Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 35

Artikel: Umschlagbahnhof Basel Bad - ein grenzüberschreitendes Projekt
Autor: Rapp, Matthias / Sänger, Kurt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78495

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bild 5. Basler Fasnachtsplakette 1994 «Que Serra» (Bild Th. Schürch, Basel)

Sonderfall Basel?

Es entstanden zahlreiche neue Bauten, die sich nicht nur durch ihren betont sachlichen und kühlen Ausdruck deutlich als Gegenpol zur Postmoderne verstanden. Dass sie die Stadt als Prozess erlebbar machten und die ihr immanenten Widersprüche und Konflikte nicht verwischten, sondern akzeptierten und akzentuierten, machte – um noch einmal Carl Fingerhuth zu zitieren – diese Architektur im Schweizer Kontext zum vielbeachteten Sonderfall.

Während der Grossteil der Schweizer Bevölkerung ein eher gespaltenes Verhältnis zum Phänomen Stadt hat und sich nach einem idealisierten «Heidiland» zurückzusehnen scheint, betont der eng begrenzte Stadtstaat Basel seine Urbanität: Städte sind Orte der Veränderung, und kaum eine andere Stadt der Schweiz geht derart flexibel mit ihrer Altstadt um, zeigt so wenig Berührungsängste mit alter Bausubstanz: Ist der Bezug zur Geschichte lebendig, so können Altes und Neues friedlich nebeneinander existieren (Bild 4).

Sicher stossen die neuen Bauten mit ihrem spröden Charme auch in Basel nicht überall auf Verständnis. Sicher gibt es Gebäude, die sich, um im oben angesprochenen Bild zu bleiben, grammatikalisch unkorrekt verhalten. Und bis heute werden, wie das Beispiel der Garage Schlotterbeck (von 1927, Mitarbeit H. Bernoulli) zeigt, Bauten von historischem Wert und hoher architektonischer wie städtebaulicher Qualität der Spekulation geopfert. Aber dieses gleiche Beispiel führt auch vor, was eine hoch entwickelte Streitkultur bewirken kann: Zwar wird Stararchitekt Richard Meier sein Nachfolgeprojekt mit grösster Wahrscheinlichkeit realisieren können, Bedingung aber ist, dass es den historischen Kontext achtet und die bestehende Struktur wahrt.

Ebenfalls hohe Wellen schlug in den 80er Jahren die Diskussion um den Neubau der Wettsteinbrücke: In einer Volksabstimmung unterlag zwar *Calatravas* Alternativvorschlag, das Projekt aber, das nun realisiert wird, gewann durch die Diskussion an Qualität. Und welche Emotionen städtebauliche Fragen in der Kernstadt Basel freisetzen können, zeigt am schönsten der monatelange Streit um den Standort für eine Plastik des amerikanischen Bildhauers *Richard Serra,* der schliesslich sogar zum Thema der diesjährigen Basler Fasnacht avancierte (Bild 5). Wer sich so stark engagiert für «sein» Quartier, für den ist die Stadt nicht unwirtlich, denn wer sich mit seinem Wohnort identifizieren kann, hat ein Zuhause und fühlt sich in einer Stadt nicht verloren.

Adresse der Verfasserin: *U. Zophoniasson,* Dr. phil., Schönenbergstrasse 14, 4059 Basel.

Literatur zum Thema

Stadtwanderern auf der Suche nach beispielhaften Bauten aus jüngster Zeit ist zu empfehlen:

– *Daniel Burckhardt* und *Daniel Wittlin:* «Architekturführer Basel und Umgebung 1980–1993», Wiese Verlag, Basel, 1993.

Eine ausführliche Baugeschichte der Kernstadt Basel und ihrer Umgebung gibt:

– *Dorothee Huber:* «Architekturführer Basel», Hrsg. Architekturmuseum Basel, 1993.

Umschlagbahnhof Basel Bad – ein grenzüberschreitendes Projekt

Auf dem Areal des Rangierbahnhofs Basel Bad der Deutschen Bahn AG ist ein Umschlagbahnhof (Ubf) für den kombinierten Verkehr geplant. Dieser Ubf ist Teil eines zukunftsgerichteten Konzepts der Deutschen Bahn AG, das zum Ziel hat, die Verkehrsbeziehungen im Güterverkehr auf leistungsstarke Ubf zu kanalisieren und diese durch schnelle und direkte Züge miteinander zu verbinden. Das Bemerkenswerte am Projekt Ubf Basel Bad ist die Tatsache, dass es sowohl auf deutschem als auch auf schweizerischem Hoheitsgebiet liegt. Neben den technischen Aufgaben waren deshalb noch zusätzliche zolltechnische und planungsrechtliche Probleme zu lösen.

