



Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Basel, 26. April 2017

Faktenblatt: Linienführung Herzstück und Ausbauten auf Zulaufstrecken

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass das S-Bahn-System so realisiert werden kann, wie dies mit dem Angebotskonzept 2030 vorgegeben ist. Dazu braucht es nebst dem Herzstück Ausbauten auf einzelnen Zulaufstrecken, zusätzliche Haltestellen und Anpassungen der städtischen und bahnnahen Infrastrukturen.

Linienführung Herzstück

Aus der Variantenstudie ging die **Variante HOCH Y** als Bestvariante hervor. Sie verzichtet sowohl auf einen Tiefbahnhof am Bahnhof SBB als auch am Badischen Bahnhof. Die Züge fahren von Osten her kommend oberirdisch in den Bahnhof SBB ein. Im Westen überqueren sie anschliessend auf der Elsässerbahn den Zoo und tauchen danach ins Herzstück ab. Nach der Haltestelle Basel Mitte wird das Herzstück in einer unterirdischen Nordschleife und einer Tiefhaltestelle „Klybeck“ ins Gleisfeld der DB und à Niveau in den Badischen Bahnhof eingeführt. Diese Hauptstrecke wird ergänzt durch eine zusätzliche Verbindung ab Basel Mitte zum Bahnhof St. Johann (Y-Ast).

1/5

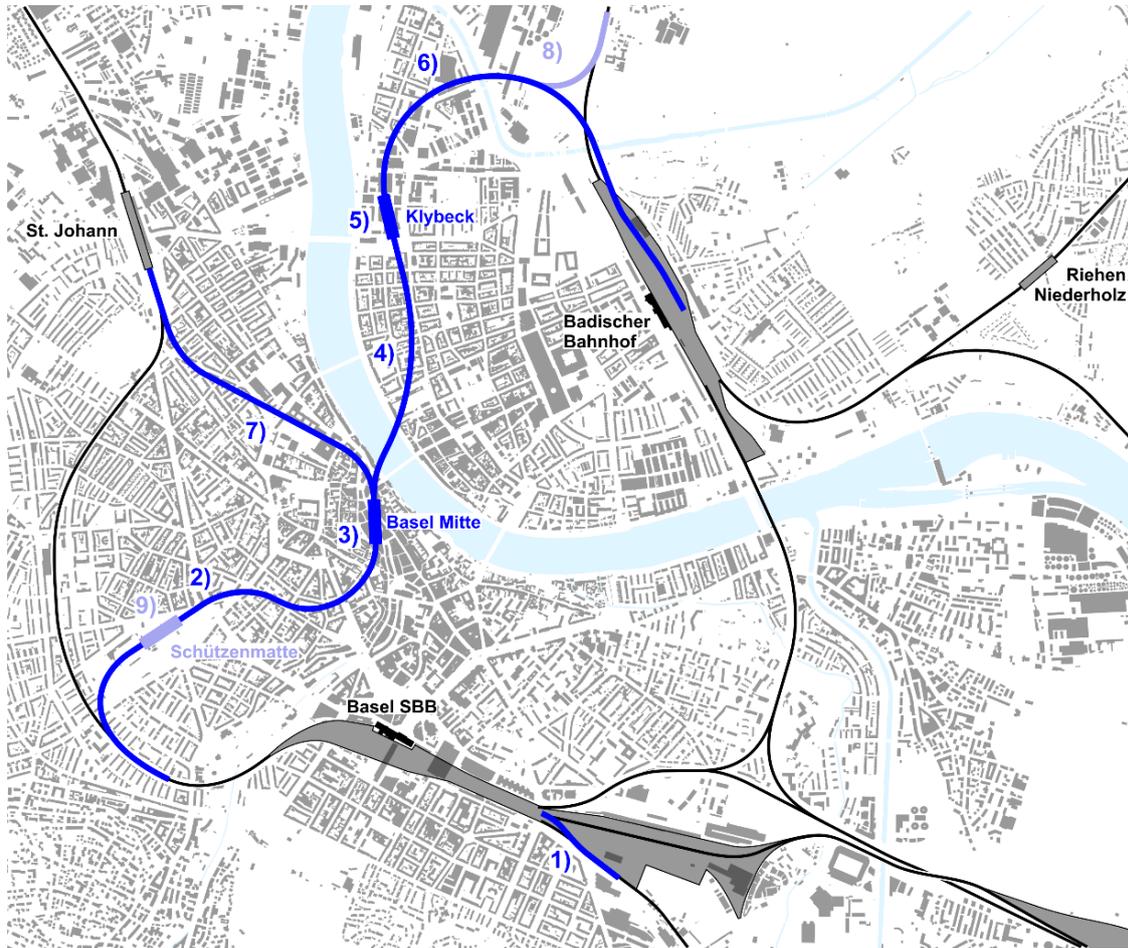
Die Linienführung zeichnet sich durch die folgenden Trassierungselemente aus (Nummerierung gemäss Abbildung auf der folgenden Seite):

