

---

**Strategische Gesamtplanung Basel 2003 - 2030**

**Grenzüberschreitende Infrastrukturentwicklung im Raum Basel**

**Trilaterale Plattform Basiliensis  
SBB – DB Netz – SNCF/RFF**

---

 **SBB CFF FFS**

Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Hochschulstrasse 6  
CH-3000 Bern 65

**Die Bahn** 

Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2  
D-10785 Berlin

---

**Planification stratégique globale Bâle 2003 - 2030**

**Développement de l'infrastructure transfrontalière dans la région de Bâle**

**Plate-forme *basiliensis* trilatérale  
CFF – DB Netz – SNCF/RFF**

---



Société Nationale des Chemins de Fer Français  
34, rue du Commandant Mouchotte  
F-75699 Paris Cedex 14



Réseau Ferré de France  
Tour Pascal A – 6, place des Degrés  
F-92045 Paris La Défense Cedex

## 0 Beschlussprotokoll

Die Studie „Verkehrsführung im Raum Basel<sup>1</sup>“, ein Gemeinschaftswerk von SBB, DB AG, SNCF und RFF, kommt zum Schluss, dass die Kapazität der Zulaufstrecken nach Basel nicht genügen wird, um die Verkehrsströme nach dem Jahr 2010 zu bewältigen. Die trilaterale Plattform für die grenzüberschreitende Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Grossraum Basel umfasst eine Reihe von Massnahmen, welche es unter der Voraussetzung einer zwischen den beteiligten Netzen koordinierten Umsetzung ermöglichen werden, den prognostizierten Verkehr zu den für die Partner insgesamt kleinsten Kosten zu bewältigen.

Die vier Unternehmen bestätigen die von der multinationalen Arbeitsgruppe erarbeiteten strategischen Planungsarbeiten für den Grossraum Basel. Als Schlussfolgerung beschliessen sie, die jeweils zuständigen Ministerien dazu zu bewegen, ein zwischenstaatliches Abkommen zu schliessen, welches die auf dieser Stufe zu behandelnden Grundsatzfragen regelt, denen die im Rahmen der trilateralen Plattform vorgesehenen Lösungen unterstellt sind. Sie schlagen vor, einen trilateralen Steuerungsausschuss auf Ebene der Ministerien zu gründen, um die Gesamtkoordination der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen sicher zu stellen. Diese Fragen umfassen unter anderem:

- die Grundsätze zur Finanzierung der zu erstellenden Infrastrukturen;
- die Definition der Bestimmungen zur Netzbenutzung durch internationalen Transitverkehr;
- die ökonomischen Aspekte, welche sich aus der Umleitung des Güterverkehrs ergeben.

Ausserdem setzen sich die vier Unternehmen dafür ein, die Beförderungsqualität von Güter- und Personenverkehr über die derzeitigen Verkehrswege zu garantieren, solange die neuen Lösungen noch nicht umgesetzt sind.

---

<sup>1</sup> Schlussbericht von Juni 2002

## 0 Protocole d'accord

L'étude « Gestion des flux de trafic dans la région de Bâle<sup>1</sup> » effectuée en commun par les établissements CFF, DB AG, SNCF et RFF parvient à la conclusion que la capacité des itinéraires à destination de Bâle ne suffira plus pour absorber les flux de trafic au-delà de 2010. La plateforme trilatérale pour le développement de l'infrastructure transfrontalière dans la région de Bâle contient une série de mesures qui, si elles sont réalisées de manière coordonnée entre les réseaux concernés, permettront d'écouler le trafic prévu à moindre coût pour l'ensemble des partenaires.

Les quatre établissements valident les travaux de planification stratégique pour la région de Bâle réalisés au sein du groupe de travail multinational. En conséquence, ils décident de saisir leurs ministères de tutelle respectifs en vue d'obtenir un accord inter-gouvernemental sur les questions de principe devant être réglées à ce niveau et auxquelles sont subordonnées les solutions retenues dans la plateforme trilatérale. Ils proposent de constituer un comité de pilotage tri-latéral au niveau ministériel pour assurer la coordination globale de la mise en œuvre des mesures préconisées. Ces questions concernent entre autres:

- les principes de financement des infrastructures à créer;
- la définition des modalités d'emprunt des réseaux par les trafics de transit internationaux ;
- les aspects économiques qui résultent du détournement du trafic fret.

Les quatre établissements s'engagent en outre à garantir la qualité de l'acheminement des trafics fret et voyageurs par les itinéraires actuels tant que les solutions nouvelles ne seront pas mises en œuvre.

---

<sup>1</sup> Compte rendu final de juin 2002

Die Beförderung von Transitgütern durch den Raum Basel wird eine Koordination der zu tätigen Investitionen mit der Beanspruchung der Kapazität erfordern.

Aus diesen Gründen beschliessen die vier Unternehmen, einen multidisziplinären technischen Ausschuss zu gründen, der die im Rahmen der "Plattform basiliensis" realisierten Arbeiten weiterführt; dieser Ausschuss soll dem trilateralen Steuerungsausschuss bis im Sommer 2003 Inhalte und Terminplanung für die im Hinblick auf die Umsetzung der Netzstrategien notwendigen Studien vorschlagen.

L'acheminement du fret en transit par la zone de Bâle fera l'objet d'une coordination des réalisations d'investissements et des affectations de capacité.

A cet effet les quatre établissements décident de mettre en place un comité technique pluridisciplinaire des réseaux chargé de prolonger les travaux réalisés au sein de la « plate-forme basiliensis » ; ce comité devra d'ici l'été 2003 proposer au comité de pilotage trilatéral le contenu et le calendrier des études nécessaires à la réalisation de la stratégie des réseaux.

Zürich Flughafen, 20. Februar 2003

Zürich Aéroport, le 20 février 2003

Hartmut Medhorn  
Vorstandsvorsitzender DB

Dr. Benedikt Weibel  
Vorsitzender der GL SBB

Louis Gallois  
Président de la SNCF

Jean-Pierre Duport  
Président de RFF

# 1 Ausgangslage

Die Prognosen im Personen-, insbesondere jedoch im internationalen Güterverkehr weisen für den Grossraum Basel einen starken Verkehrszuwachs aus, der nur mit entsprechenden Infrastrukturausbauten bewältigt werden kann.

Für die langfristig notwendigen, aufwärtskompatiblen und grenzüberschreitenden Infrastrukturausbauten ist eine koordinierte Planung der betroffenen Bahnen SBB, DB und SNCF/RFF notwendig. Die künftige Verkehrsführung im Raum Basel ist dabei von zentraler Bedeutung.

Basis für die „Plattform basiliensis“ bildet der Schlussbericht „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel“ der trilateralen Arbeitsgruppe SBB, DB und SNCF/RFF vom Juni 2002.

# 1 Situation de départ

Les pronostics du trafic voyageurs et surtout du trafic fret international dans la région de Bâle prévoient une forte croissance, qui ne pourra être gérée qu'avec la construction d'infrastructures ferroviaires adaptées.

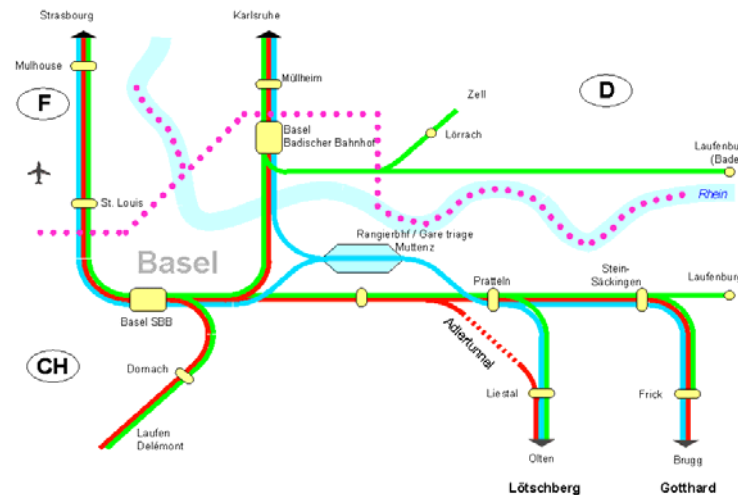
Une planification coordonnée entre les chemins de fer concernés, soit CFF, DB et SNCF/RFF, est nécessaire pour la construction d'infrastructures qui s'étendent au-delà des frontières et qui sont appelées à s'inscrire dans un schéma directeur à long terme. Dès lors, la future gestion des flux de trafic dans la région de Bâle est d'une grande importance.