VON MATTHIAS RAPP UND KURT SÄNGER, BASEL

Ausgangslage

Bis vor wenigen Jahren existierte vor den Toren Basels ein grosser Rangierbahnhof der Deutschen Bahn AG (ehemals Deutsche Bundesbahn), der dazu diente, die grenzüberfahrenden Waggons im Nord-Süd- und Süd-Nord-Verkehr zielgerecht zu sortieren (Bild 1). Durch die Zunahme an Ganzzügen und eine teilweise Verlagerung des Rangierbetriebs nach Muttenz konnten die Rangieranlagen reduziert werden: die Zahl der rangierten Waggons nahm von 2700 pro Tag auf 700 bis 900 pro Tag ab.

Ebenfalls auf Gelände der Deutschen Bahn AG, aber auf Schweizer Hoheitsgebiet liegt der Güterbahnhof des Badischen Bahnhofs. Seit mehreren Jahren werden auf diesem Areal auch Güter im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) umgeschlagen (Bild 2), wobei sowohl der Standort mitten im überbauten Stadtquartier als auch die ungenügende Grösse der Anlage zu grossen Problemen führen. Deshalb sollen die Funktionen, welche die DB heute auf dem Areal des Güterbahnhofs des Bad-Bahnhofs ausübt, in den ehemaligen Rangierbahnhof verlegt werden.

