



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, 9. Dezember 2020

### **Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 2020**

#### **Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene Anhörung, Information und Mitwirkung nach Artikel 19 RPV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2020 laden Sie uns ein, Stellung zum überarbeiteten Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr zu nehmen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Gemäss Art. 19 RPV haben wir eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Die Unterlagen haben wir im Zeitraum vom 5. Oktober bis 2. November 2020 im Planungsamt öffentlich aufgelegt. Auf die Auflage wurde im Kantonsblatt am 3. Oktober 2020 hingewiesen, zudem wurden Interessensverbände direkt von uns angeschrieben. Im Zeitraum der Auflage ging eine Stellungnahme beim Planungsamt ein. Diese wurde in diesem Schreiben berücksichtigt und liegt in Kopie bei.

Des Weiteren haben wir die Gemeinden Riehen und Bettingen zur Stellungnahme eingeladen und eine Ämterkonsultation durchgeführt. Die Rückmeldungen sind in diesem Schreiben berücksichtigt.

Generell können wir Ihnen mitteilen, dass die Aktualisierungen im Teil Infrastruktur Schiene begrüsst werden. Die Berücksichtigung der Inhalte des neuen Teils «Programm» des Sachplans Verkehr ist weitestgehend gelungen. Insbesondere begrüssen wir die gute Abstimmung zwischen Verkehrsinfrastrukturen und deren Nutzung mit den Raum- und Verkehrsentwicklungszielen (s. Kapitel 3.4). Allerdings meinen wir, dass vor Erlass des Teils Infrastruktur Schiene zunächst der Erlass des Teils «Programm» abgewartet werden sollte.

## **1. Anmerkungen zum Konzeptteil**

### **Kapitel 3.2, Seite 15, Absatz 7**

#### *Antrag*

Ergänzung der Schifffahrt: «Die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen, die Steigerung der Qualität des Siedlungsraumes und sie erfolgt in

Koordination mit den Ausbauabsichten der Nationalstrasse und der Schifffahrt sowie dem Programm Agglomerationsverkehr. »

*Begründung*

Die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes muss nicht nur mit den Ausbauabsichten der Nationalstrasse, sondern auch mit denen der Schifffahrt koordiniert werden.

**Kapitel 3.4, Seite 24ff**

*Antrag*

Integration und Nennung des Raumkonzepts Schweiz im Kapitel 3.4.

*Begründung*

In den vorangehenden Kapiteln wird mehrmals auf das Raumkonzept Schweiz verwiesen, aber im Kapitel zu den Grundätzen zur Abstimmung mit der Raumentwicklung wird das Dokument nicht erwähnt. Zwar wird im Unterkapitel «Umsetzung» gesagt, dass sich die Planung auf nationaler Ebene an den funktionalen Beziehungen zwischen den verschiedenen Handlungsräumen orientiert. Wo diese aufgezeigt werden, nämlich im Raumkonzept Schweiz, wird nicht erwähnt. Auch könnte das Raumkonzept Schweiz in der Abbildung 4 zur iterativen Abstimmung von Verkehr- und Raumplanung genannt werden.

**Kapitel 3.5, Seite 26ff**

*Antrag*

Aussagen zur Störfallvorsorge im Kapitel 3.5 «Grundsätze zum Schutz der Umwelt und des Kulturerbes» ergänzen.

Ergänzung des Abschnitts «Ausgangslage» wie folgt: «Der Störfallvorsorge ist mit raumwirksamen Massnahmen Rechnung zu tragen, indem geeignete Linienführungen auszuwählen und die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten sind.»

Ergänzung des Abschnitts «Ziele» wie folgt: «Insbesondere beim Ausbau und bei Anpassungen von bestehenden Anlagen, aber auch beim Neubau von Anlagen ist unter Berücksichtigung einer risikominimierten Linienführung und der notwendigen Sicherheitsabstände eine Risikoerhöhung durch einen allfälligen Transport von Gefahrgütern zu vermeiden.»