La „plate-forme *basiliensis*“ se base sur le compte-rendu final „Planification stratégique globale Bâle – Gestion des flux de trafic dans la région de Bâle“ issu du groupe de travail trilatéral CFF, DB et SNCF/RFF de juin 2002.

## Heutige Verkehrsführung

### Légende:

- Personen-Fernverkehr
- Regionalverkehr / S-Bahn
- Transit-Güterverkehr
- Staatsgrenze



## Situation actuelle

### Légende:

- Trafic voyageurs grandes lignes
- Trafic régional / S-Bahn
- Trafic fret de transit
- Frontières nationales

## 2 Ziele der Plattform

- Die „Plattform basiliensis“ hat die Funktion eines Leuchtturms für die grenzüberschreitend abgestimmte Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Raum Basel.
- Die „Plattform basiliensis“ beschreibt die notwendigen Infrastrukturausbauten in zeitlichen Schritten und definiert ein erstes Massnahmenpaket (für den Zeithorizont 2003 – 2010) mit den Verantwortlichkeiten. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Trassennachfrage sind die nachfolgenden Massnahmenpakete (Zeithorizont 2010 – 2030) zu gegebener Zeit auf die neuen Anforderungen auszurichten.
- Die „Plattform basiliensis“ dient als unternehmens- und verkehrspolitischer Vorschlag der beteiligten Bahnen, ohne dabei Aussagen zur Finanzierung zu machen.

## 3 Geografie / Perimeter

- Strasbourg/Belfort – Mulhouse – Basel
- Appenweier – Offenburg – Freiburg im Breisgau – Basel
- Strasbourg – Kehl – Appenweier
- Mulhouse – Bantzenheim – Neuenburg (Baden) – Müllheim (Baden)
- Basel Badischer Bahnhof – Zell
- Basel Badischer Bahnhof – Bad Säckingen – Waldshut
- Basel – Liestal – Olten
- Basel – Stein-Säckingen – Brugg
- Basel – Laufen – Delémont

## 2 But de la plate-forme

- La „plate-forme *basiliensis*“ remplit la fonction d’un phare pour le développement coordonné par-delà les frontières de l’infrastructure ferroviaire dans la région de Bâle.
- La „plate-forme *basiliensis*“ décrit les extensions d’infrastructure nécessaires à différents horizons et définit une première série de mesures (pour la période 2003 – 2010) ainsi que les responsabilités correspondantes. Les séries de mesures suivantes (horizon temporel 2010 – 2030) devront être adaptées en temps voulu aux nouvelles exigences, compte tenu du développement de la demande en sillons.
- La „plate-forme *basiliensis*“ constitue les propositions de politique des transports des différents chemins de fer concernés, sans pour autant régler les questions relatives au financement.

## 3 Géographie / Périmètre

- Strasbourg/Belfort – Mulhouse – Basel
- Appenweier – Offenburg – Freiburg im Breisgau – Basel
- Strasbourg – Kehl – Appenweier
- Mulhouse – Bantzenheim – Neuenburg (Baden) – Müllheim (Baden)
- Basel Badischer Bahnhof – Zell
- Basel Badischer Bahnhof – Bad Säckingen – Waldshut
- Basel – Liestal – Olten
- Basel – Stein-Säckingen – Brugg
- Basel – Laufen – Delémont

## 4 Ausbaustandards Transitachsen

Der Soll-Zustand der Ausbaustandards bezieht sich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme neuer Infrastruktureobjekte bzw. auf einen langfristigen noch zu bestimmenden Zeithorizont (ca. 2020) mit dem Ziel einer interoperablen durchgängigen und leistungsfähigen Gütertransitachse.

Strecke	Standards					
	Lichtraumprofil		Achslast		Zugslängen inkl. Lok(s)	
	Ist	Soll*	Ist	Soll*	Ist	Soll*
Strasbourg – Mulhouse	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Mulhouse – St-Louis	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
(St-Louis) – Basel SBB PB/RB	EBV1	EBV2	D4	D4	750m	750m
Strasbourg – Kehl Gr.	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Kehl Gr. – Appenweier	G2	GC	D4	D4	650m	650m
Mulhouse – Neuenburg Gr.	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Neuenburg Gr. – Müllheim	G2	GC	D4	D4	580m	1500m
Appenweier – Basel Bad Bf	G2	GC	D4	25 t	650m	1500m
Basel Bad Bf – Bad Säckingen	G2	GC	D4	25 t	610m	1500m
Bypass Hochrhein	-	GC	-	25 t	-	1500m
Basel Bad Bf – Basel SBB PB	EBV 2	EBV 2	D4	D4	750 m	750m
Basel Bad Bf – Basel SBB RB	EBV 3	EBV 4	D4	25 t	750 m	1500m
Basel SBB RB – Olten	EBV 3	EBV 4	D4	D4	750 m	1500 m
Basel SBB RB – Brugg	EBV 2	EBV 4	D4	25 t	750 m	1500 m

\* Soll = Strategisches Ziel

## 4 Caractéristiques techniques des axes de transit

L'état „doit être“ des standards de construction s'entend au moment de la mise en service de nouveaux objets d'infrastructure, resp. pour un horizon temporel à long terme qui reste encore à définir (env. 2020). Le but est de mettre en place des axes de transit pour le trafic fret qui soient ininterrompus pour les opérateurs et répondent aux exigences de capacité et d'interopérabilité.

Tronçon	Caractéristiques					
	Gabarit		Charge à l'essieu		Longueur des convois, y.c. loc(s)	
	Est	Doit*	Est	Doit*	Est	Doit*
Strasbourg – Mulhouse	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Mulhouse – St-Louis	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
(St-Louis) – Basel SBB PB/RB	EBV1	EBV2	D4	D4	750m	750m
Strasbourg – Kehl Gr.	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Kehl Gr. – Appenweier	G2	GC	D4	D4	650m	650m
Mulhouse – Neuenburg Gr.	GB1	GC	D4	D4	750m	750m
Neuenburg Gr. – Müllheim	G2	GC	D4	D4	580m	1500m
Appenweier – Basel Bad Bf	G2	GC	D4	25 t	650m	1500m
Basel Bad Bf – Bad Säckingen	G2	GC	D4	25 t	610m	1500m
Bypass Hochrhein	-	GC	-	25 t	-	1500m
Basel Bad Bf – Basel SBB PB	EBV 2	EBV 2	D4	D4	750 m	750m
Basel Bad Bf – Basel SBB RB	EBV 3	EBV 4	D4	25 t	750 m	1500m
Basel SBB RB – Olten	EBV 3	EBV 4	D4	D4	750 m	1500 m
Basel SBB RB – Brugg	EBV 2	EBV 4	D4	25 t	750 m	1500 m

\* Doit = Objectif stratégique

## 5 Zeithorizonte (abgestimmt auf die geplanten Inbetriebnahmezeitpunkte neuer Infrastrukturen)

- 2005-2010:** **Deutschland:** 1. Etappe der Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel (4-Spur Karlsruhe – Offenburg und Buggingen – Basel Badischer Bahnhof)  
**Frankreich:** Leistungssteigerungsmassnahmen auf der Achse Strasbourg – St-Louis in den Räumen Erstein, Sélestat und Sierentz  
**Schweiz:** Lötschberg-Basistunnel
- 2010-2015:** **Deutschland:** Fertigstellung der Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel (durchgehende 4-Gleisigkeit Karlsruhe – Basel)  
**Frankreich:** EuroAirport Basel (EAP) als Durchgangsbahnhof; Leistungssteigerungsmassnahmen auf der Achse Strasbourg – St-Louis im Raum Bollwiller  
**Schweiz:** Gotthard-Basistunnel
- 2015-2020:** **Deutschland:** Endausbau der Ausbaustrecke Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL (Anbindung der niederländischen Betuwe-Route)  
**Schweiz:** Ceneri-Basistunnel; Bahn 2000 2. Etappe und Regio-S-Bahn Basel mit ¼h-Takt im Kernbereich inkl. S-Bahn-Ring Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof
- 2020-2030:** **Schweiz:** Vollausbau der NEAT Gotthard zwischen Arth-Goldau – Lugano – Italien

