



Verkehr BS / BL / SO

Mehr Spuren auf Schiene und Strasse

In der Nordwestschweiz werden mehrere Bahnlinien auf vier Gleise ausgebaut und die Kapazitäten erhöht. In Basel streitet man derweil um den Ausbau mehrerer Tramlinien. Und in Solothurn beginnt der eine Milliarde teure und acht Jahre dauernde Ausbau der A1 auf sechs Spuren.

Von Ben Kron

Basel will klimaneutral werden und baut sein Fernwärmenetz massiv aus. Die umfangreichen, bis 2037 dauernden Bauarbeiten nutzt man, um gleichzeitig im Rahmen des Schwammstadt-Konzepts möglichst viele Strassen zu sanieren, zu begrünen und zu entsiegeln. Der Kanton Basel-Stadt gibt hierfür 51 Millionen Franken aus und verursacht pro Jahr drei Strassenkilometer zusätzliche Baustellen. Es wurde sogar eine Stelle bei der Kantonspolizei geschaffen um zu prüfen, welche Strassensperrungen jeweils gleichzeitig möglich sind.

Beim Ausbau der Fernwärme herrscht Einigkeit, genauso bei der Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs: Dieser soll wie der

Halbkanton selbst bis 2037 komplett elektrisch und klimaneutral unterwegs sein. Zwist hingegen besteht beim Ausbau des Tramnetzes: Das aktuelle Programm sieht vor allem die Erweiterung des Busnetzes vor, so etwa ab 2027 eine neue Linie, die das boomende Bachgraben-Gebiet erschliessen und als Vorläufer für eine zukünftige Tramlinie dienen soll. Linke und Grüne kritisieren, dass hier der Ausbau des Tramnetzes also nicht vor 2028 in Angriff genommen wird. Auch an der Grenze zwischen Basel und Binningen wird eine neue Linie gefordert: Die Margarethenverbindung soll über einen Tunnel das Leimental direkt an den Bahnhof SBB anbinden und die Tramachse in der Innenstadt ent-

lasten. Auf der anderen Seite sind die Freisinnigen gegen einen Ausbau des Tramnetzes: Schienenverkehr sei zu unflexibel und zu teuer, weshalb von dieser Seite auch die Margarethenverbindung abgelehnt wird.

Diskussionen ums Tram 8

Zu Reden gibt die Tramlinie 8, die an beiden Endpunkten verlängert werden soll. Aktuell fährt das 8er Drämmli bis nach Weil am Rhein/Zentrum in Deutschland, soll nun aber nach dem Willen des Weiler Stadtparlaments bis nach Alt-Weil verlängert werden. Hierfür wurden Investitionen von 20,7 Millionen Franken in Aussicht gestellt. Doch wartet man mit dem Projekt noch immer auf die Angaben zu den Betriebskosten, welche die Basler Verkehrsbetriebe liefern sollen. Die Schweiz will 8,3 Millionen für die Verlängerung um 1,6 Kilometer oder vier Haltestellen beisteuern. Nach aktuellem Stand soll 2026 mit dem Bau begonnen werden, was eine Inbetriebnahme für 2029 bedeutet.

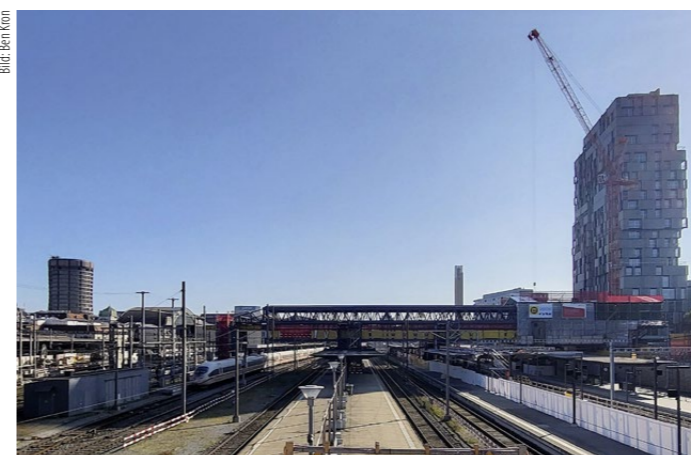
Auf Schweizer Seite endet die Linie 8 an der Grenze zwischen Basel und Allschwil. Hier will man die Gleise bis ins Allschwiler Gebiet Ziegelei verlängern: Auf diesem ehemaligen Industrieareal soll ein Wohn-Arbeit-Mischquartier entstehen, mit mehreren Hochhäusern und Raum für kleinere und grössere Gewerbebetriebe. Kanton und Gemeinden haben die übliche Mitwirkung am Projekt gestartet, doch da es auch einigen Widerstand gegen die Verlängerung gibt, sind ein Referendum und damit am Ende eine Volksabstimmung realistisch.

