



Verkehr Basel-Stadt, Baselland, Solothurn

Tunnels, Zubringer und Erhaltungsprojekte

Im Kanton Basel-Stadt und Baselland werden vor allem Strassen ausgebaut: grosse teure Projekte. Die meisten davon bewegen sich im dreistelligen Millionenbereich. Solothurn erhält einen neuen Bahnhof.

Von Claudia Porchet



Der Rheintunnel wird das untergeordnete Strassennetz der Agglomeration Basel entlasten.

Der Basler Abschnitt der Nationalstrasse A2 zwischen Schwarzwaldtunnel, Hagnau und Augst ist stark überlastet. Aufgrund der Verkehrszunahme dürfte sich die Situation künftig zuspitzen. Um die Situation zu entschärfen, hat das Astra zusammen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in den vergangenen Jahren verschiedene Lösungsvorschläge ausgearbeitet. Daraus ging der Rheintunnel hervor, durch den künftig Autos und Lastwagen fahren sollen.

Basler Rheintunnel

Gebaut werden sollen zwei Tunnel beziehungsweise Ausgänge. Eine Röhre startet nach der Ausfahrt bei der Verzweigung Hagnau und verläuft anschliessend unter dem Rhein zum Badischen Bahnhof, um dort den Verkehr nach Deutschland beziehungsweise nach Frankreich weiterleiten zu können, fasst die Aargauer Zeitung zusammen. Der Rheintunnelsoll also von Birsfelden bis zur Dreirosenbrücke Kleinbasel unterqueren, bringt es die Basler Zeitung auf den Punkt.

Das Ziel ist die Entschärfung des Engpasses auf der Osttangente (A2) sowie die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes. Bis 2022 wird das Ausführungsprojekt erarbeitet. Die öffentliche Planauflage und Behandlung eventueller Einsprachen erfolgen bis 2025.

Doch es regt sich Widerstand gegen das teuerste Bauprojekt der Region. Das überparteiliche Komitee «Dreirosen bleibt!» rief zu einer Kundgebung auf der Dreirosenanlage auf, um gegen die Einhausung und

den damit einhergehenden Verlust der Dreirosenanlage zu protestieren. Nebst dem Verlust der Dreirosenanlage war auch der Klimanotstand Thema. Wird die Initiative «Basel 2030» oder der Gegenvorschlag des Grossen Rats vom Stimmvolk angenommen, würde die Fertigstellung des Rheintunnels zu einer Zeit erfolgen, in der Basel bereits klimaneutral sei, so die Aargauer Zeitung. Es wird eine Petition gegen das Grosseprojekt gestartet.

Um die geologischen Verhältnisse zu erkunden, wurden diesen Herbst aber dennoch erste Sondierbohrungen durchgeführt, wie die Gemeinde informierte. 2029 ist frühestmöglicher Baubeginn (falls dann überhaupt gebaut wird), 2040 die frühestmögliche Eröffnung. Die Gesamtkosten für das Projekt Rheintunnel betragen rund 2,36 Milliarden Franken.

Erneuerung Bahnhof Basel BS

Ab Dezember 2025 verkehren die S-Bahn-Züge zwischen Basel und Liestal im Viertelstundentakt. Dies ist das gemeinsame Ziel von Bund, Kantonen und SBB. Um die dafür nötigen Kapazitäten zu schaffen, investiert der Bund rund eine Milliarde Franken in die Bahnanlagen zwischen Basel und Liestal. Die SBB führt diese Projekte im Auftrag des Bundes als Bauherrin aus. Bund und Kantone bestellen und finanzieren sodann gemeinsam die zusätzlichen S-Bahn-Verbindungen.

Die Investitionen in die Bahnanlagen sind zum Grossteil im Ausbauschnitt 2025 enthalten. Dieser war Teil der Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI), welche die Schweizer Stimmbewohner im Februar 2014 angenommen hat. Die Ausbauten ermöglichen nicht nur den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel-Liestal, sondern legen auch den

Grundstein für weitere Angebotsausbauten im Personen- und Güterverkehr.

Der S-Bahn-Viertelstundentakt sorgt im Bahnhof Basel für mehr Züge. Entsprechend sind zusätzliche Halteorte beziehungsweise Perronkanten nötig. Mit dem Fahrplanangebot des Ausbauschnitts 2025 kommen mehr stark ausgelastete Züge gleichzeitig im Bahnhof Basel SBB an. Eine schnelle Kapazitätserweiterung ist darum das Ziel des Projekts provisorische Passerelle.