## 5 Horizons temporels (déterminés en fonction des dates de mise en service des nouvelles infrastructures planifiées)

- 2005-2010:** **Allemagne:** 1<sup>ère</sup> étape du tronçon de ligne adaptée / nouvelle ligne Karlsruhe – Basel (4 voies Karlsruhe – Offenburg et Buggingen – Basel Badischer Bahnhof)  
**France:** Mesures d'augmentation de capacité sur l'axe Strasbourg – St-Louis dans les zones d'Erstein, Sélestat et Sierentz  
**Suisse:** Tunnel de base du Lötschberg
- 2010-2015:** **Allemagne:** Achèvement du tronçon de ligne adaptée / nouvelle ligne Karlsruhe – Basel (4 voies continues Karlsruhe – Basel)  
**France:** Gare traversante EuroAirport (EAP) de Bâle; mesures d'augmentation de capacité sur l'axe Strasbourg – St-Louis dans la zone de Bollwiller  
**Suisse:** Tunnel de base du Gothard
- 2015-2020:** **Allemagne:** Achèvement du tronçon de ligne adaptée Oberhausen – Emmerich – frontière D/NL (raccordement à la „Betuweroute“ néerlandaise)  
**Suisse:** Tunnel de base du Ceneri; Rail 2000 2<sup>ème</sup> étape et Regio-S-Bahn Basel cadencé au ¼h dans son centre, yc. S-Bahn circulaire Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof
- 2020-2030:** **Suisse:** Achèvement de la NLFA Gotthard entre Arth-Goldau – Lugano – Italie

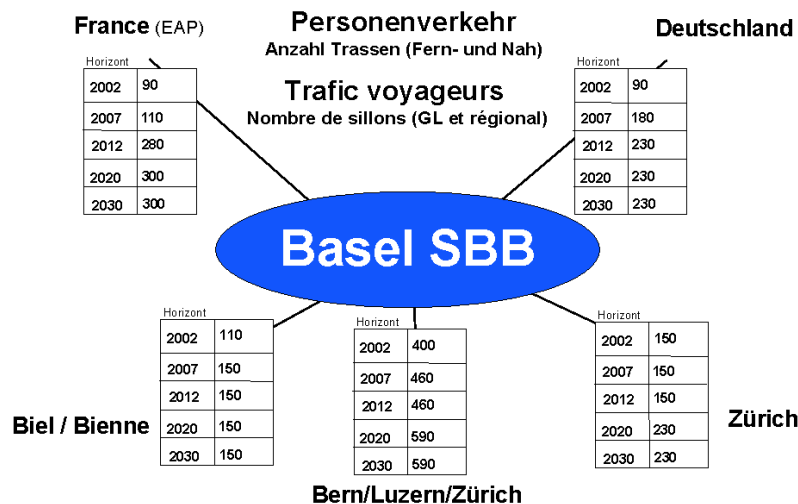
## 6 Angebotsentwicklung SBB, DB und SNCF

### Personenfernverkehr

Schwerpunkte: Schienenseitige Erschließung des Euro-Airports Basel, Verdichtung des Angebotes im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr (u.a. TGV Est und TGV Rhin-Rhône) sowie Verdichtung des nationalen Angebotes Schweiz im Rahmen Bahn 2000 2. Etappe

### Personennahverkehr

Schwerpunkte: Schrittweiser Ausbau der Regio-S-Bahn Basel mit ¼h-Takt im Kernbereich sowie der Breisgau-S-Bahn mit Angebotsvertaktungen und -verdichtungen zwischen Offenburg und Basel



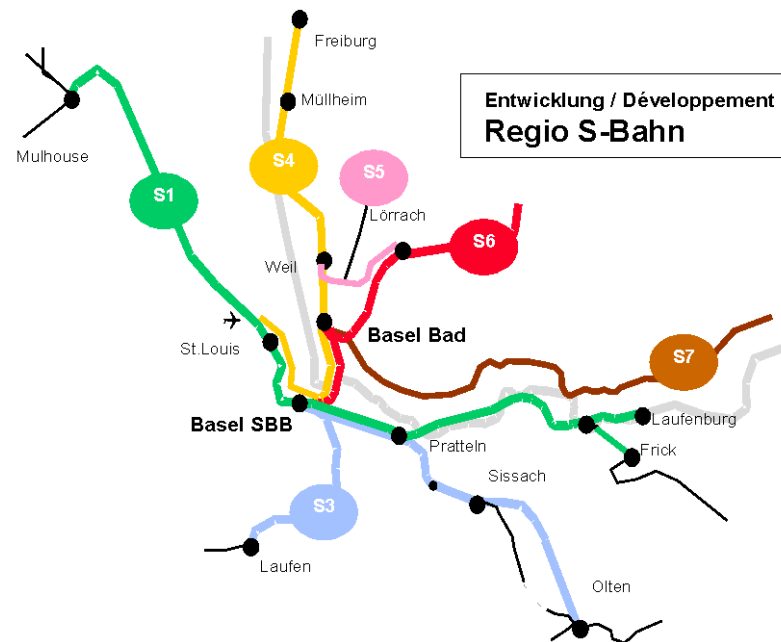
## 6 Développement de l'offre CFF, DB et SNCF

### Trafic voyageurs grandes lignes

Points forts: Raccordement par rail de l'Euro-Airport de Bâle, étoffement de l'offre en trafic grande vitesse (TGV Est et TGV Rhin-Rhône) ainsi que étoffement de l'offre nationale suisse dans le cadre de Rail 2000 2<sup>ème</sup> étape

### Trafic voyageurs d'agglomération

Points forts: Extension par étapes du Regio-S-Bahn Basel avec cadence au ¼h, ainsi que du Breisgau-S-Bahn avec étoffement et cadencement de l'offre entre Offenburg et Bâle



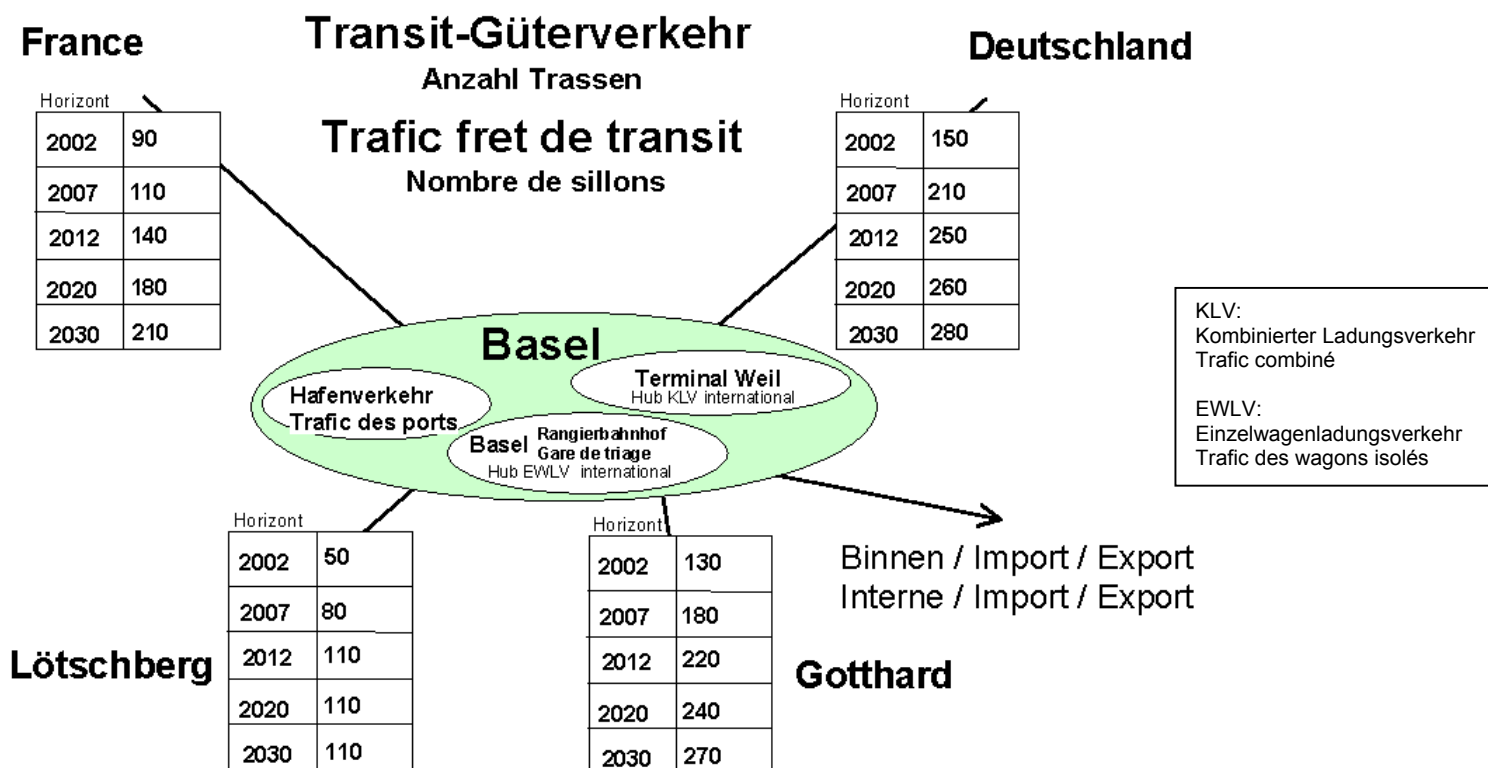


### Güterverkehr

Schwerpunkte: Steigende Trassennachfrage im Transitgüterverkehr mit Konzentration der Güterverkehrsströme Nord-Süd auf der links- und rechtsrheinischen Achse und damit auf das Eingangstor Basel