*Begründung*

Auch in anderen Umweltbereichen (z.B. Grundwasser, Wald, Lärm) sind die grundsätzlichen Schutzziele definiert. In Analogie dazu sollten die raumbezogenen Vorsorgegrundsätze aufgeführt und die entsprechenden Ziele genannt werden.

**Weitere Anmerkungen**

- Textaktualisierungen: Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels erfolgt am 13. Dezember 2020. Im Konzeptteil steht zum Teil, dass dieser «voraussichtlich in Betrieb gehen» wird bzw. «im Bau» ist. Wir empfehlen, diese Passagen zu aktualisieren.
- Seite 1, dritte Fussnote: Den Zusatz «EBG» zur SR-Nummer braucht es nicht, denn das Gesetz bzw. die Abkürzung steht bereits im Text.
- Seite 2, Absatz 3: Es ist zu begrüssen, dass neu das Konzept für den Gütertransport im SIS erwähnt wird. Im entsprechenden Absatz wird aber das Verhältnis zwischen dem Konzept und dem SIS nicht deutlich. Es wird zwar dargelegt, was das Konzept beinhaltet, aber das Verhältnis zum SIS bleibt unklar. Wir empfehlen eine deutlichere Abgrenzung zwischen dem Konzept für den Gütertransport und dem SIS darzulegen.
- Seite 22, letzter Absatz: Präzisierung, was mit der Aussage «Bewältigung des Verkehrsaufkommens mit anderen Verkehrsträgern» gemeint ist.  
Begründung: Die Aussage «Bewältigung des Verkehrsaufkommens mit anderen Verkehrsträgern» ist wenig aussagekräftig. Was ist genau damit gemeint? Neue Mobilität, adäquater Bahnersatzverkehr auf nachfrageschwachen Strecken? Letzteres macht durchaus Sinn, nur müsste die Aussage präziser sein.

- Seite 26ff: Das Kapitel 3.5 «Grundsätze zum Schutz der Umwelt und des Kulturerbes» wurde inhaltlich überarbeitet. In der Ausgangslage dieses Kapitels wird die «Vorsorge» erwähnt, ohne jedoch zu präzisieren, was darunter zu verstehen ist und welche Ziele zu erreichen sind. Wir sind der Meinung, dass eine Ergänzung erforderlich ist.
- Seite 33, letzter Absatz: Der (Klammer-)Hinweis im ersten Satz zu «Technik vor Beton» auf Kap. 3.3 stimmt in der aktuellen Fassung nicht mehr. Kap. 3.3 hat einen komplett anderen Inhalt.
- Seite 61: Übersichtskarte 1 auf Seite 61 passt nicht zur vorstehenden Auflistung, da nicht die Handlungsräume, sondern Korridore abgebildet werden. Wir empfehlen die Abbildung in den Anhang zu verschieben oder an dessen Stelle die Übersichtskarte 8 (von Seite 103) zu verwenden.
- Seite 80, Übersichtskarte 4: Im Text wird der Begriff risikorelevant neu durch störfallrelevant ersetzt. Entsprechend sollte auch die Überschrift der Übersichtskarte geändert werden. Wir empfehlen die Änderung der Überschrift wie folgt: «Die für die Raumplanung störfallrisikorelevanten Bahnanlagen in der Schweiz»
- Seite 97: Der letzte (neue) Satz kann gestrichen werden, denn es handelt sich fast um eine wortwörtliche Wiederholung des letzten Satzes zwei Absätze vorher.

