicht beschlossenen Projekten wie dem Vierspurausbau Pratteln - Rheinfeldern oder dem 3. Juradurchstich ist das Herzstück Basel als Massnahme in das OB 2.1 mit dem Stand Vororientierung aufzunehmen.

### Hafenbahn

Der Kanton Basel-Stadt prüft die Weiterentwicklung der Hafenbahn Kleinhüningen mit dem Ziel einer koordinierten Hafen- und Stadtentwicklung. Für die Hafenwirtschaft nicht mehr benötigte Fläche soll dem Wohnen und Arbeiten zur Verfügung stehen. Zentrale Rahmenbedingung ist Lage und Umfang der künftigen Anlagen der Hafenbahn, wozu in den nächsten Jahren wichtige Abklärungen laufen sollen. Die geplante Weiterentwicklung wirkt sich voraussichtlich erheblich auf Raum und Umwelt aus und bedarf daher gemäss Art. 18 EBG eines Eintrags in den Sachplan Schiene des Bundes.

**Antrag:** Aufnahme der Hafenbahn als sachplanrelevantes Element im OB 2.1 als neues Vorhaben und Eintrag unter „Massnahmen und Stand der Koordination“ mit dem Stand der Vororientierung.

### **Kapitel 4.1 Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes**

In der tabellarischen Übersicht zu den Massnahmen beantragen wir eine Korrektur auf Seite 6: Bei der Massnahme „Leistungssteigerung Basel Ost 2. Etappe“ ist der Zusatz „Knoten Baden/Wettingen“ zu streichen. Der Ausbau Knoten Baden/Wettingen gehört zum Handlungsraum 8 (s. Seite 14).

### **Kapitel 4.4 Güterverkehr**

Ereignisse wie der mehrwöchige Unterbruch der Rheintalbahn in Rastatt haben deutlich gemacht, dass Ausweichrouten mit zusätzlichen Massnahmen vorgesehen werden müssen, die auch international besser aufeinander abgestimmt sind. Das BAV haben die SBB beauftragt zu prüfen, wie die Leistungsfähigkeit für den europäischen Güterverkehr auf der linksrheinischen Strecke via Strassburg und Mulhouse nach Basel erhöht werden kann. Dazu zählt insbesondere auch ein zweiter 4m-Korridor auf der Elsässerbahn, was Anpassungen der Lichtraumprofile auch in Basel – insbesondere beim Schützenmatt- und Kannenfeld-Tunnel – zur Folge hätte.

**Antrag:** Wir bitten um Prüfung, inwiefern die Anpassung der Lichtraumprofile sachplanrelevant ist.

### **Objektblatt 2.1 Raum Basel**

In der Rubrik „Vorhaben“ auf Seite 20, im dritten Absatz, ist der letzte Satz wie folgt zu ergänzen:

**Antrag:** „Die Einbindung dieser Strecke in den Bahnhof Muttenz erfolgt mit einem neuen Viadukt über die Stammstrecke niveaufrei und muss nicht mehr die Güterzugzufahrt aus Deutschland à niveau kreuzen.“

Im Abschnitt zum Terminal Basel Nord auf Seite 21 ist die Nennung der Schweizerischen Rheinhäfen als Planungspartner beizubehalten.

**Antrag:** „Im Endausbau soll dieser nach den Planungen der Gateway Basel Nord AG von SBB Cargo und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zu einem trimodalen Terminal komplettiert werden.“

Wir weisen darauf hin, dass die Aussage auf Seite 25, im dritten Absatz, wonach das *teilweise neue Trasse* über den Güterbahnhof Basel Wolf führt, nicht vollständig zutrifft. Das neue Trasse mit dem neuen Viadukt wird zwischen Basel St. Jakob und Muttenz realisiert.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Redimensionierungs- und Etappierungsmöglichkeiten auf Seite 25, im vierten Abschnitt, bereits in den Jahren 2014/2015 geprüft wurden. Mit dem Viertelstundentakt Basel – Liestal und dem geplanten dritten Gleis Pratteln – Rheinfeldern mit dem angedachten Viertelstundentakt Basel – Rheinfeldern dürfte eine Optimierung der Signalisation ausreichen.

Im Endausbau ist der trimodale Terminal mit einem wasserseitigen Anschluss vorgesehen. Somit muss das geplante dritte Hafenbecken auf Seite 25, im sechsten Absatz, erwähnt werden. Auch die Schweizerischen Rheinhäfen als Projektträger des Hafenbeckens müssen genannt werden.

**Antrag:** „Nach den Plänen der Projektträgerin Gateway Basel Nord AG (Terminalanlage) (SBB Cargo, Hupac, Contargo sowie SRH für das Hafenbecken III) und den Schweizerischen Rheinhäfen (Hafenbecken) ist der Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage mit einem neuen dritten Hafenbecken vorgesehen.“

Wir haben gehört, dass das ASTRA für die PEZA-Anlage eine neue Abfertigung plant, womit ein neuer Standort hinfällig ist. Wir schlagen deshalb auf Seite 25, im sechsten Absatz, folgende Korrektur vor.