### Trafic fret

Points forts: Augmentation de la demande en sillons pour le trafic fret de transit avec concentration des flux de marchandises nord-sud sur les axes gauche et droite du Rhin et par conséquent sur la porte d'entrée de Bâle



## 7 Kapazitätsanalysen / Engpässe

Die heutigen Kapazitäten des Schienennetzes Schweiz sind auf die aktuelle Nachfrage und Kapazitäten der Zulaufstrecken der SNCF und DB abgestimmt. Aufgrund der prognostizierten Entwicklung der Trassennachfrage sowie der geplanten Infrastrukturausbauten der SNCF und DB innerhalb des betrachteten Entwicklungszeitraumes verschieben sich die kapazitätsbestimmenden Streckenabschnitte auf das schweizerische Schienennetz. Sie verhindern bzw. beschränken eine Weiterentwicklung des Angebotes im Personen- und Güterverkehr:

- Zulauf SNCF, insbesondere der Personenbahnhof Basel SBB
- Rheinquerung in Basel
- Juraquerung (Liestal – Olten und Pratteln – Stein-Säckingen)

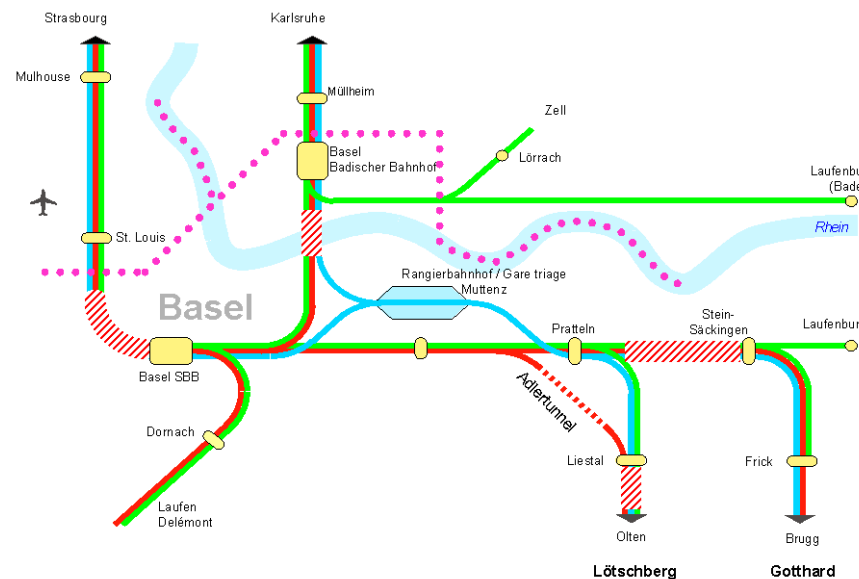
## 7 Analyses de capacité / Goulets d'étranglement

Les capacités actuelles du réseau ferroviaire suisse sont adaptées à la demande et aux capacités des lignes affluentes de la SNCF et de la DB. En raison de l'augmentation prévue de la demande en sillons et des extensions d'infrastructures planifiées par la SNCF et la DB dans la période de développement considérée, les tronçons à faible réserve de capacité se déplacent sur le réseau ferroviaire suisse. Ils empêchent, resp. limitent, un développement de l'offre en trafic voyageurs et fret:

- Accès de la SNCF, particulièrement à la gare voyageurs de Basel SBB
- Traversée du Rhin à Bâle
- Traversée du Jura (Liestal – Olten et Pratteln – Stein-Säckingen)

### Legende:

- Personen-Fernverkehr
- Regionalverkehr / S-Bahn
- Transit-Güterverkehr
- Staatsgrenze
- /// Engpass



### Légende:

- Trafic voyageurs grandes lignes
- Trafic régional / S-Bahn
- Trafic fret de transit
- Frontières nationales
- /// Goulet d'étranglement

## 8 Künftige Verkehrsführung im Raum Basel

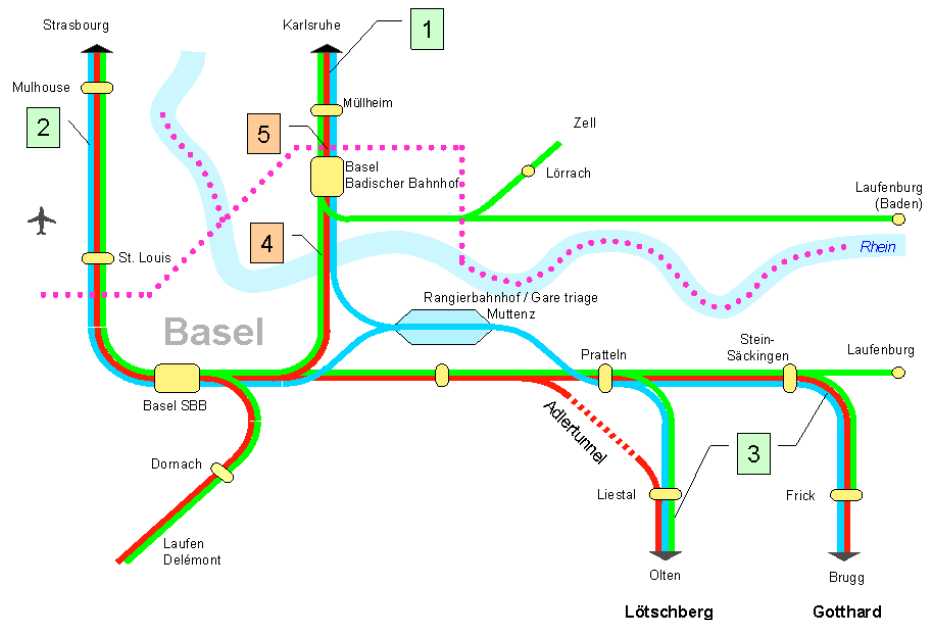
### 8.1 Zeithorizont 2005-2010

## 8 Future gestion des flux dans la région bâloise

### 8.1 Horizon 2005-2010

#### Legende:

- █ Personen-Fernverkehr
- █ Regionalverkehr / S-Bahn
- █ Transit-Güterverkehr
- Staatsgrenze
- 1 vorausgesetztes Infrastrukturobjekt
- 1 Neues Infrastrukturobjekt



#### Légende:

- █ Trafic voyageurs grandes lignes
- █ Trafic régional / S-Bahn
- █ Trafic fret de transit
- Frontières nationales
- 1 Infrastructure admise
- 1 Nouvelle infrastructure

#### Verkehrsführung:

- Keine Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand

#### Gestion des flux

- Pas de changement par rapport à la situation actuelle

### **Inbetriebnahme vorausgesetzter Infrastrukturobjekte**

Die Notwendigkeit der nachstehenden in der Planung befindlichen Objekte wurden im Rahmen der Studie „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel“ bestätigt:

- 1 Neubaustrecke Buggingen – Basel Bad Bf
- 2 Leistungssteigerungsmassnahmen auf der Achse Strasbourg – St-Louis in den Räumen Erstein, Sélestat und Sierentz
- 3 Leistungssteigerungsmassnahmen Liestal – Olten und Pratteln – Brugg (ETCS Level 2)

### **Inbetriebnahme neuer Infrastrukturobjekte (ausgelöst durch die Verkehrsführung)**

- 4 Zweite Rheinbrücke zwischen Basel Bad Bf und Gellert
- 5 Erste Etappen der multifunktionalen Betriebsanlage (MUBE) in Basel Bad Rbf

### **Kapazitätsbestimmende Netzteile**

- St-Louis – Basel
- Offenburg – Buggingen
- Basel SBB Personenbahnhof
- Pratteln – Stein-Säckingen
- Liestal – Olten