Frühestmögliches Ende des Plangenehmigungsverfahrens ist in diesem Herbst. Der Termin ist unter anderem abhängig von Einsprachen und Beschwerden, Baubeginn ist frühestens 2023. Die Abschlussarbeiten finden voraussichtlich Ende 2026 statt.

Die Kosten für das gesamte Projektpaket belaufen sich auf rund 180 Millionen Franken. Davon beansprucht die Leistungssteigerung rund 130 Millionen Franken und die provisorische Passerelle rund 50 Millionen Franken.

Zubringer Bachgraben BL

Das Projekt Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) ist ein grenzüberschreitendes Projekt und wird vom Kanton Basel-Landschaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil, dem Bundesamt für Strassen und den Partnern in Frankreich erarbeitet, informiert die Projektseite.

Im Gebiet Bachgraben-Allschwil werden rechnet man mit 4000 neuen Arbeitsplätzen. Das Nutzungspotenzial ist damit zu zwei Dritteln ausgeschöpft. Die verkehrliche Erschliessung ist dringend notwendig, damit die Quartiere und das Lokalstrassennetz nicht zusätzlich belastet werden. Trotz einer allfälligen Verbesserung durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

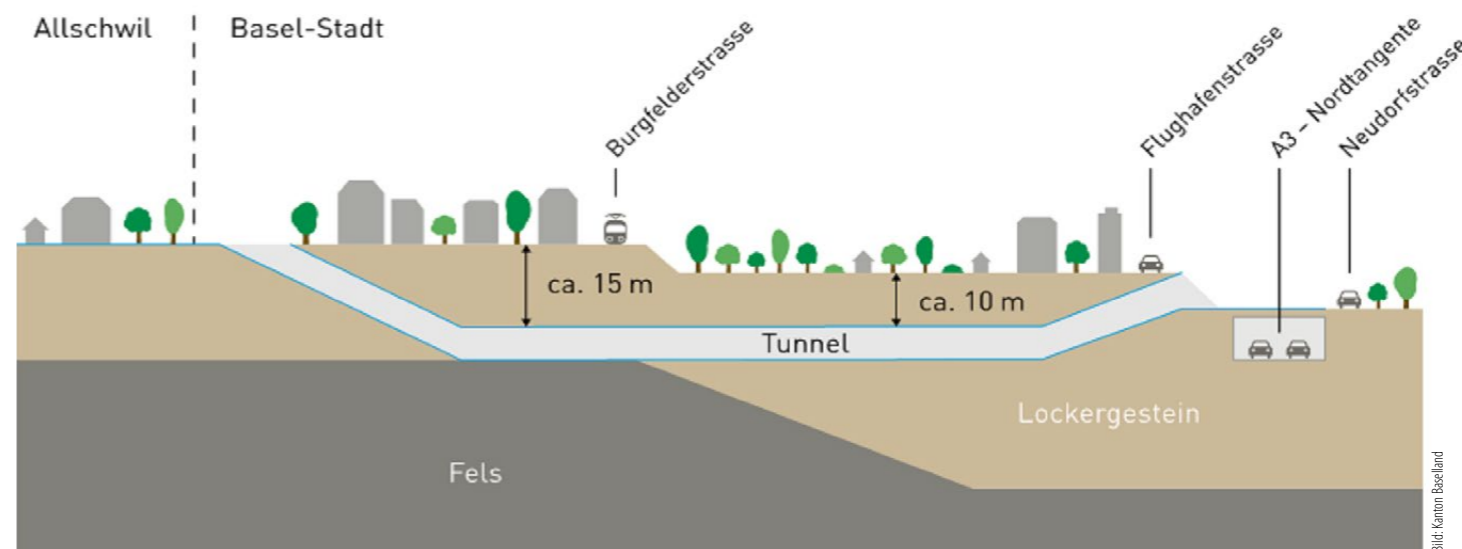
wird die heutige Leistungsfähigkeit des Strassennetzes langfristig nicht ausreichen. Auf den bestehenden Strassen hat es für den Ausbau des ÖV nur beschränkt Platz, so eine Mitteilung.

Zur künftigen Verkehrsanbindung des Bachgrabens an die übergeordneten Verkehrsnetze der Agglomeration soll der Zubringer Bachgraben dienen. Der ZUBA soll hier als leistungsfähige Anbindung an das Autobahnnetz Abhilfe schaffen.