In den nächsten Jahren ist mit einer Verlagerung des Güter-Langstreckenver-

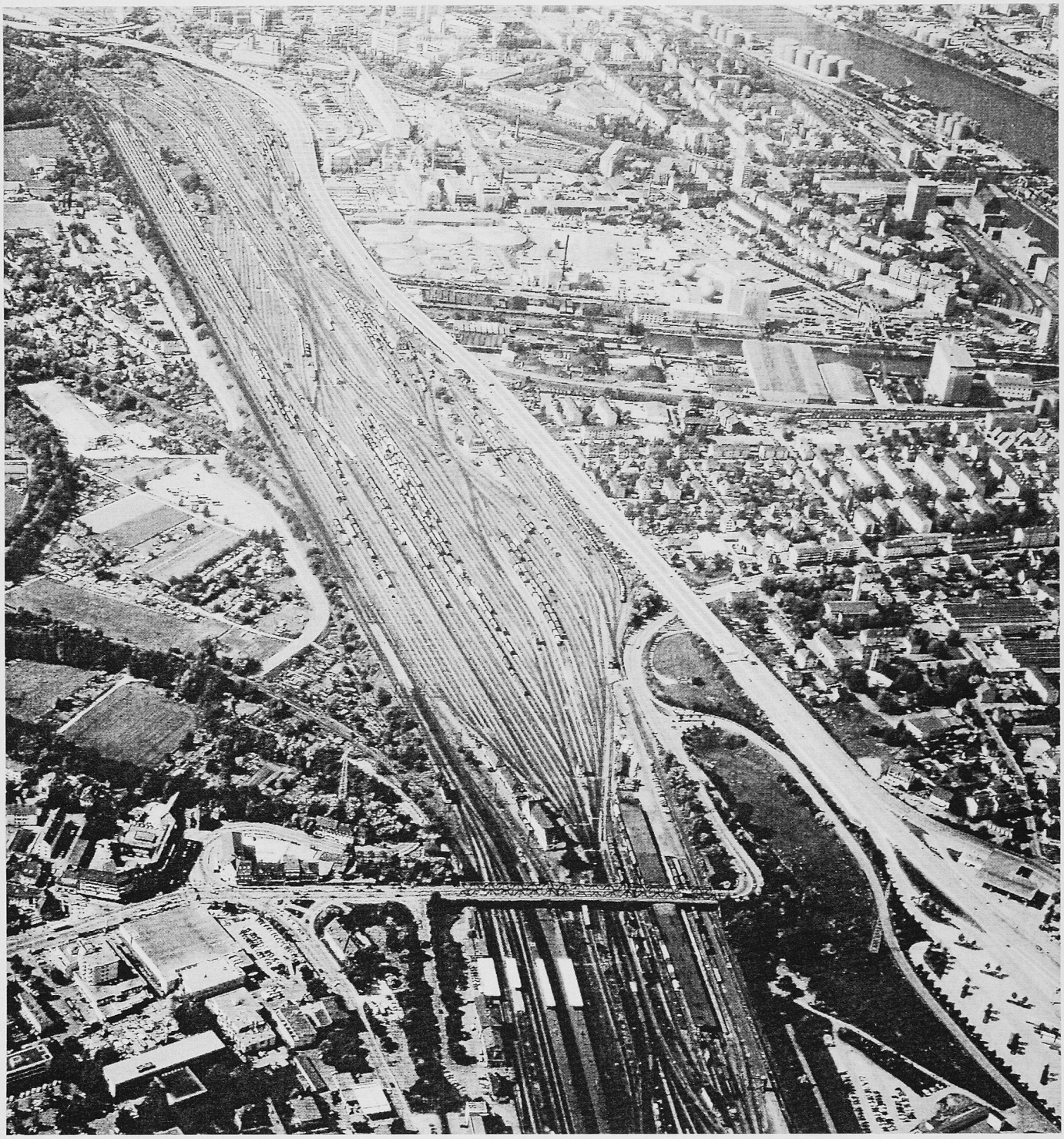

Bild 1. Das Rangiergelände Basel-Weil am Rhein, Zustand 1989 (Blick von N nach S)

kehrs von der Strasse auf die Schiene und infolgedessen einem starken Wachstum der kombinierten Ladungsverkehre (KLV) zu rechnen. Gemäss Standortkonzeption für den kombinierten Verkehr der Deutschen Bahn AG wird Basel Bad einer der 45 Umschlagbahnhöfe in der Bundesrepublik sein, da aus der Region Basel ein genügend starkes Verkehrsaufkommen erwartet wird (Bild 3). Zwischen diesen Umschlagbahnhöfen wird ein KLV-Zugsystem mit Direkt- und Gruppenzügen mit hoher Reisegeschwindigkeit und grosser Fahrplandichte angeboten. Bereits ab Mitte 1995 wird Basel einer der 16 Standorte sein, die an das neugebildete Hochleistungsnetz Schiene (HNS) für KLV angeschlossen sind.

In der Schweiz liegt zwar noch keine endgültige Planung für den kombinierten Verkehr vor, doch dürfte eine Zahl von 6 bis 8 Umschlagbahnhöfen eine vernünftige Annahme sein.

Die Rahmenplanung der Deutschen Bahn AG

Im August 1988 veröffentlichte die Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Karlsruhe, einen Bericht über die Rahmenplanung für den Rangier- und Güterbahnhof Basel Badischer Bahnhof. Das Konzept umfasste folgende Massnahmen (Bild 4):

- die bereits realisierte Reduktion der Gleisanlagen des Rangierbahnhofs (Rbf) im Rahmen der neuen betrieblichen Aufgabenteilung zwischen DB und SBB im Nord-Süd-Güterverkehr,
- die Verlegung des Umschlagbahnhofs (Ubf) für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) aus dem Güterbahnhof (Gbf) auf das Gelände des

Bild 2. KLV-Umschlag im bestehenden Güterbahnhof Basel Bad Bahnhof

Rangierbahnhofs unter gleichzeitiger Kapazitätserweiterung,

☐ den Bau eines Frachtzentrums in der KLV-Anlage als Ersatz für die Umschlagshallen im bestehenden Güterbahnhof,

☐ die Zurverfügungstellung freiwerdender Flächen an Private für bahnbezogene Drittnutzungen, insbesondere als Ersatz für die im bestehenden Güterbahnhof von privaten Speditionsfirmen genutzten Flächen und Anlagen,

☐ die Ausscheidung einer Fläche im Rbf für eine Verladeanlage für die «Rollende Landstrasse», sofern eine derartige Anlage von der Schweiz bestellt würde. Die Rollende Landstrasse wurde inzwischen fallengelassen, weil die Technik des begleiteten Huckepackverkehrs mittel- und langfristig eine geringe Bedeutung haben wird. Das in der DB-Planung vorgesehene Gelände wird für andere Nutzungen freigehalten. Lage und Erschliessungsmöglichkeiten erlauben, das Areal dem GVZ zuzuschlagen oder es GVZ-unabhängig, z.B. als Gewerbefläche für die Stadt Weil, zu nutzen.