### **Aménagements d'infrastructure prévus**

La nécessité des aménagements planifiés ci-après a été confirmée dans le cadre de l'étude „Planification stratégique globale Bâle – Gestion des flux de trafic dans la région de Bâle“:

- 1 Tronçon de ligne nouvelle Buggingen – Basel Bad Bf
- 2 Augmentation de capacité sur l'axe Strasbourg – St-Louis dans les zones d'Erstein, Sélestat et Sierentz
- 3 Augmentation de capacité Liestal – Olten et Pratteln – Brugg (ETCS Level 2)

### **Nouvelles infrastructures proposées (nécessaires pour la gestion des flux)**

- 4 Deuxième pont sur le Rhin entre Basel Bad Bf et Gellert
- 5 Premières étapes de l'installation d'exploitation multifonctionnelle (MUBE) à Basel Bad Rbf

### **Éléments du réseau critiques en terme de capacité**

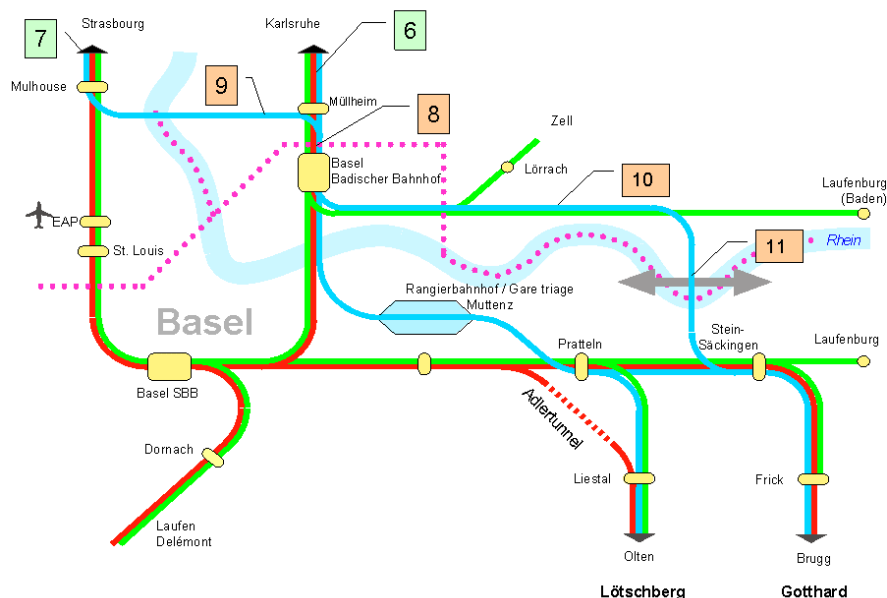
- St-Louis – Basel
- Offenburg – Buggingen
- Basel SBB gare voyageurs
- Pratteln – Stein-Säckingen
- Liestal – Olten

## 8.2 Zeithorizont 2010-2015

## 8.2 Horizon 2010-2015

### Legende:

- █ Personen-Fernverkehr
- █ Regionalverkehr / S-Bahn
- █ Transit-Güterverkehr
- Staatsgrenze
- 1 vorausgesetztes Infrastrukturobjekt
- 1 Neues Infrastrukturobjekt



### Légende:

- █ Trafic voyageurs grandes lignes
- █ Trafic régional / S-Bahn
- █ Trafic fret de transit
- Frontières nationales
- 1 Infrastructure admise
- 1 Nouvelle infrastructure

### Verkehrsführung:

- Der Transitgüterverkehr von/nach Frankreich quert nördlich von Basel den Rhein, unter Nutzung der bestehenden Strecke Mulhouse - Müllheim (Baden), um den Streckenabschnitt St-Louis – Basel sowie den Personenbahnhof Basel SBB zu entlasten.
- Einflüsse von EAP: detaillierte Verkehrsstudien werden in die vorliegende „Plattform *basiliensis*“ einfließen.

### Gestion des flux

- Le trafic fret de transit via la France traverse le Rhin au nord de Bâle en utilisant le tronçon existant Mulhouse - Müllheim (Baden) afin de délester le tronçon St-Louis – Basel ainsi que la gare voyageurs de Basel SBB.
- Impact de l'EAP: les études détaillées de circulation vont éclaircir la présente „plate-forme *basiliensis*“ et réciproquement.

- Der Transitgüterverkehr Richtung Gotthard, der in Basel nicht rangiert werden muss, wird unter Berücksichtigung der gesamten Trassennachfrage auf der Hochrheinstrecke über den neu zu realisierenden Bypass Hochrhein geleitet, um den stark belasteten Streckenabschnitt im Raum Pratteln – Stein-Säckingen zu entlasten und die Innenstadt von Basel zu umfahren. Die Verkehrsführung über den Bypass Hochrhein umfasst die Benützung der bestehenden, noch zu elektrifizierenden DB-Doppelspurstrecke Basel Bad. Bf. – Bad Säckingen, eine neue Rheinquerung sowie eine niveaufreie Verknüpfung mit der bestehenden Linie Basel – Brugg.
- Der Transitgüterverkehr Richtung Lötschberg sowie der Güterverkehr für Basel SBB RB (Import/Export Schweiz sowie transitierender Einzelwagenladungsverkehr) queren den Rhein in Basel.

#### **Inbetriebnahme vorausgesetzter Infrastrukturobjekte**

Die Notwendigkeit der nachstehenden in der Planung befindlichen Objekte wurden im Rahmen der Studie „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel“ bestätigt:

- 6 Fertigstellung der Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel Bad Bf (durchgehende 4-Gleisigkeit)
- 7 Leistungssteigerungsmassnahmen auf der Achse Strasbourg – St-Louis im Raum Bollwiller

#### **Inbetriebnahme neuer Infrastrukturobjekte (ausgelöst durch die Verkehrsführung)**

- 8 Vollausbau der multifunktionalen Betriebsanlage in Basel Bad Rbf
- 9 Ausbau der bestehenden Strecke Mulhouse – Müllheim (Baden) auf Doppelspur inkl. Südkurve Müllheim
- 10 Leistungssteigerungsmassnahmen und Anpassungen (Elektrifizierung, Lichtraumprofil, Gleisabstand, Achlasten) der Doppelspur Basel Bad Bf – Bad Säckingen

- Le trafic fret en transit par le Gothard, qui ne doit pas être trié à Bâle, sera dirigé sur le „*Bypass Hochrhein*“ (franchissement du Rhin en amont de Bâle) qui doit encore être réalisé, et ce en tenant compte de la demande globale en sillons sur le tronçon du Haut-Rhin. Cette mesure a pour but de délester le tronçon déjà très chargé entre Pratteln et Stein-Säckingen et de contourner le centre de la ville de Bâle. L'acheminement du trafic par le *Bypass Hochrhein* englobe l'utilisation du tronçon à double voie de la DB Basel Bad. Bf. – Bad Säckingen (à électrifier), un nouveau franchissement du Rhin ainsi qu'un raccordement dénivélé à la ligne actuelle Basel – Brugg.
- Le trafic fret en transit par le Lötschberg ainsi que le trafic fret pour Basel SBB RB (import/export suisse et trafic de wagons individuels en transit) traversent le Rhin à Bâle.