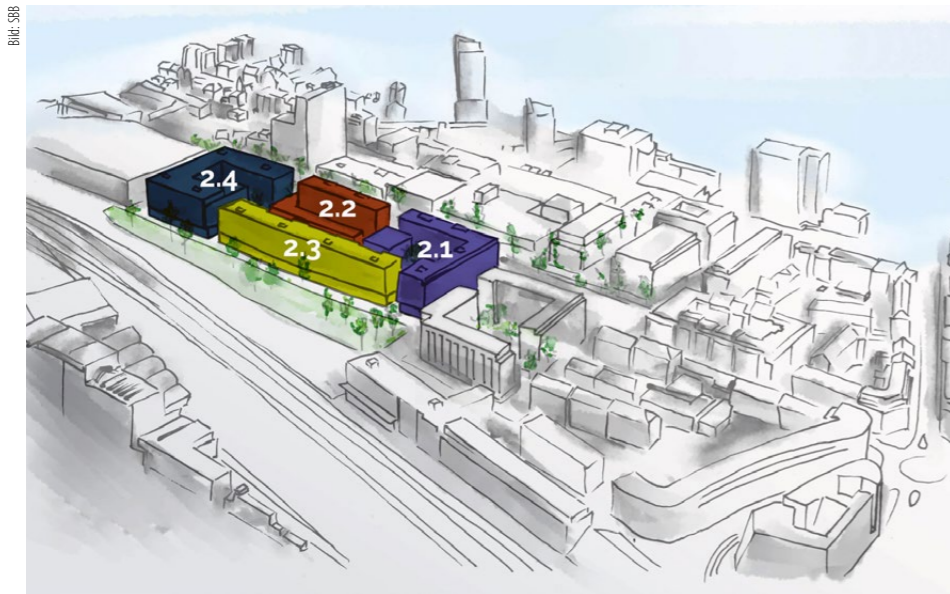
Gleichzeitig soll der ZUBA positive Auswirkungen auf die anderen Verkehrsmittel haben, indem er bestehende Achsen entlastet und somit Raum und Kapazität für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stellt. Das Lokalstrassennetz in Allschwil, Basel-Stadt und in umliegenden Gemeinden in Frankreich wird so deutlich entlastet.

Der ZUBA soll künftig die Autobahn N03 Nordtangente in Basel mit dem Arbeitsgebiet Bachgraben in Allschwil verbinden. Das Vorprojekt sieht einen Tunnel unter Basel-Stadt und einen Ausbau der bestehenden Rue de Bâle in Frankreich vor. Die zweispurige Hauptverkehrsstrasse wird an der Landesgrenze mit einer Kreuzung und einem Kreislauf an das Entwicklungsgebiet Bachgraben angeschlossen.

Im letzten Februar genehmigte der Landrat das generelle Projekt für den ZUBA und gab die finanziellen Mittel zur Erarbeitung des Bauprojekts frei. Derweil verbannte der Bund das Projekt im Juni auf die Warteliste, indem er es nicht auf die A-Liste nahm. Der Baubeginn muss damit nicht mehr zwischen 2024 und 2028 liegen (geplant ist er im Jahr 2027). Ein Grund dafür könnten Zweifel daran sein, dass der Ausbau der Tramlinie im Anschluss an den ZUBA tatsächlich realisiert würde, fasst bzbasel.ch zusammen. →



Der Zubringer Bachgraben-Allschwil ZUBA macht Allschwil und Basel zu einem attraktiven Arbeitsort.



Das ehemals gewerblich genutzte Lysbüchelareal beim Bahnhof St. Johann wird in den nächsten Jahren zum lebendigen Wohn-, Arbeits- und Lebensraum.

Das teuerste aller Projekte im Agglomerationsprogramm ist mit geschätzten 345 Millionen Franken der Bau des Zubringers von der Autobahn A3 an der Grenze zu Frankreich in den Bachgraben.

Erneuerung Clarastrasse BS

Der Kanton erneuert die Clarastrasse sowie Teile des Claraplatzes und des Riehenrings. Weiter sanieren die Industriellen Werke Basel (IWB) Leitungen für Fernwärme, Elektrizität, Gas und Wasser, das Tiefbauamt Kanalisationsleitungen und Schächte für Abwasser. Auch die Tramgleise müssen ersetzt werden. Die Haltestellen am Claraplatz, in der Clarastrasse sowie im Riehenring erhalten bei der Messe höhere Strassenränder. Die Haltestelle Clarastrasse in Fahrtrichtung Badischer Bahnhof rückt auf die andere Seite der Hammerstrasse und somit einige Meter näher zum Messeplatz. Dadurch liegen sich die Haltestellen mit den hohen Trottoirrändern in beide Richtungen künftig gegenüber.

