



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

sachplan.verkehr@bav.admin.ch

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

Basel, 23. November 2021

Regierungsratsbeschluss vom 23. November 2021
Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene – Anhörung nach Art. 20 RPV

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 laden Sie uns ein, die Anpassungen und Ergänzungen des SIS auf noch vorhandene Widersprüche zum geltenden kantonalen Richtplan zu prüfen (Art. 20 RPV). Diese Möglichkeit nehmen wir gerne wahr und können Ihnen mitteilen, dass die angepassten Inhalte des SIS nicht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan Basel-Stadt stehen.

Bei der Bearbeitung der überarbeiteten Unterlagen haben wir sie auf Aktualität überprüft sowie kontrolliert, welche unserer Rückmeldungen im Rahmen der Anhörung nach Art. 19 RPV nicht übernommen wurden. Wir erlauben uns, Ihnen einige dieser Punkte vorzulegen und zu begründen. Die Anträge sind auch in der beigelegten Excel-Tabelle enthalten.

Anmerkungen zum Objektblatt OB2.1:
OB2.1: S. 148, Abschnitt «Vorhaben»

Im ersten Absatz beantragen wir folgende Präzisierungen:

«Ausbau Knoten Basel (inkl. 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, dazu Bau von zwei neuen Haltestellen. Sowie Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen.»

Begründung

Der Ausbau des Knotens Basel umfasst nicht nur die Massnahme Herzstück, sondern insbesondere auch den Ausbau bestehender Gleis- und Publikumsanlagen, die zum Teil bereits in den Ausbausritten 2025 und 2035 beschlossen sind. Damit dies verständlich wird, beantragen wir obenstehende Textergänzungen.

Das Projekt Herzstück bietet für Basel die grosse Chance, bisher schlecht mit der S-Bahn angebundene zentrale Gebiete Basels zu erschliessen. Dies sind das Zentrum Basels (Grossbasel) sowie das grösste Entwicklungsgebiet Basels «Klybeck-Kleinhüningen» in Kleinbasel mit der zukünftig höchsten Bevölkerungsdichte Basels. Wir erachten die Nennung dieser beiden neuen Haltestellen daher für sehr wichtig. Beide Haltestellen sind im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» enthalten (Objektblatt M1.1 Eisenbahn, Massnahmen p und q).

OB2.1, S. 154, Abschnitt «Hinweise zu den Festlegungen», 3. Absatz

Im dritten Absatz beantragen wir eine Aktualisierung des Texts:

«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. ~~Zurzeit stehen eine ober- oder unterirdische Einführung in den Bahnhofs Basel SBB in Diskussion. Für beide Varianten 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 trina-tionalen S-Bahn welche Bahninfrastruktur notwendig sein wird. Als nächster Schritt wird eine «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» erarbeitet, in der verschiedene Linienführungen zum Herzstück und Standorte für neue Haltestellen vertieft untersucht werden. 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.»

Begründung

Die Aktualisierung wird notwendig aufgrund des Stossrichtungsentscheids der Projektpartner (Bundesamt für Verkehr (BAV), die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie SBB, BEV/DB und die Schweizerischen Rheinhäfen) vom 25. Juni 2021.

OB2.1, S. 154, Abschnitt «Hinweise zu den Festlegungen», 4. Absatz

Im letzten Satz des vierten Absatzes beantragen wir folgende Ergänzung:

«Parallel zu diesen Massnahmen sieht der STEP Ausbauschnitt 2035 auch den Bau einer Doppelspur zwischen Riehen und Lössach zur Taktverdichtung vor, die jedoch gemäss aktuellem Stand nicht sachplanrelevant ist.»

Begründung

Gemäss heutiger Beurteilung anhand der Richtlinien zur Sachplanrelevanz ist der Doppelspur-Ausbau nicht sachplanrelevant. Aufgrund seiner erheblichen Auswirkungen auf den Raum gehen wir davon aus, dass das Vorhaben im weiteren Verlauf eine Sachplanrelevanz erhalten wird.

Anmerkungen zum Konzeptteil:

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

Der Regierungsrat Basel-Stadt verfolgt bei der Störfallvorsorge von Gefahrguttransporten auf der Schiene in dicht besiedelten Bereichen die Strategie einer strikten Trennung der Personen- und Güterlinien. Wir stellen fest, dass der angepasste Sachplan Verkehr zwar auf die Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge eingeht, dass jedoch raumwirksame Sicherheitsmassnahmen, wie zum Beispiel die Auswahl von geeigneten Linienführungen, kaum thematisiert werden. Der Regierungsrat erachtet es für wichtig, dass bei den Grundsätzen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt auf risikominimierte Linienführungen und Sicherheitsabstände eingegangen wird, wie es gemäss Art. 3 StfV vorgegeben ist.

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

Frau Bettina Rahuel, Städtebau & Architektur, Tel. 061 267 67 70, Mail bettina.rahuel@bs.ch
oder

Herr Wolfgang Fleischer, Amt für Mobilität, Tel. 061 267 85 55, Mail wolfgang.fleischer@bs.ch.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie

GD, Generalsekretariat, Carmen Lindner
BVD, Amt für Mobilität, Alain Groff
BVD, Städtebau & Architektur, Beat Aeberhard

Beilage

Excel-Tabelle (mit den oben aufgelisteten Änderungsanträgen)