#### **Aménagements d'infrastructure prévus**

La nécessité des aménagements d'infrastructure planifiés ci-après a été confirmée dans le cadre de l'étude „Planification stratégique globale – Gestion des flux de trafic dans la région de Bâle“:

- 6 Achèvement du tronçon de ligne nouvelle / adaptée Karlsruhe – Basel Bad Bf (4 voies continues)
- 7 Augmentation de capacité sur l'axe Strasbourg – St-Louis dans la zone de Bollwiller

#### **Nouvelles infrastructures proposées (nécessaires pour la gestion des flux)**

- 8 Achèvement de l'installation d'exploitation multifonctionnelle à Basel Bad Rbf
- 9 Mise à double voie du tronçon actuel Mulhouse – Müllheim (Baden), y.c. de la boucle sud Müllheim
- 10 Augmentation de capacité et adaptations (électrification, gabarit, entraxe, charge à l'essieu) du tronçon à double voie Basel Bad Bf – Bad Säckingen

11 Bypass Hochrhein (neue Rheinquerung zwischen der Hochrheinstrecke der DB und der SBB-Linie Pratteln – Stein-Säckingen)

**Kapazitätsbestimmende Netzteile**

- Basel – Muttenz
- Sissach – Olten

11 *Bypass Hochrhein* (nouveau franchissement du Rhin entre la ligne du Haut-Rhin de la DB et la ligne CFF Pratteln – Stein-Säckingen)

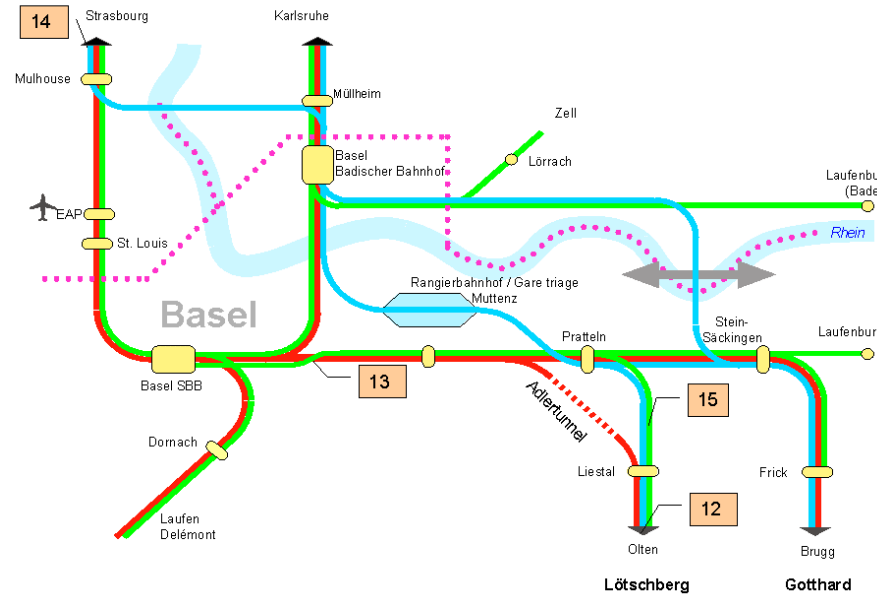
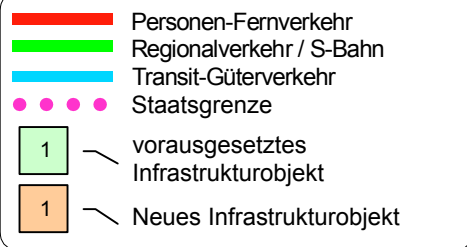
**Eléments du réseau critiques en terme de capacité**

- Basel – Muttenz
- Sissach – Olten

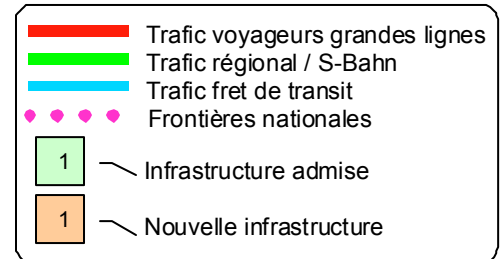
### 8.3 Zeithorizont 2015-2020

### 8.3 Horizon 2015-2020

#### Legende:



#### Légende:



#### Verkehrsführung

- Die Grundsätze der Verkehrsführung des Zeithorizontes 2010-2015 werden bedarfsgerecht optimiert.
- Die Regio-S-Bahn Basel verkehrt zur Entlastung der 3-gleisigen Strecke zwischen Basel und MuttENZ via Basel SBB Güterbahnhof – Basel SBB RB – MuttENZ.

#### Gestion des flux

- Les principes pour la gestion des flux à l'horizon temporel 2010-2015 seront optimisés selon les besoins.
- Le Regio-S-Bahn Basel circule via Basel SBB GB (gare fret) – Basel SBB RB (trriage) – MuttENZ afin de délester le tronçon direct à trois voies entre Basel et MuttENZ.



- Nach der Inbetriebnahme des weiteren Juradurchstichs Wisenberg zwischen Sissach und Olten sind die Güterverkehrsströme Gotthard und Zürich/Ostschweiz zwischen der Bözbergachse Pratteln – Frick – Brugg und dem Wisenberg aufzuteilen. Der Bözberg soll primär dem Transitgüterverkehr Gotthard dienen.

#### **Inbetriebnahme neuer Infrastrukturobjekte (ausgelöst durch die Verkehrsführung)**

- 12 Neuer Juradurchstich Liestal – Olten (Wisenberg)
- 13 Neue Verknüpfung der Strecke Basel SBB Güterbahnhof – Basel SBB RB Nordkopf mit der 3-Spur Basel – Muttenz, inkl. Leistungssteigerung Basel SBB RB – RB – Muttenz
- 14 Leistungssteigerungsmassnahmen Strasbourg - Mulhouse
- 15 Leistungssteigerungsmassnahmen zwischen Pratteln und Liestal

#### **Kapazitätsbestimmende Netzteile**

- Transitachsen Lötschberg und Gotthard

- Les flux de trafic fret pour le Gothard et Zürich/Suisse orientale seront à répartir entre l'axe du Bözberg Pratteln – Frick – Brugg et le nouveau percement du Jura Wisenberg entre Sissach et Olten, après la mise en service de ce dernier. Le Bözberg devrait en premier lieu servir pour le trafic fret en transit par le Gothard.

#### **Nouvelles infrastructures proposées (nécessaires pour la gestion des flux)**

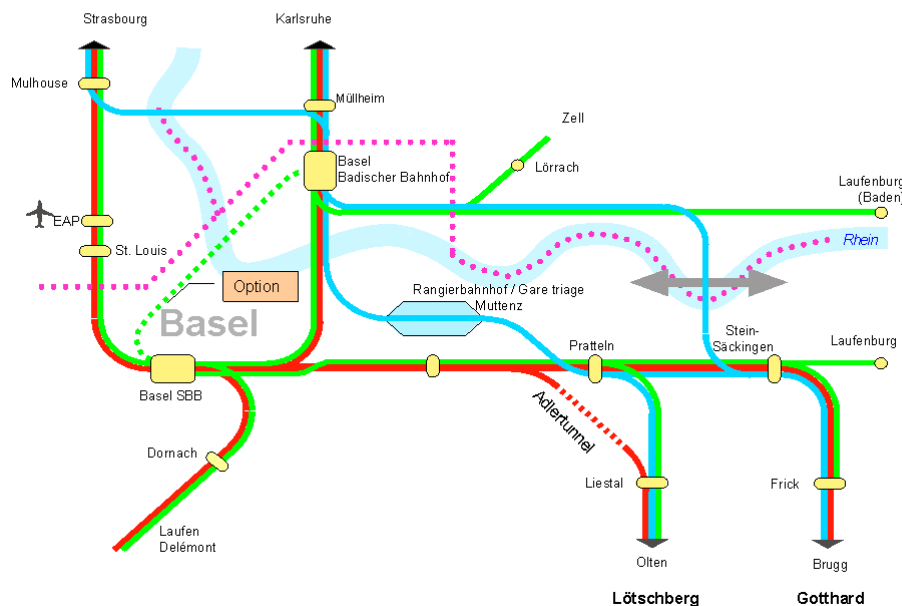
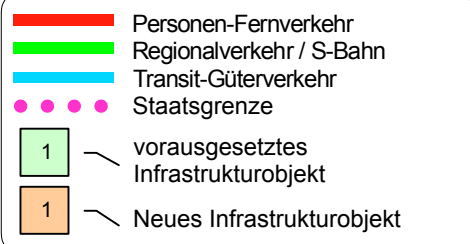
- 12 Nouveau percement du Jura Liestal – Olten (Wisenberg)
- 13 Nouveau raccordement du tronçon Basel SBB GB – Basel SBB RB tête nord avec le tronçon à trois voies Basel – Muttenz, y compris augmentation de la capacité Basel SBB GB – RB – Muttenz
- 14 Augmentation de capacité Strasbourg - Mulhouse
- 15 Augmentation de capacité Pratteln - Liestal

#### **Éléments du réseau critiques en terme de capacité**

- Axes de transit du Lötschberg et du Gothard

## 8.4 Zeithorizont >2020

### Legende:

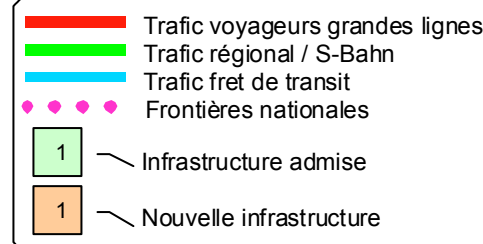


### Verkehrsführung

- Die Verkehrsführung im Raum Basel ermöglicht einerseits die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel zum ¼-h-Takt im Kernnetz und andererseits werden mit den zusätzlichen Infrastrukturausbauten im Raum Basel Kapazitäten für die prognostizierte Verkehrszunahme im Güterverkehr geschaffen.
- Die Option eines Innenstadt-Tunnels für die Regio-S-Bahn zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf ist mit der neuen Verkehrsführung kompatibel.