Gleisarbeiten rund um Basel

Während um die Tramlinien noch diskutiert wird, laufen rund um Basel diverse



Das Tram 8 an der Endstation in Weil am Rhein: Bald soll es noch vier Stationen weiter fahren.



Die provisorische Passerelle am Bahnhof Basel SBB geht nächstes Jahr in Betrieb – bis der allfällige Tiefbahnhof samt Unterführung fertig ist.



Der Schützenmatttunnel in Basel-West: Die Strecke wird für den 4-Meter-Korridor der Neat ertüchtigt.



Letzte Arbeiten rund um den Bahnhof Liestal. Bald soll der Kantons-hauptort einen Viertelstundentakt nach Basel erhalten.

Arbeiten an Eisenbahn-Anlagen. Zwischen 2025 und 2029 wird die SBB die Elsässerbahn, die quer durch die Stadt Richtung Frankreich führt, fit für den 4-Meter-Korridor der Neat machen. Hierfür ist auf dem 4,2 Kilometer langen Abschnitt eine Absenkung der Gleise um einen halben Meter nötig, begleitet von einer Sanierung der Bahninfrastruktur, was total 114 Millionen Franken kosten soll. Gleichzeitig soll für weitere 15 Millionen Franken ein neuer Vororts-Bahnhof am Morgartenring entstehen, an der Grenze zu Allschwil. Der Umbau ermöglicht zudem die Einführung eines regelmässigen Bahnanschlusses zum Euro-Airport.

Seit letztem Jahr am Laufen ist das 210-Millionen-Franken-Projektpaket zur Leistungssteigerung des Bahnhofs Basel SBB. Als erstes wurde das zusätzliche, 460 Meter lange Perron Gleis 19/20 erstellt, das seit Frühjahr in Betrieb ist. Daneben laufen die Arbeiten für die provisorische Passerelle: Die 147 Meter lange und zehn Meter breite Konstruktion dient als Überbrückungsmassnahme und entlastet die bestehende Passerelle. Eine ähnliche Kon-

struktion war zwischen 2018 und 2021 beim Bahnhof Winterthur im Einsatz. Die Basler Passerelle wird eines noch fernen Tages durch eine Unterführung abgelöst, die dann zum geplanten Tiefbahnhof führt.

Wer kriegt den Tiefbahnhof?

Wobei es gemäss Bundesrat zu einer Konkurrenzabwägung beim nationalen Bahnausbau kommt. Das könnte bedeuten, dass entweder der Basler oder aber nur der Luzerner Tiefbahnhof realisiert wird. Für beide Grossprojekte gleichzeitig reichen die Mittel des Bundes nicht. Beiderorts wird deshalb fleissig Lobbying für das eigene Vorhaben betrieben, und man wartet gespannt auf die bundesrätliche Botschaft 2026 zum Bahnausbau, worin über die Zukunft der fünf aktuellen Grossprojekte entschieden wird. Neben Basel und Luzern sind dies noch die Direktverbindung Aarau-Zürich sowie Beschleunigungsmassnahmen für die Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen.

Unabhängig davon werden die Bauarbeiten in der Nordwestschweiz 2025 abgeschlossen sein und die Region deutlich

mehr Zug erhalten, unter anderem einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal, sowie ab 2026 einen Halbstundentakt auf der Line nach Delémont und Biel. Hierfür laufen unter anderem die beiden Grossprojekte Entflechtung Basel-Muttenz (300 Millionen) und der Doppelspur-Ausbau Grellingen-Duggingen (133 Millionen.) Bei letzterem Projekt wurde kürzlich Halbzeit gefeiert, und nächsten Sommer folgt mit einer fünfmonatigen Sperrung die heikelste Phase, bevor die erweiterte Bahnlinie Richtung Biel in Betrieb gehen kann.