Im Ubf können nur komplette Ladeeinheiten, d.h. Container, Wechselbehälter und Sattelauflieger, von Lw auf Bahnwagen umgeladen werden. Es wird damit gerechnet, dass zwei Drittel der Wechselbehälter und Container aus der Schweiz und aus Deutschland direkt in den Ubf gefahren und dort auf die Bahn verladen werden. Deshalb braucht es in der Nähe des Ubf ein Güterverteilzentrum (GVZ), wo die Stückgüter zu kompletten Ladeeinheiten gruppiert werden (Bild 5). Der grösste Teil der Sendungen (Grössenordnung 100 kg bis 5 t) wird per Lw zum GVZ gelangen. Im GVZ können zudem Bahn-Stückfracht oder Bahn-Wagenladungsverkehre behandelt werden.

Das Konzept der Deutschen Bahn AG soll in mehreren Schritten verwirklicht werden:

☐ Zwischenzustand (kurz- bis mittelfristig): neue KLV-Anlage mit 500 m langen Verladegleisen als Ersatz der Anlage im Areal Güterbahnhof

☐ mittel- bis langfristig: Verlängerung der KLV-Anlage auf 700 m mit entsprechenden Umbauten der Gleisanlagen und Weichenfächer, Bau des Frachtzentrums

Bild 3. Planung der Umschlagbahnhöfe der Deutschen Bahn AG

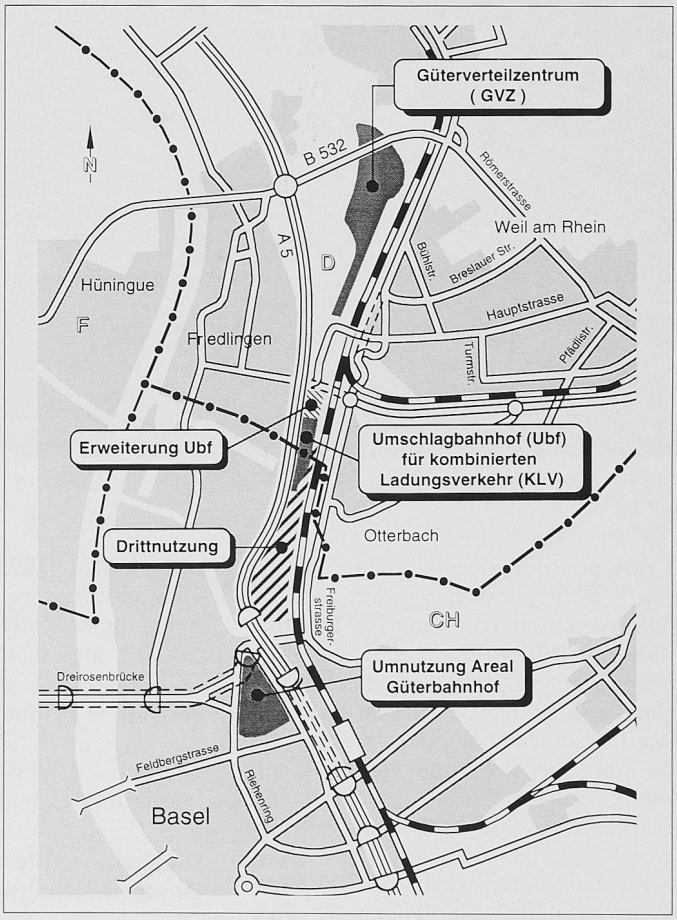

Bild 4. Neunutzung und Umstrukturierung der freiwerdenden Flächen des Rangierbahnhofs Basel Bad

☐ Bau eines Güterverteilzentrums (gegebenenfalls in mehreren Etappen) inklusive Frachtzentrum

Verkehrsmengen

Heute werden im Ubf der DB auf dem Areal des Gbf Basel Bad täglich im Mittel rund 350 Ladeeinheiten (LE) abgefertigt, an Spitzentagen bis zu 500 LE. Zurzeit weist der KLV eine zweistellige jährliche Zuwachsrate auf. Die DB rechnet bis zum Jahr 2000 mit einem Anwachsen der Gütermengen auf rund 700 LE pro Tag. Kurzfristig, d.h. bei Inbetriebnahme der neuen Anlage, sind täglich rund 500 LE abzufertigen. Im Endausbau (KLV-Anlage 700 m mit 3 Portalkranen) beträgt die Kapazität der Anlage 900 LE pro Tag.

Die Verteilung der Lw-Fahrten nach Herkunft ist Bild 6 zu entnehmen. Die gezeigten Werte entsprechen einem Tag mit durchschnittlichem Anfall von insgesamt 660 Lw-Fahrten im Mai 1991.