## 8.4 Horizon >2020

### Légende:



### Gestion des flux

- La gestion des flux dans la région de Bâle permet d'une part le développement du Regio-S-Bahn Basel à la cadence ¼-h en son centre et d'autre part les nouvelles extensions d'infrastructure permettront de faire face à l'augmentation prévue du trafic fret dans la région bâloise.
- L'option d'un tunnel sous la ville pour le Regio-S-Bahn entre Basel SBB et Basel Bad Bf est compatible avec la nouvelle gestion des flux.

## 9 Massnahmen Infrastruktur

### 9.1 Allgemeines

Basis bildet die Bestvariante des Schlussberichts der trilateralen Studie von SBB, DB und SNCF/RFF „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel“.

Die Infrastrukturausbauten sind bedarfsorientiert in verschiedenen Zeithorizonten zu realisieren. Das erste Massnahmenpaket für den Zeithorizont 2003-2010 ist in Ziffer 9.2 definiert. Die weiteren Massnahmenpakete werden der Nachfrageentwicklung entsprechend zu gegebenem Zeitpunkt festgelegt.

Die Regelung der Finanzierung der einzelnen Infrastrukturmodule ist nicht Gegenstand der „Plattform basiliensis“. Dies ist einer politischen Diskussion mit anschliessender Vertragsschliessung zwischen den beteiligten Staaten vorbehalten.

### 9.2 Massnahmenpaket 1 (2003 –2010)

Die vorliegende „Plattform basiliensis“ definiert ein erstes Massnahmenpaket für den Raum Basel.

## 9 Mesures relatives à l'infrastructure

### 9.1 Généralités

La base est constituée par la meilleure variante du compte-rendu final issu de l'étude trilatérale entre CFF, DB et SNCF/RFF „Planification stratégique globale Bâle – Gestion des flux de trafic dans la région de Bâle“.



Les infrastructures sont à réaliser à différents horizons en fonction des besoins. La première série de mesures pour l'horizon 2003-2010 est définie au chiffre 9.2. Les séries de mesures ultérieures seront définies en temps voulu en tenant compte du développement de la demande.

Les questions relatives au financement des modules d'infrastructure particuliers ne sont abordées dans la „plate-forme *basiliensis*“. Elles s'inscriront dans le cadre d'une discussion politique visant à établir une convention de financement entre les états concernés.



### 9.2 Paquet de mesures 1 (2003 –2010)

La présente „plate-forme *basiliensis*“ définit une première série de mesures pour la région de Bâle.

Tätigkeit	Infra-Module	Massnahme	Zuständigkeit	Termin
In Betrieb nehmen	1	NBS Buggingen – Basel Bad Bf	DB	2008/2009
	2	Leistungssteigerungsmassnahmen Strasbourg – St-Louis in den Räumen Erstein, Sélestat und Sierentz	SNCF/RFF	2007
	3	Leistungssteigerungsmassnahmen Liestal – Olten und Pratteln – Brugg (ETCS Level 2)	SBB	2008
	4	2. Rheinbrücke in Basel	SBB	2007
	5	Erste Etappen der multifunktionalen Betriebsanlage in Basel Bad Rbf (MUBE)	DB, SBB	2004-2008
Projektieren	6	ABS/NBS Offenburg – Buggingen	DB	2008
	7	Leistungssteigerungsmassnahmen Strasbourg – St. Louis im Raum Bollwiller	SNCF/RFF	2006/7
	8	Vollausbau MUBE	DB, SBB	2004-2008
Studieren	9	Planungsstudie für Ausbau der Strecke Mulhouse – Müllheim (Baden) inkl. Südkurve Müllheim	SNCF/RFF, DB	2007
	10	Leistungssteigerungsmassnahmen Basel Bad Bf – Bad Säckingen	DB	2003/4
	11	Planungsstudie für Bypass Hochrhein	SBB, DB	2003/4
	12	Neuer Juradurchstich Liestal – Olten (Wisenberg)	SBB	2003/4

 Vorausgesetztes Infrastrukturobjekt  
 Neues Infrastrukturobjekt

Activité	Module d'infra.	Mesure	Compétence	Délai
Mettre en service	1	NL Buggingen – Basel Bad Bf	DB	2008/2009
	2	Augmentation de la capacité Strasbourg – St-Louis dans les zones Erstein, Sélestat et Sierentz	SNCF/RFF	2007
	3	Augmentation de la capacité Liestal – Olten et Pratteln – Brugg (ETCS Level 2)	CFF	2008
	4	2 <sup>ème</sup> pont sur le Rhin à Bâle	CFF	2007
	5	Premières étapes de l'installation d'exploitation multifonctionnelle Basel Bad Rbf (MUBE)	DB, CFF	2004-2008
Elaborer les projets	6	LA/NL Offenburg – Buggingen	DB	2008
	7	Augmentation de la capacité Strasbourg – St. dans la zone Bollwiller	SNCF/RFF	2006/7
	8	Achèvement MUBE	DB, CFF	2004-2008
Etudier	9	Etude de planification pour l'extension Mulhouse – Müllheim (Baden), yc boucle sud Müllheim	SNCF/RFF, DB	2007
	10	Augmentation de la capacité Basel Bad Bf – Bad Säckingen	DB	2003/4
	11	Etude de planification du Bypass Hochrhein	CFF, DB	2003/4
	12	Nouveau percement du Jura Liestal – Olten (Wisenberg)	CFF	2003/4

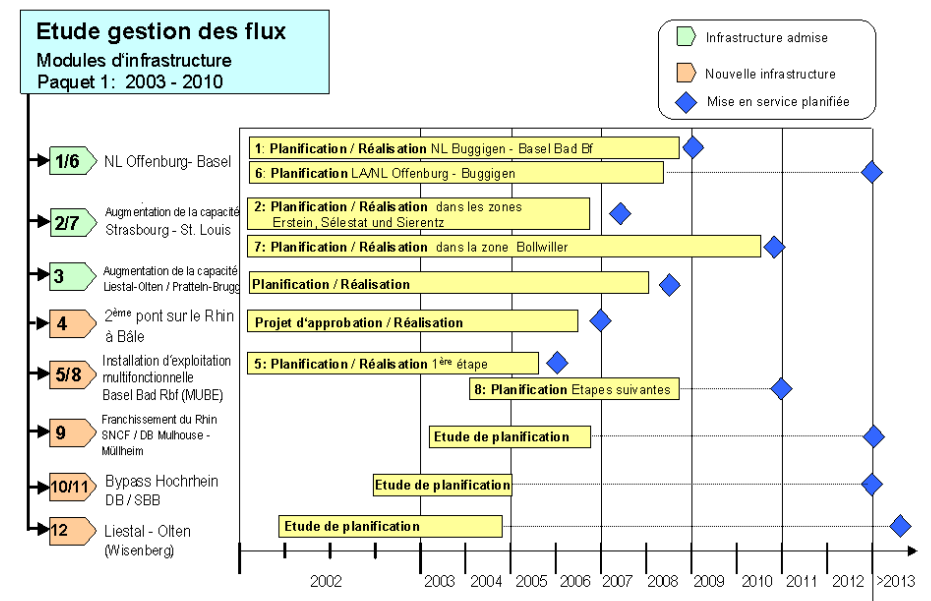
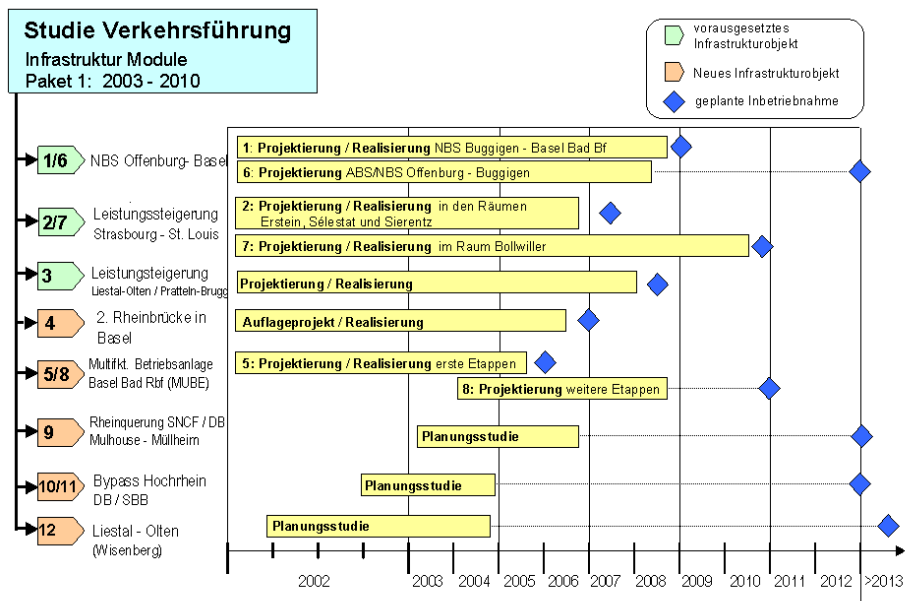
 Objet d'infrastructure admis  
 Nouvel objet d'infrastructure