Auch Deutsche Bahn baut

Neben der SBB ist auch die Deutsche Bahn in Basel am Bauen: Sie investiert in ihre 3,1 Kilometer «Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet» rund 600 Millionen Euro, um sie als Teil des Gesamtprojekts Karlsruhe-Basel zu einem Zubringer des Gotthard-Basistunnels auszubauen. Insgesamt erneuert die Deutsche Bahn auf der Basler Strecke zehn Kilometer Gleise und 46 Weichen; 1,5 Kilometer Schallschutzwände werden gebaut. Das Ganze dauert aber noch bis 2031. →



Gewohntes Bild in Basel: Die Stadt verdichtet bis 2037 ihr Fernwärmenetz, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Bild: BLT



Im Rahmen des Neubaus der Waldenburgerbahn erhielt Niederdorf den dringend benötigten Hochwasserschutz – der indes wesentlich teurer wurde als geplant.

In Liestal nähern sich jahrelange, umfangreiche Bauarbeiten ihrem Abschluss: Der Bahnhof des Kantonshauptortes wurde um zwei Gleise erweitert und komplett neu gebaut, was sich die SBB total 456 Millionen Franken kosten liess. Zum Projekt gehörten auch neue Gleise für die Waldenburgerbahn, die im Bahnhof Liestal endet. Das «Waldenburgerli» erhielt komplett neue Gleise, Bahnanlagen und Rollmaterial, was sich die Baselland Transport AG (BLT) 320 Millionen kosten liess.

Teurer Hochwasserschutz

Neben den Arbeiten am Bahnprojekt selbst wurden auch viele begleitende Arbeiten ausgeführt, so etwa Hochwasserschutzmassnahmen im Dorf Niederdorf. Doch bei diesem Projekt fallen in der Endabrechnung mit 33 Millionen Franken fast doppelt so hohe Kosten an als ursprünglich budgetiert. Grund für die Mehrkosten waren unerwartete geologische Gegebenheiten, weshalb der Landrat einen zusätz-

lichen Kredit von 10,6 Millionen zahnirschend bewilligte.

Eine ganz andere Bahn-Geschichte schreibt der Basler Vorort Münchenstein: Den schlecht gelegenen Bahnhof, der kaum Umsteigemöglichkeiten bietet, nutzen pro Tag weniger als 700 Personen. Zum Vergleich: Im benachbarten Arlesheim, mit diversen Anschlüssen gesegnet, sind es 4500. Der Kanton Basel-Land will deshalb den Bahnhof um 200 Meter an einen günstigeren Standort verschieben und hat dies auch schon im Richtplan festgehalten. Ein konkretes Projekt liegt jedoch nicht vor, weshalb als Zeitplan mehr als 15 Jahre angegeben sind.

Bahnhof Solothurn Süd kommt

Kurz vor der Realisierung ist das Mega-projekt Bahnhof Solothurn Süd: Es soll die Kapazitäten für den Bahn-, Fuss- und Veloverkehr vergrössern und einen neuen städtischen Bahnhofplatz südlich der Gleise schaffen. Die Stimmbewölkerung der Stadt

Bild: REBS



Blick in die Zukunft: So soll der neue Bahnhof Süd in Solothurn dereinst aussehen, den das Stimmvolk kürzlich bewilligt hat.

Solothurn sprach sich für einen Kredit von knapp 40 Millionen Franken aus, der die Mitfinanzierung des neuen Bahnhofplatzes und der Verkehrsmassnahmen umfasst. Dank Bundesbeiträgen werden es am Ende aber lediglich 25 Millionen sein. Der Kantonsrat wird Ende dieses Jahres über seinen Kostenanteil von 22 Millionen befinden. Nächstes Frühjahr soll mit der koordinierten Auflage über alle Projektteile begonnen werden.