## 2. Anmerkungen zum Objektblatt OB 2.1 Raum Basel

Taktverdichtung Basel Badischer Bahnhof – Lörrach

Wir beantragen die Erwähnung der Taktverdichtung Basel Badischer Bahnhof – Lörrach. Diese ist eine grenzüberschreitende Massnahme gemäss Art 1 Abs. 2 Bst. e des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 und wird zudem in Kap. 2.2.6 der Botschaft vom 31.10.2018 genannt. Die Taktverdichtung setzt gemäss neuesten Studien eine Doppelspur im Abschnitt zwischen Riehen und Lörrach voraus, was voraussichtlich zu baulichen Eingriffen führen wird. Diesbezüglich ist im kantonalen Richtplan Basel-Stadt die Massnahme «l) Doppelspurausbau Basel Bad. Bf. – Riehen – Lörrach» (S. 146) enthalten. Da diese Massnahme im Falle einer Umsetzung grosse raumrelevante Auswirkungen haben wird, meinen wir, dass eine Erwähnung im Sachplan gerechtfertigt ist. Dies würde die frühzeitige Koordination des Projekts sicherstellen. Entsprechend bitten wir um Berücksichtigung dieser Massnahme im Objektblatt OB 2.1 Raum Basel.

Seite 146, Abschnitt «Funktion und Begründung»

Im ersten Absatz bitten wir um folgende Korrekturen:

- Präzisierung des dritten Satzes: «Die laufenden Ausbauten wie beispielsweise die Entflechtung Muttenz (1. Etappe) dienen dazu, die bestehende Zufahrt...».
- Ergänzung im letzten Satz: «Dabei sollen niveaugleiche Fahrwegkonflikte im Bahnhof Basel SBB gemindert werden.»

S. 146, Abschnitt «Vorhaben»

Im ersten Absatz beantragen wir folgende Präzisierungen: «Ausbau Knoten Basel (Herzstück): Bau einer unterirdischen S-Bahn-Strecke ~~–Durchmesserlinie in der Stadt Basel~~ zwischen dem den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie Basel St. Johann mit Anschluss an die bestehenden Zufahrtsstrecken, dazu Bau von zwei neuen Haltestellen.»

S. 147, Abschnitt «Vorhaben»

Im ersten Absatz beantragen wir folgende Ergänzung:

«Entflechtung Pratteln (1. und 2. Etappe): ...».

Begründung: In den nachfolgenden Ausführungen wird diese Unterscheidung gemacht.

S. 147, Abschnitt «Vorhaben»

Im letzten Absatz beantragen wir folgende Änderungen:

«Terminal Basel Nord: Der Terminal Basel Nord auf dem Areal des Basel Bad Rbf dient als Knotenpunkt im gesamtschweizerischen Import/Export-Verkehr von Behältern aus und zu den ~~Nords-~~ Seehäfen sowie internationalen KV-Hubs. Zudem übernimmt er auch Konsolidierungsfunktionen für den Nord-Süd Transitverkehr im Zusammenspiel mit der NEAT. 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.»

S. 147, Abschnitt «Vorgehen»

- Im ersten Satz empfehlen wir folgende Präzisierung: «Die SBB wurde vom Bund (BAV) beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton und allen betroffenen Projekt- bzw. Schnittstellenpartnern das Vorprojekt...».
- Zum zweiten Satz im zweiten Absatz sei darauf hingewiesen, dass die Entflechtung Pratteln bereits eine Infrastrukturmassnahme im Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 (vom 21. Juni 2013) ist und zwar in Art 2 Abs. 1 Bst. e. Es stellt sich somit mit Pratteln nicht dieselbe Situation wie mit Muttenz 2. Etappe.

S. 147, Kästchen «Stand der Beschlussfassung»

Zu den sachplanrelevanten Elementen des Ausbaus beantragen wir folgende Präzisierung:

- «- Ausbau Knoten Basel (inkl. Herzstück);»

S. 148f, Abschnitt «Hinweise zu den Festlegungen»

Für den (neuen) dritten Satz im ersten Absatz beantragen wir folgende Ergänzung:

«Das Vorhaben in Form eines viergleisigen Ausbaus im Bahnhof Liestal ist im Bau und wird im Sachplan daher als Ausgangslage dargestellt».

Begründung: Im ZEBG ist von einer Entflechtung Liestal die Rede. Umgesetzt wurde der Viergleisusbau.