Tätigkeit	Massnahme	Zuständig-keit	Termin
Bei den Ministere- n initialisie- ren	Trilaterale Projektorganisation für die Infrastrukturentwicklung im Raum Basel	SBB	2003
	Diskussion auf politischer Ebene anstossen	SNCF/RFF, DB, SBB	2003

Activité	Mesure	Compé- tence	Délai
Déclencher auprès des ministères	Organisation de projet trilatérale pour le développement de l'infrastructure dans la région de Bâle	CFF	2003
	Lancer la discussion au niveau politique	SNCF/RFF, DB, CFF	2003

### 9.3 Grafische Darstellung Massnahmenpaket 1

### 9.3 Représentation graphique du paquet de mesures 1



## 10 Organisation

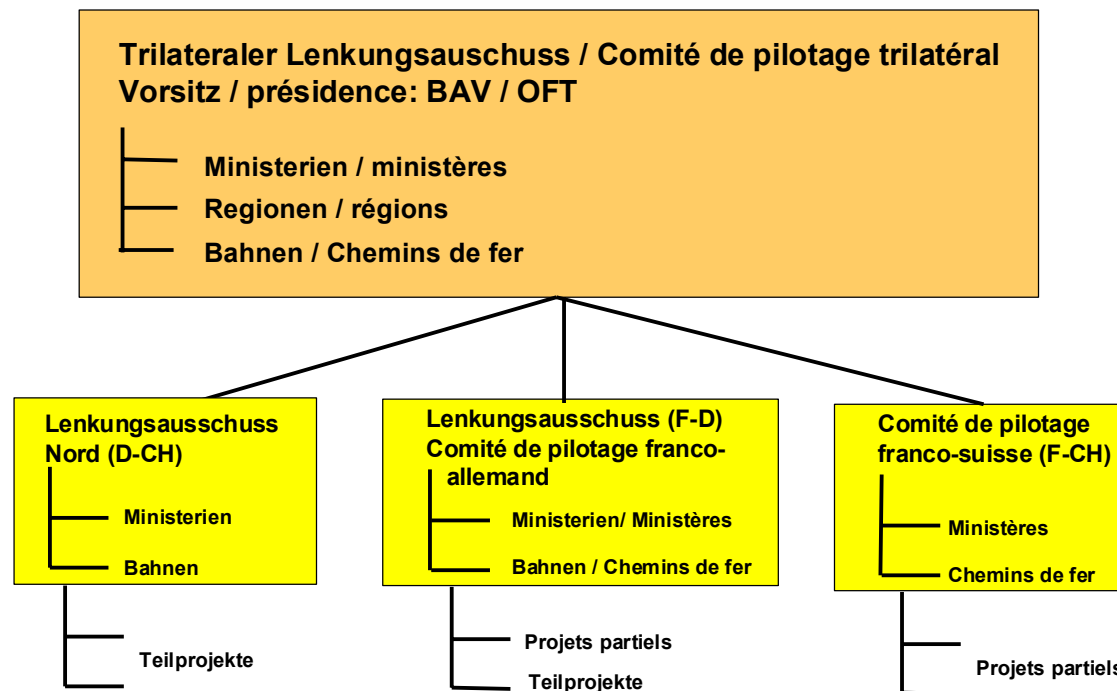
Die Gesamtkoordination der Umsetzung des Massnahmenpaketes 2003-2010 sowie die nachfrageorientierte Auslösung weiterer Massnahmenpakete untersteht einem neu zu schaffenden „Comité de pilotage trilatéral / Trilateraler Lenkungsausschuss“ (föderale Ministerien, Regionen, Bahnen).

Die Begleitung der einzelnen Massnahmen erfolgt durch die bestehenden „Comités de pilotage“ bzw. „Lenkungsausschüsse“ (Ministerien und Bahnen).

## 10 Organisation

La coordination globale pour la réalisation de la série de mesures prévue sur la période 2003-2010, de même que le lancement d'autres séries de mesures selon la demande sont subordonnés à un „Comité de pilotage trilatéral / *Trilateraler Lenkungsausschuss*“ (ministères fédéraux, régions, chemins de fer) qui doit être créé.

L'accompagnement des mesures individuelles sera assuré par les organisations existantes „Comités de pilotage“ resp. les „*Lenkungsausschüsse*“ (ministères et chemins de fer).



## 11 Beschlüsse

- 1 Die vorliegende „Plattform basiliensis“ wird von den unterzeichnenden Bahnen als strategische Stossrichtung zur Verkehrsführung und Infrastrukturentwicklung im Raum Basel anerkannt.
- 2 Die unter Punkt 9.2 beschriebenen Massnahmen für den Zeithorizont 2003-2010 (Paket 1) werden durch die jeweils verantwortlichen Bahnen unter Berücksichtigung der politischen Entscheidungen zeitgerecht umgesetzt.
- 3 Die unterzeichnenden Bahnen verpflichten sich, die Diskussion über die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturausbauten bei ihren jeweiligen Ministerien zu initiieren und aktiv zu unterstützen.
- 4 Um die trilaterale Koordination zur Umsetzung des Massnahmenpaketes 1 (Zeithorizont 2003-2010) sicherzustellen, schlagen die unterzeichnenden Bahnen ihren Ministerien vor, ein „Comité de pilotage trilatéral / Trilateraler Lenkungsausschuss“ (föderale Ministerien, Regionen, Bahnen) zu schaffen, basierend auf den bestehenden Organisationen „Comité de pilotage franco-suisse“, „Comité de pilotage franco-allemand“ und „Lenkungsausschuss Nord“ (D-CH).
- 5 Für die Infrastrukturmodule 9 bis 11 (Planungsstudie Mulhouse – Müllheim inkl. Südkurve Müllheim, Leistungssteigerung Basel Bad Bf – Bad Säckingen, Planungsstudie Bypass Hochrhein) ist nach Abschluss der jeweiligen Planungsstudie in den „Comités de pilotage“ bzw. Lenkungsausschüssen das weitere Vorgehen festzulegen.

## 11 Décisions

- 1 La présente „plate-forme *basiliensis*“ est reconnue par les chemins de fer signataires comme orientation stratégique de la gestion des flux et du développement de l'infrastructure dans la région de Bâle.
- 2 Les mesures décrites au point 9.2 pour l'horizon temporel 2003-2010 (paquet 1) seront réalisées en temps voulu par les chemins de fer responsables compte tenu des décisions politiques.
- 3 Les chemins de fer signataires s'engagent à initier et à soutenir activement la discussion relative au financement des extensions d'infrastructure nécessaires auprès de leurs ministères respectifs.
- 4 Afin d'assurer la coordination trilatérale pour la réalisation du paquet de mesures 1 (horizon temporel 2003-2010), les chemins de fer signataires proposent à leurs ministères de créer un „Comité de pilotage trilatéral / *Trilateraler Lenkungsausschuss*“ (ministères fédéraux, régions, chemins de fer), basé sur les organisations existantes „Comité de pilotage franco-suisse“, „Comité de pilotage franco-allemand“ resp. le „*Lenkungsausschuss Nord*“ (D-CH).
- 5 Concernant les modules d'infrastructure 9 à 11 (après l'achèvement des études de planification Mulhouse – Müllheim y compris la boucle sud de Müllheim, augmentation de la capacité Basel Bad Bf – Bad Säckingen, étude de planification du *Bypass Hochrhein*) la suite des travaux sera déterminée par les comités de pilotage resp. les *Lenkungsausschüsse* existants.