Hingegen wird der Ausbau der Bippelisi-Bahn zum Fall fürs Bundesgericht. Die 14,5 Kilometer lange Bahn, die von Solothurn nach Niederbipp führt, soll für 85,2 Millionen eine Doppelspur erhalten, woran die Stadt 22,2 Millionen zahlen will. Der Kantonsrat hat den Kredit ohne Volksbefragung bewilligt, da bei Strassenprojekten erst ab 25 Millionen ein Referendum nötig wird. Dagegen wurde Beschwerde erhoben mit dem Argument, es handelt sich in erster Linie um ein Schienenprojekt, weshalb ein Referendum zwingend sei. Tatsächlich sind im Regierungsbeschluss weniger als fünf Prozent der Gesamtkosten dem Strassenbau zugeordnet.

Sanierung Weissensteintunnel läuft

Dieses Frühjahr begonnen haben die Sanierungsarbeiten am Weissensteintunnel: Neben den Hauptarbeiten im Tunnel sind zehn weitere Baustellen vorgesehen. Der Bahnhof Langendorf wird seinerseits ab 2026 saniert, das Geisslochviadukt erneuert, der Bahnhof Lommiswil erhält ein neues Technikgebäude und wird behindertengerecht umgebaut, und auch die Bahnhöfe Oberdorf und Gänsbrunnen erfahren eine Sanierung. Die Arbeiten im Tunnel selbst dauern bis Dezember 2025.

Wesentlich länger dauert die Sanierung des Hauenstein-Tunnels, der durch den Jura das Baselbieter Tecknau mit Olten verbindet. Neben der Erneuerung der 40 Jahre alten Gleise wird auch das Gewölbe des 1916 in Betrieb genommenen, 8,1 Kilometer langen Tunnels instand gesetzt. Dazu bringt man die Lüftung und die technischen Anlagen auf den neuesten Stand und erstellt an beiden Tunnelenden Störfällecken. Die letzte Sanierung des Tunnels war in den 1990ern erfolgt, die aktuelle dauert bis 2028 und kostet 140 Millionen.

Widerstand gegen Rheintunnel

Während die Schweiz am 24. November über einen massiven Autobahn-Ausbau abstimmt, läuft in Basel bereits der Kampf gegen den im Ausbau vorgesehenen Rheintunnel. Rund ein Viertel des heutigen Verkehrs auf der Basler Osttangente soll künftig unter den Boden, wobei Tunnel-

gegner aber eine enorme Belastung des Klimas befürchten, «während alle versprochenen Entlastungen unsicher bleiben». Insgesamt soll der Rheintunnel-Bau 2,4 Milliarden Franken kosten; eine Inbetriebnahme ist für 2040 vorgesehen. Doch der Widerstand wächst.

Von der eidgenössischen Abstimmung nicht betroffen ist der Ausbau der A1 in Solothurn: Nächstes Jahr fahren die Bagger auf, und bis 2027 wird die Autobahn von der Verzweigung Luterbach bis Wangen auf sechs Spuren ausgebaut. Bis 2030 folgt die Etappe bis Anschluss Oensingen, ab 2032 bis zur Verzweigung Härkingen. Neben der Fahrbahnverbreiterung werden 13 Objekte ersetzt und 34 Kunstbauten saniert, was gemäss Astra 1,06 Milliarden Franken kostet. Die umfangreichen Bauarbeiten können natürlich zu Staus und Behinderungen führen, und damit zu Mehrverkehr in den angrenzenden Dörfern, auch wenn stets zwei Spuren der Autobahn in beide Richtungen offen bleiben sollen. Der Kanton hat deshalb zusammen mit dem Bundesamt für Strassen Massnahmen beschlossen, um diesen Verkehr unter Kontrolle zu halten. So erstellt das Astra während der gesamten Bauzeit Ampeln zur Ausfahrtdosierung. Der Kanton seinerseits kann weitere Ampeln aufstellen, um den Ausweichverkehr zu steuern.