**Antrag:** „Die heutige PEZA-Anlage (provisorisch erweiterte Zollanlage: Stauraum zur Grenzabfertigung wartender Güterfahrzeuge) muss bei Vollausbau aufgelöst werden. Bei einem Für den längerfristigen Bedarf einer erweiterten Zollanlage für Güterfahrzeuge müsste ein Alternativstandort gefunden werden ist ein neues Abfertigungsregime in Planung.“

Die Aussage auf Seite 25, im achten Absatz, wonach der Terminal Basel Nord auch an den europäischen Güterverkehrskorridor Nordsee – Mittelmeer (Antwerpen – Lyon/Basel) angeschlossen wird, trifft nicht zu. Die Güterzüge auf diesem Korridor werden wie heute über die Strecke Mulhouse – Basel verkehren, es sei denn, es wird eine Lösung mit einem Bypass Oberrhein ab dem Elsass und via deutsche Rheintalbahn angestrebt. Dazu gibt es unseres Wissens keine Planungen.

**Antrag:** Wir beantragen die Streichung des Zusatzes Nordsee-Mittelmeer.

„Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und verfügt über einen direkten Bahnanschluss an die europäischen Güterverkehrskorridore 1/A Rhein-Alpen (Zeebrugge – Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) und Nordsee-Mittelmeer (Antwerpen-Lyon/Basel).“

In den Erläuterungen fehlt generell der Schienenanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse, obschon er in der Übersichtskarte und in der Massnahmentabelle auf Seite 7 eingetragen ist. Der Grund dafür dürfte sein, dass das Vorhaben nicht sachplanrelevant ist, da es nicht Schweizer Boden betrifft. Dies gilt im Übrigen auch für den Vierspurausbau Karlsruhe – Basel. Indem jedoch für den STEP Ausbauschritt 2030/35 ein Bundesbeitrag für den Schienenanschluss in Aussicht gestellt wird (als Massnahme für den grenzüberschreitenden Verkehr), müsste er in den Erläuterungen zum Sachplan im Minimum pro memoria erwähnt sein.

**Antrag:** Aufnahme von Aussagen zum Schienenanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse in den Erläuterungen.

Beim Text zum Herzstück Basel bitten wir folgende Sätze auf Seite 26 inhaltlich wie folgt zu ergänzen.

**Antrag:** „Eine Studie sowie ein unabhängiges Gutachten bestätigen, dass die Variante Mitte (Direktverbindung Basel SBB Personenbahnhof – Basel Bad. 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 EuroAirport) gegeben. Im Weiteren werden auch im Elsass Möglichkeiten zum Ausbau des Angebots im Regionalverkehr geprüft. Zurzeit lässt sich noch nicht abschätzen, welche Auswirkungen diese Planungen auf die Ausgestaltung der heutigen Westeinfahrt zum Bahnhof SBB haben werden.“

Am Ende des Absatzes zum Herzstück auf Seite 26 wird korrekt dargelegt, dass weitere Linienführungs- und Einbindungsvarianten entwickelt wurden. Inzwischen liegen weitere Ergebnisse vor. Wir bitten daher um eine inhaltliche Ergänzung.

**Antrag:** „... und Einbindungsvarianten entwickelt. Die Untersuchungen kommen zum Schluss, dass im Bahnhof SBB eine ebenerdige Einbindung des Herzstücks (ohne zusätzlichen Tiefbahnhof) betrieblich machbar ist.“

Darüber hinaus möchten wir an dieser Stelle hervorheben, dass die beiden Basel aufgrund der Untersuchungen empfehlen, diese Variante im Hinblick auf einen der nächsten STEP Ausbauschritte weiterzuverfolgen und zu projektieren.

Folgende Begriffe und Benennungen sind im gesamten Bericht anzupassen:

**Anträge:**

- Der Begriff „Entflechtung Liestal“ ist durch „Viergleisusbau Liestal“ zu ersetzen.
- Es steht zwar noch der „*Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden*“, doch in den aktuellen Planungen und auch im Vernehmlassungsentwurf zum STEP Ausbauschritt 2030/35 ist nur noch von einem dritten Gleis Pratteln – Rheinfelden die Rede. Wir bitten darum, dass die Begrifflichkeit vereinheitlicht wird.
- Der Begriff „Regio-S-Bahn“ ist durch „trinationale S-Bahn“ zu ersetzen.
- Die Betreibergesellschaft für den neuen Terminal Basel Nord heisst korrekt Gateway Basel Nord AG.

Wir bitten Sie freundlich, unsere Anliegen und Änderungsvorschläge zu berücksichtigen. Bei Rückfragen stehen Ihnen folgende Ansprechpartner gerne zur Verfügung:

Frau Bettina Rahuel, Planungsamt, Tel. 061 267 67 70, Mail [bettina.rahuel@bs.ch](mailto:bettina.rahuel@bs.ch) oder

Herr Wolfgang Fleischer, Amt für Mobilität, Tel. 061 267 85 55, Mail [wolfgang.fleischer@bs.ch](mailto:wolfgang.fleischer@bs.ch).

An dieser Stelle danken wir Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Kopien an**

- Bundesamt für Raumentwicklung, L. Béziane, 3003 Bern
- Schweizerische Rheinhäfen, Dr. Hans-Peter Hadorn, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel
- BVD, Amt für Mobilität, Wolfgang Fleischer
- BVD, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Martin Sandtner
- BVD, Stadtgärtnerei, Susanne Brinkforth
- PD, Kantons- und Stadtentwicklung, Lukas Ott
- WSU, Generalsekretariat, Brigitte Meyer