Hauptstrecke Basel SBB – Badischer Bahnhof

- 1) Um die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB möglichst optimal nutzen zu können, erfolgt die Einfahrt für den S-Bahn-Verkehr ab dem Gleisfeld Wolf durch den bestehenden Posttunnel. Von der Laufentallinie muss ein zusätzlicher Anschluss an diesen Tunnel erstellt werden. Die S-Bahn-Züge halten wie heute im Bahnhof SBB à Niveau.
- 2) Ab dem Bahnhof SBB werden auf der bestehenden Trasse der Elsässerbahn der Birsig und der Zoo überquert. Nach der Überführung Oberwilerstrasse zweigt das Herzstück im bestehenden Einschnitt niveaufrei und mit einem Gefälle von 35 ‰ zur Schützenmatte hin ab. Anschliessend verläuft die Trasse unterirdisch bis zur Haltestelle Mitte.
- 3) Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitäts-spital und den Tram-/Busknoten Schiffflände erschliesst, und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann. Die Haltestelle Mitte liegt ca. 28 m unter dem Marktplatz. Ausgänge sind zur Schiffflände, zu Universität/Spital und zwischen Markt-platz und Barfüsserplatz vorgesehen. Die Haltestelle besitzt zwei Gleise mit einem Mittelper-ron von 235 m Länge.

Konsortium Bahnknoten-/Herzstück-Basel
Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
Dufourstrasse 40, Postfach
4001 Basel
www.herzstueck-basel.ch

Tel. Sekretariat +41 61 267 48 38
Tel. für Medienanfragen +41 79 619 46 18
E-Mail info@herzstueck-basel.ch



- 4) Nach der Haltestelle Mitte unterquert das Herzstück den Rhein, das Matthäus-Quartier und den Autobahntunnel der Nordtangente (A3).
- 5) Die Tiefhaltestelle Klybeck beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente (A3) und liegt annähernd in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse. Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Ciba vorgesehen. Zudem ist ein Ausgangsstollen unter dem Rhein hindurch zum Novartis Campus möglich.
- 6) Anschliessend an die Haltestelle Klybeck unterquert die Strecke in einem Bogen zweimal die Wiese und mündet in das oberirdische Gleisfeld des Badischen Bahnhofs ein. Der Anschluss erfolgt dabei an den hintersten Bahnsteig.



Trassierung Y-Ast

- 7) Der Y-Ast zweigt nördlich der Haltestelle Mitte von der Stammstrecke ab und wird beim Bahnhof St. Johann oberirdisch an die bestehende Strecke der Elsässerbahn angeschlossen.

Der Y-Ast kann etappiert werden, sofern Vorinvestitionen für den Abzweiger im Herzstück getätigt werden. Diese hängen von der Ausgestaltung des zukünftigen Fernverkehrsangebots ab. Soll ein Fernverkehrshalt in Basel Mitte angeboten werden, müsste die Haltestelle Mitte verlängert werden. Ausserdem müsste die Streckenkapazität z.B. mittels eines niveaufreien Verzweigungsbauwerks in Basel Mitte erhöht werden, sofern nicht Abstriche am S-Bahn-Angebot in Kauf genommen werden sollen.

Optionen

- 8) Zum direkten Anschluss für den Fernverkehr aus/nach Deutschland besteht die Option, einen Verbindungstunnel (2 Röhren) zu erstellen, der nördlich der Wiese niveaugleich abzweigt und beim Zoll Otterbach an die Hochrheinstrecke anschliesst. Vom Fernverkehr aus/nach Frankreich kann das Herzstück mit dem Y-Ast auch ohne weitere Massnahmen grundsätzlich befahren werden.
- 9) Tiefhaltestelle Schützenmatte: Diese zusätzliche Haltestelle liegt ca. 20 m unter dem Schützenmattpark. Ausgänge sind zum Wielandplatz und in die Brennerstrasse (Sportstadion) möglich. Die Haltestelle verlängert allerdings die Reisezeit auf der S-Bahn und erreicht bei weitem nicht die Frequenzen der Haltestellen Mitte und Klybeck. Die Option müsste gleichzeitig mit dem Bau der Hauptstrecke realisiert werden.

Begründung des Variantenentscheids zu Gunsten HOCH Y

Die Variante HOCH Y erfüllt alle MUSS-Anforderungen (Umsetzung Angebotskonzept 2030, direkte Verbindung zwischen Bahnhof Basel SBB und Badischem Bahnhof, Abzweiger zum Bahnhof St. Johann, Erschliessung des Zentrums, Anbindung des EuroAirports). Sie hat gegenüber den anderen geprüften Varianten folgende Vorteile:

- Die Variante HOCH Y kommt ohne Tiefbahnhöfe aus, welche seitens SBB und DB als unerwünscht bezeichnet werden. Sie ist damit deutlich kostengünstiger in der Erstellung.
- Sie erfüllt die Anforderungen aus Sicht der Stadtentwicklung besser als die anderen Varianten. Sie erschliesst nicht nur das Stadtzentrum, sondern mit der Haltestelle Klybeck auch den Entwicklungsschwerpunkt Basel Nord.
- Sie kann sinnvoll etappiert werden, indem zuerst die Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof realisiert wird. In einem nächsten Schritt kann der Abzweiger zum Bahnhof St. Johann mit den zugehörigen Ausbauten des Bahnhofs St. Johann und den Streckenausbauten in Richtung EAP realisiert werden. Bereits die Hauptverbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof erzeugt einen ähnlich grossen Nutzen wie die anderen geprüften Varianten. Dieser kann durch den Abzweiger zum Bahnhof St. Johann noch weiter gesteigert werden.