Kompromiss für Rheinstrasse

Vor elf Jahren wurde das damals umstrittenste Strassenstück der Region Basel eröffnet: die Autobahn A22 zwischen Pratteln und Liestal, mit dem Schönthal-Tunnel als Kernstück. Der Neubau entlastete die Rheinstrasse, die zuvor mit über 40000 Fahrzeugen täglich verstopft war. Dieser 4,5 Kilometer lange Abschnitt der Rheinstrasse wurde nach dem Bau der Autobahn nicht wie vorgesehen saniert, sondern liegt wie eine schlecht vernarbte Wunde zwischen dem Kantonshauptort und der Verkehrsdrehscheibe bei Pratteln. Der Grund: Bei der damaligen Planung krachten Rückbauforderungen linksgrüner Kreise auf den Wunsch der Autolobby und der Gemeinden, dass die Strasse leistungsfähig und gewerbefreundlich bleiben soll.

Nach einem Jahrzehnt Pattsituation legt der Kanton nun eine Lösung vor, zu der das Mitwirkungsverfahren angelaufen ist: Die Rheinstrasse soll neu gestaltet werden, um gemäss Gesetz als Ausweichstrasse dienen zu können, wenn der Schönthal-Tunnel ausfällt. Dazu erhält sie Fahrradstreifen, Fussgänger-Querungen und, nach einer Überarbeitung der ursprünglichen Projekts, eine umfangreiche Begrünung. Damit hofft man, einen Kompromiss in



Der geplante Rheintunnel der Autobahn stösst in Basel zunehmend auf Widerstand.

der leidigen Angelegenheit gefunden zu haben.

Undemokratischer Winkelzug?

Einen neuen Zubringer braucht es auch ins Allschwiler Bachgraben-Gebiet, das in den letzten Jahren zum boomenden Industriestandort vor allem von Biotech-Firmen wurde, während die Mobilität hinterherhinkt. Deshalb soll der Zubringer Bachgraben-Allschwil den Verkehr über einen Tunnel an die Basler Nordtangente angebunden werden, was das 2,3 Kilometer lange Strassenstück stolze 400 Millionen Franken teuer macht. Pikant an der Geschichte: Die neue Strasse liegt fast ausschliesslich auf dem Territorium des Kantons Basel-Stadt, wird aber von Basel-Land finanziert. Die Stadt bezahlt dafür an-

schliessend die Erschliessung des Areals mit dem Tram. So will es eine Vereinbarung der beiden Kantonsregierungen vom Januar 2021.

Gegner des Projekts sehen darin einen Winkelzug, um das Projekt der demokratischen Mitsprache zu entziehen, gerade in Basel, das dem Strassenbau kritisch gegenübersteht. Indes wird es im Umfeld der neuen Strassen zu kleineren Projekten in der Stadt selbst kommen, sowie zu Dienstbarkeiten, die durch die Gewährung von Baurechten an Baselland entstehen. Ab einem Betrag von 1,5 Millionen sind aber Beschlüsse zu solchen Projekten referendumsfähig. Gut möglich also, dass am Ende die Basler Stimmbewölkerung indirekt über ein Strassenprojekt des Nachbarkantons abstimmen darf. ■

Verzögerung beim Hafenbecken 3



Blick auf die Rheinbasel.

Verzögerungen gibt es beim geplanten Bau des Hafenbeckens 3: Die vom Bundesamt für Verkehr erteilte Plangenehmigung für den Bau des neuen Umschlagterminals Gateway Basel Nord muss vom Bundesverwaltungsgericht ge-

prüft werden: Das Logistikunternehmen Swissterminal reichte Beschwerde ein, da das Bundesamt beim Projekt nicht neutral sei. Dasselbe Unternehmen hatte schon 2020 gegen einen positiven Entscheid zum Projekt der Wettbewerbskommission eine Beschwerde eingereicht – und prompt Recht erhalten. Swissterminal betreibt im Hafen Kleinhüningen einen Container-Terminal und ist Konkurrentin der künftigen Betreiberin und Eigentümerin des Gateway Basel Nord. Geplant ist in einer ersten Etappe der Bau des bimodalen Terminals beim Rheinbasel, was rund 130 Millionen Franken kostet. Die Kosten für die zweite Ausbaustufe mit dem neuen Hafenbecken werden auf 155 Millionen Franken geschätzt. (bk)