Fünf Jahre soll die geplante Gesamterneuerung der Clarastrasse dauern. Bereits im vergangenen November sorgten die Pläne für rote Köpfe und scharfe Kritik. Im Zentrum der Diskussionen stand die Verschiebung der Tramhaltestelle. Diese soll künftig direkt vor einem Restaurant (das um den Verlust seiner Aussenplätze fürchtet) sowie einem Fotogeschäft liegen. Die beiden Unternehmen sorgen sich um ihre Existenz.

Die Arbeiten für die Verlegung der Tramhaltestelle starten damit erst Mitte 2024 statt 2023. Der Grund für die Verzögerung sei, dass das Projekt ein «umfassenderes Plangenehmigungsverfahren des Bundes

voraussetzt, als ursprünglich angenommen wurde», wird BVD-Mediensprecher Daniel Hofer zitiert, so die Basler Zeitung.

Für die entsprechenden Umgestaltungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat 25 Millionen Franken. Sie sind anlässlich notwendiger Sanierungen in den Jahren 2021 bis 2029 vorgesehen. Für die Erneuerung der Clarastrasse hat der Regierungsrat zudem 9,6 Millionen Franken bewilligt, wie das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel Stadt mitteilte.

A2-Osttangente BS

Unter den aktuellen Bautätigkeiten im Rahmen des Erhaltungsprojektes A2 Osttangente Basel sind diejenigen an der Grenzbrücke nach wie vor die umfanglichsten. In der aktuellen Bauphase wird die Tragkonstruktion der Brücke verstärkt und die Fahrbahn in Fahrtrichtung Deutschland erneuert. Die Instandsetzung wird voraussichtlich im März 2023 abgeschlossen sein. Die Osttangente Basel liegt an der Nord-Süd-Hauptverkehrsachse A2 und ist eine der am stärksten befahrenen Autobahnstrecken der Schweiz. Eine weitere Nutzung der Osttangente ohne Sanierungsmassnahmen wäre ab 2025 nur noch beschränkt möglich. Die Gesamtkosten für das Erhaltungsprojekt Osttangente belaufen sich auf rund 141 Millionen Franken.

Bei der Grenzbrücke stellte sich heraus, dass einzelne Spannglieder durch Rost Schaden genommen hatten. Berechnungen haben gezeigt, dass die Tragfähigkeit der Brücke jederzeit gewährleistet war.

Da sich die betroffenen Spannglieder nicht einfach austauschen lassen, werden zusätzliche Spannglieder angebracht.

So wird für den Schwerverkehr eine Langsamfahrspur eingerichtet, um den Verkehrsfluss im Rahmen der Zollabfertigung zu erleichtern. Durch diese zusätzliche Fahrspur entfällt in diesem Bereich der bisherige Pannestreifen. Um sicherzustellen, dass sich Personen – zum Beispiel bei einer Panne oder bei notwendigen dienstlichen Tätigkeiten – weiterhin sicher bewegen können, wird ein Dienststeg erstellt. Dieser rund ein Meter breite Steg wird als abgestützte Stahlkonstruktion ausgeführt, die seitlich an den Brückenkörper montiert wird.

Die Unterführung Lagerhaus ist ein komplexes Bauwerk an der St. Jakobs-Strasse, das sich über eine Länge von mehreren hundert Metern erstreckt. Im Bereich des ehemaligen Lagerhauses verläuft die St. Jakobs-Strasse auf zwei Ebenen und umfasst mehrere Stützmauern, Brüstungen, Unterführungen und Rampen. An all diesen Objekten sind im Lauf der Jahre Schäden entstanden, die bis 2023 behoben werden, so das Astra

Neubau Tunnel Hagnau BL

In der Region Basel soll die Autobahn A2 vom H18-Anschluss Muttenz Süd bis zur Verzweigung Hagnau in den nächsten Jahren für rund 200 Millionen saniert werden.

Die beiden Röhren des Schänzlitunnels verfügen über je zwei Fahrstreifen. Während der Instandsetzung des Tunnels sowie den Arbeiten für den Abbruch und Neubau des Tunnels Hagnau ist jeweils einer der vier Fahrstreifen für den Verkehr gesperrt. Um die Kapazität während der Bauzeit dennoch aufrechtzuerhalten, wird eine Umleitung über Hilfsbrücken eingerichtet.