- Sie schafft günstigere Voraussetzungen für einen sukzessiven Ausbau des S-Bahn-Angebots. Dies gilt namentlich dann, wenn die Entflechtungsbauwerke in den bahnhofsnahen Gleisfeldern früh erstellt werden.
- Sie lässt weiterhin Spielräume offen für die Weiterentwicklung der Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof und ist somit aufwärts-kompatibel. Am Bahnhof SBB bietet sich die Chance, einen zweiten Perronzugang zu schaffen, indem die Margarethenbrücke einem neuen Margarethenplatz weicht, der direkt mit den Perrons verbunden wird. Damit entstehen ein städtebaulich attraktiver Umsteigeort zwischen Tram, Bus und Bahn, eine Verbindung zur Innenstadt und ein neues Bahnportal.

Zulaufstrecken und weitere Ausbauten

Um das Angebotskonzept 2030 umsetzen zu können sind Ausbauten auf den **Zulaufstrecken** notwendig.

- **Ergolzthal:** Wendegleis in Liestal und Entflechtung Pratteln (Bauprojekt in Arbeit, finanziert im Ausbauschnitt 2025)
- **Laufental:** Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen als Voraussetzung für den 30-Minuten-Takt Basel-Delémont-Biel
- **Elsass:** Anbindung EuroAirport:
 - 1. Etappe (Zustand ohne Herzstück): Neubaustrecke St-Louis – EAP – Bartenheim
 - 2. Etappe (Zustand mit Bestvariante Herzstück inkl. Abzweiger zum Bahnhof St. Johann): Ausbau Bahnhof St. Johann, Überholgleis St-Louis, Ausbau Bahnhof EAP
- **Fricktal:** Drittes Gleis Pratteln – Rheinfelden
- **Wiesental:** Diverse Streckenanpassungen
- **Hochrhein:** Elektrifizierung Strecke Badischer Bahnhof – Waldshut – Erzingen
- **Oberrhein:** 4-Spur-Ausbau (im Raum Basel Planfeststellungsverfahren im Gang)

Es sind die folgenden **neuen Haltestellen** auf den Zulaufstrecken vorgesehen und in den Kosten berücksichtigt:

- Solitude
- Morgartenring
- Dornach Apfelsee
- Lörrach Zollweg
- Wolf

Schliesslich sind Anpassungen und Erneuerungen folgender **städtischer und bahnaher Infrastrukturen** notwendig und in den Kosten berücksichtigt:

- Erschliessung der zusätzlichen Haltestellen auf den Stammstrecken
- Neuer Margarethenplatz mit Erschliessung aller Perrons
- Umgestaltung Knoten Markthalle und Centralbahnplatz



Kosten

Das Herzstück allein (ohne Zulaufstrecken, jedoch inklusive Anbindung an die Bahnhöfe) kostet 1'924 Millionen Franken. Mit dem Y-Ast (inklusive zugehörigen Ausbauten der Bahnhöfe St. Johann und EuroAirport) belaufen sich die Kosten auf 2'777 Millionen Franken. Damit bewegen sich die Kosten im Rahmen, der im Ratschlag an die Kantonsparlamente BS und BL vom Mai 2014 festgehalten ist. Die gesamten Investitionskosten für alle Massnahmen zu Gunsten der trinationalen S-Bahn betragen nach aktueller Schätzung 4'255 Millionen Franken.

Teilsystem	Investitionskosten in Mio. CHF ¹⁾
Zulaufstrecken	1'070
Herzstück ohne Y-Ast	1'924
Y-Ast Herzstück (Y-Ast allein 393 Mio., Ausbau Bahnhof St. Johann und 2. Etappe Anbindung EAP 460 Mio.)	853
Neue Haltestellen	95
Städtische und bahnahe Infrastrukturen inkl. Abstellanlagen	313
Total Variante HOCH Y	4'255

¹⁾ inklusive Erneuerungsanteile und Kosten-/Finanzierungsanteile Dritter.

Ein Teil der obigen Gesamtkosten im Umfang von rund 500 Millionen Franken kann zu Lasten von Unterhalt und Erneuerung ‚abgebucht‘ werden. Sie würden auch ohne Ausbaumassnahmen anfallen. Die Kosten werden über die Leistungsvereinbarung des Bundes mit den Eisenbahnunternehmen finanziert.

Für die Massnahmen auf Strecken im benachbarten Ausland gilt grundsätzlich das Territorialprinzip. Dieses kann durchbrochen werden, wenn spezielle Interessen für eine Finanzierungsbeteiligung des Nachbarlandes vorliegen. Das Führen entsprechender Verhandlungen mit Frankreich und Deutschland ist Sache des Bundes.