S. 148, Absatz 3: Im zweiten Satz beantragen wir folgende Änderung:

«Diese soll die Personenflüsse gewährleisten, bis die mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 beschlossene neue Personenunterführung Perronschliessung realisiert wird.»

Begründung: Stand heute läuft die Vorprojektierung. Der Variantenentscheid, ob es eine neue Personenunterführung oder eine zweite Passerelle sein wird, ist unseres Wissens noch nicht gefallen.

S. 148, Absatz 4: Im vierten Absatz (Entflechtung Muttenz 1. Etappe) schlagen wir vor, den neuen Satz wie folgt zu ersetzen:

«~~Die Plangenehmigung wurde am 28. Februar 2020 erteilt.~~ Das Vorhaben ist seit Ende Mai 2020 im Bau.»

S. 148: Für den letzten Absatz beantragen wir folgende Änderungen:

«Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene weist einen Bedarf für eine trimodale KV-Umschlagsanlage in der Nordwestschweiz ~~vor~~ aus. Die Projektträgerin Gateway Basel Nord AG (~~SBB Cargo, Hupac, Contargo~~) sowie die Schweizerischen Rheinhäfen SRH als Projektträgerin für das Hafenbecken 3 planen den Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage. Damit ~~sind~~ 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 ~~Nords-~~ Seehäfen werden über diesen Standort abgewickelt. Die Verteilung der Behälter in der Schweiz 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.»

S. 151: Wir beantragen folgende Ergänzung: «Die Deutsche Bahn AG plant das vorhandene Containerterminal Basel-Weil, das von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene Strasse (DUSS) als Tochtergesellschaft der DB Netz AB betrieben wird und sich in Basel Bad Rbf über die Staatsgebiete der Bundesrepublik und der Schweiz erstreckt, um weitere Ladegleise und Ladekräne zu erweitern. Aufgrund der Lage kann der Verkehr sowohl international als auch national Schweiz oder national Deutschland abgewickelt werden. Ein Strassenanschluss besteht zu beiden Staatsgebieten.»

S. 151, 2. Absatz: Wir bitten um folgende Präzisierungen:  
«Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und kann künftig verfügt über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/A Rhein-Alpen (Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) verfügen.»  
«Die Koordination auf der deutschen Seite mit ~~dem Ausbau~~ der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel (Vierspuranschluss Basel Bad Bf bzw. NEAT-Zulauf) ist zu sichern.»

S. 151: Im dritten Absatz beantragen wir folgende Präzisierungen:

- «Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben in Zusammenarbeit mit der SBB und BEV/DB 2017...»
- «Im Rahmen einer Gesamtorganisation zwischen Bund, Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den SBB und dem BEV/DB wurden die Varianten weiterentwickelt.»
- «Zurzeit stehen eine ober- oder unterirdische ~~Erweiterung des~~ Einführung in den Bahnhofs SBB in Diskussion. Für beide Varianten ist eine Durchmesserlinie unterirdische Strecke zum Badischen Bahnhof geplant, welche mit den neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck zwei Stadtgebiete mit hohen Nutzungspotenzialen erschliesst. Zusätzlich ist mit einem Streckenast nach Basel St. Johann dort ein Anschluss ~~der Durchmesserlinie~~ zur Linie an den EuroaAirport vorgesehen».

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Änderungsvorschläge. Bei Rückfragen stehen Ihnen folgende Ansprechpersonen 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

### Beilage

Stellungnahme Bundeseisenbahnvermögen zum Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene vom 2. November 2020

**Kopie an**

- Bundesamt für Raumentwicklung, L. Béziat, 3003 Bern
- Bundeseisenbahnvermögen, Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Schwarzwaldallee 200, 4058 Basel
- Gemeinde Riehen, Gemeinderat, Wettsteinstrasse 1, 4125 Riehen
- BVD, Amt für Mobilität, Alain Groff
- BVD, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Martin Sandtner
- GD, Generalsekretariat, Carmen Lindner
- PD, Kantons- und Stadtentwicklung, Lukas Ott
- WSU, Generalsekretariat, Brigitte Meyer