Notwendige Instandsetzung der Brücken, Unter- und Überführungen, Stützmauern, Ölabscheider und Lärmschutzwände sind zwingend. Zu sanieren, dazu 30 Brücken (Unter- und Überführungen), 26 Stützbauwerke (Stützmauern, Grundwasserschutzmauern) und 15 Spezialbauwerke (Ölabscheider, Lärmschutzwände usw.).

Baustart war Ende 2017, die Bauarbeiten dauern noch an. Das Projekt kostet laut rund 240 Millionen Franken.

Volta Basel beim Bahnhof St. Johann

Das ehemals gewerblich genutzte Lysbüchelareal beim Bahnhof St. Johann wird in den nächsten Jahren zum Wohn-, Arbeits- und Lebensraum.

Die Jury bestimmte die Sieger einstimmig: ARGE Donet Schäfer Reimer Archi-

tektek GmbH mit Takt Baumanagement AG aus Zürich sowie Salathé Architekten aus Basel sind die Sieger.

Der achtgeschossige Wohnbau zeichnet sich durch eine nach oben hin ausdünnende Stapelung unterschiedlicher Einheiten aus. Darin kommen rund 100 Wohnungen in unterschiedlichen Grössen unter. Das begehbare Dach wird mit lokalen Vegetationsarten begrünt, unbegehbare Flächen werden zu Ruderalflächen. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft setzt der Entwurf auf eine modulare Elementbauweise mit einer späteren Wiederverwendung von Bauteilen.

Der Gewerbebau «kandalama» wirkt als Scharnier zwischen Wohnen, Gleispark, Strasse und Industrie. Er schafft gegen Norden einerseits einen Abschluss zu den gewerblichen Nutzungen in der Industriezone. Andererseits werden durch Innenhof und Querverbindung die verschiedenen Welten wieder zusammengebracht. Die statische Struktur des Gebäudes besteht aus einer Mischkonstruktion aus Betonträgern und vorfabrizierten Holzbetonverbunddecken. Gemäss Jurybericht widerspiegelt das Innere des Gebäudes einerseits den aktuellen Stand des nachhaltigen Bauens und andererseits die Zielsetzung einer möglichst grossen Unabhängigkeit von einer konkreten Nutzung.

Mit der Wohnbau-Genossenschaft Nordwest hat die SBB einen Baurechtsvertrag abgeschlossen. Der Zielgruppe entsprechend liegt der Fokus beim Wohnen auf grösseren Wohnungen, Wohnateliers

im Selbstbau, Studierenden-WGs und anderen, Wohnformen. Auf den Gewerbeflächen werden Jungunternehmen einziehen. Für Entwicklung, Bau und Betrieb orientiert sich die Genossenschaft am SNBS-Label.

Die Entwicklung der SBB-Baufelder erfolgt ab 2023 in Etappen, 2026 soll der Bezug sein. Angaben zu den Kosten wurden keine gemacht.

Erneuerung Bahnhof Solothurn

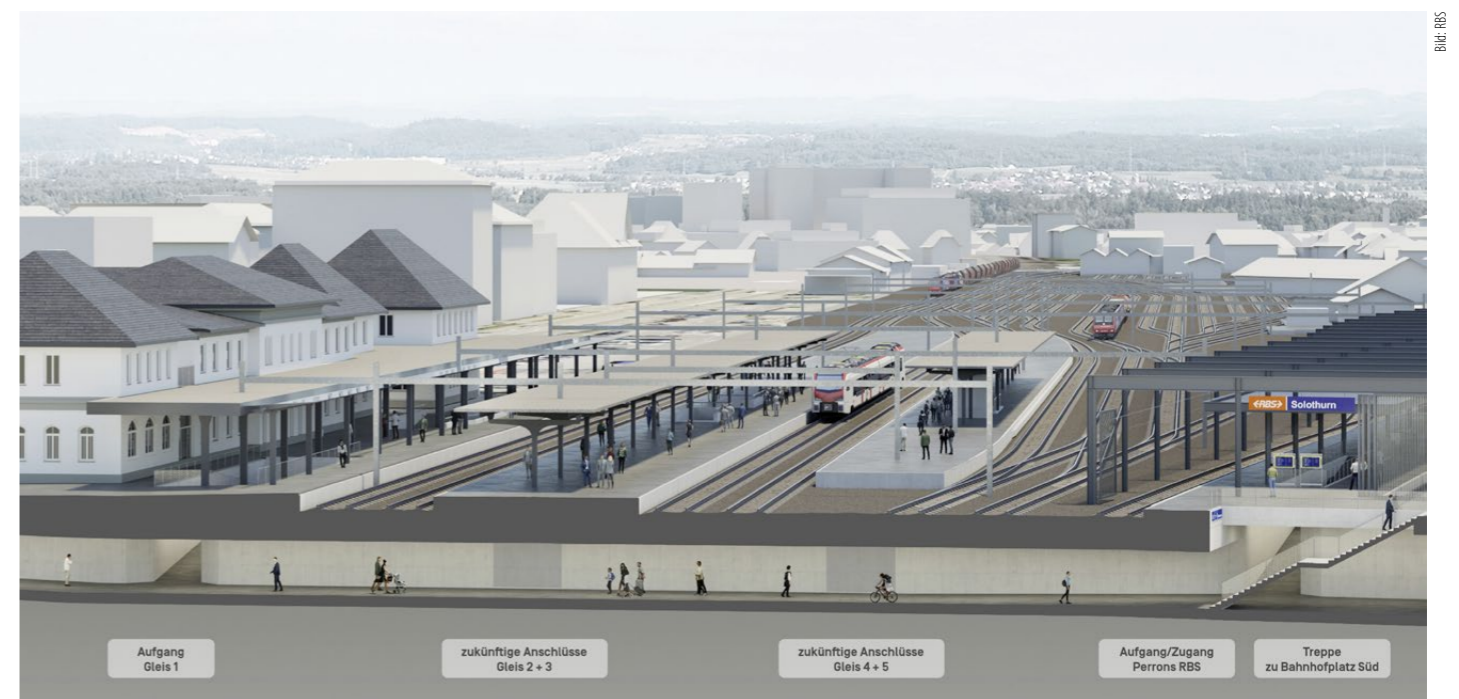
Der Bahnhof Solothurn ist die Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Fuss- und Veloverkehr der gesamten Region. Steigende Passagierzahlen fordern nun aber Anpassungen. Ein wichtiger Ausbauschritt steht bei der Linie des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) an. Voraussichtlich Mitte 2029 wird der neue RBS-Bahnhof in Bern in Betrieb genommen, ab diesem Zeitpunkt wird der RBS mit längeren Zügen die Strecke befahren. Das macht den Ausbau der Gleis- und Perronanlage und die Verlängerung der Gleise am Bahnhof Solothurn nötig.

Im Rahmen dieser Kapazitätserweiterung soll die Chance für eine Aufwertung des gesamten Bahnhofareals genutzt werden. Die Stadt Solothurn hat dazu zusammen mit Kanton, RBS und SBB auf der Basis eines Studienauftrags ein gemeinsames Vorprojekt erarbeitet. Wo heute noch ein Museum steht, wird ein neuer Bahnhofplatz mit direktem Zugang zum neuen RBS-Bahnhof geschaffen. Direkt am neuen RBS Bahnhof werden drei Bushaltekanten

für den Nah- aber auch Fernverkehr realisiert. Als weiteres Kernelement soll eine neue Unterführung für den Velo- und Fussverkehr unter den Geleisen hindurch eine direkte und vor allem auch sichere Verbindung von der Südseite her in die Innenstadt schaffen. Geplant sind zudem 600 unterirdische Veloparkplätze.

Das Projekt Bahnhof Solothurn Süd geht nun in die nächste Planungsphase. Bis im Frühjahr 2023 wird das Bauprojekt ausgearbeitet. Anschliessend haben die Solothurner Stadtbevölkerung aber auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des gesamten Kantons in einer Volksabstimmung das letzte Wort über die Finanzierung des Bahnhofplatzes und der Verkehrsmassnahmen. Die Volksabstimmungen werden voraussichtlich im Frühjahr 2024 stattfinden. Vorgesehen ist eine Etappierung der Projekte: Die Verlängerung der RBS-Perrons sowie der neue Bahnhofplatz sollen Ende 2028 fertig gestellt sein, die neue Velo- und Personenunterführung soll Ende 2029 in Betrieb genommen werden können.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 140 bis 150 Millionen Franken, wobei Stadt und Kanton Solothurn einen gemeinsamen Anteil von rund 35 bis 45 Millionen tragen werden. Der Bund wird sich voraussichtlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit einem Betrag zwischen 15 bis 25 Millionen beteiligen, hinzukommen Bundesbeiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds, wie auf rbs.ch zu lesen ist. ■



Wo heute noch ein Museum steht, wird ein neuer Bahnhofplatz mit direktem Zugang zum neuen RBS-Bahnhof geschaffen.