Mit der Verlegung des Umschlagbahnhofs werden auch organisatorische Massnahmen auf dem Gebiet der Disposition und Telekommunikation ergriffen, die zur Folge haben werden, dass weniger Leerfahrten entstehen. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird im Jahr 2000 mit rund 1100 Lw-Fahrten pro Tag gerechnet.

Zollkonzept

Ein besonderes Augenmerk gilt bei Anlagen für den grenzüberschreitenden Verkehr dem Zoll. Die An- und Abfuhr der Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter und Sattelauflieger) aus der Region Basel zum Umschlagbahnhof Basel Bad erfolgt auf der Strasse. Die zukünftige Erschliessung ist so konzipiert, dass die Lw von und nach der Schweiz direkt vom Wiesenknoten ab N2/A5 her zum Ubf gelangen, d.h. ohne Belastung der Gemeinschaftszollanlage Weil Autobahn und ohne Inanspruchnahme des Strassennetzes von Weil am Rhein. Die Lw aus dem deutschen und französischen Einzugsgebiet der Region können via Autobahnzubringer B532 zum Ubf fahren, d.h. ebenfalls ohne Belastung des Lokalstrassennetzes von Weil am Rhein.

Mit den Zollbehörden konnte ein Konzept erarbeitet werden, das sicherstellt, dass die Güter unabhängig des Herkunfts- und Destinationslandes auf kürzestem Weg zum Umschlagbahnhof oder zum Güterverteilzentrum gelangen können, ohne dass die Anlage als Schleichweg zur Umfahrung der oftmals überlasteten Autobahn-Zollanlage benützt werden kann (Bild 7).

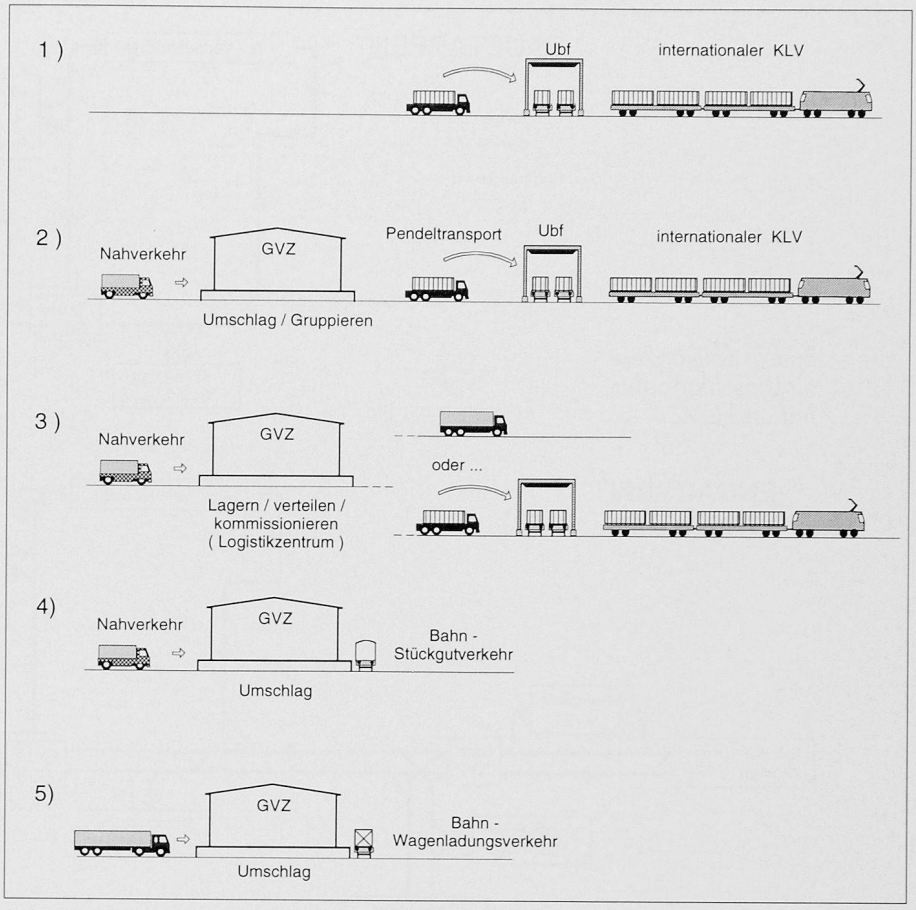

Bild 5. Funktionen von Umschlagbahnhof und GVZ

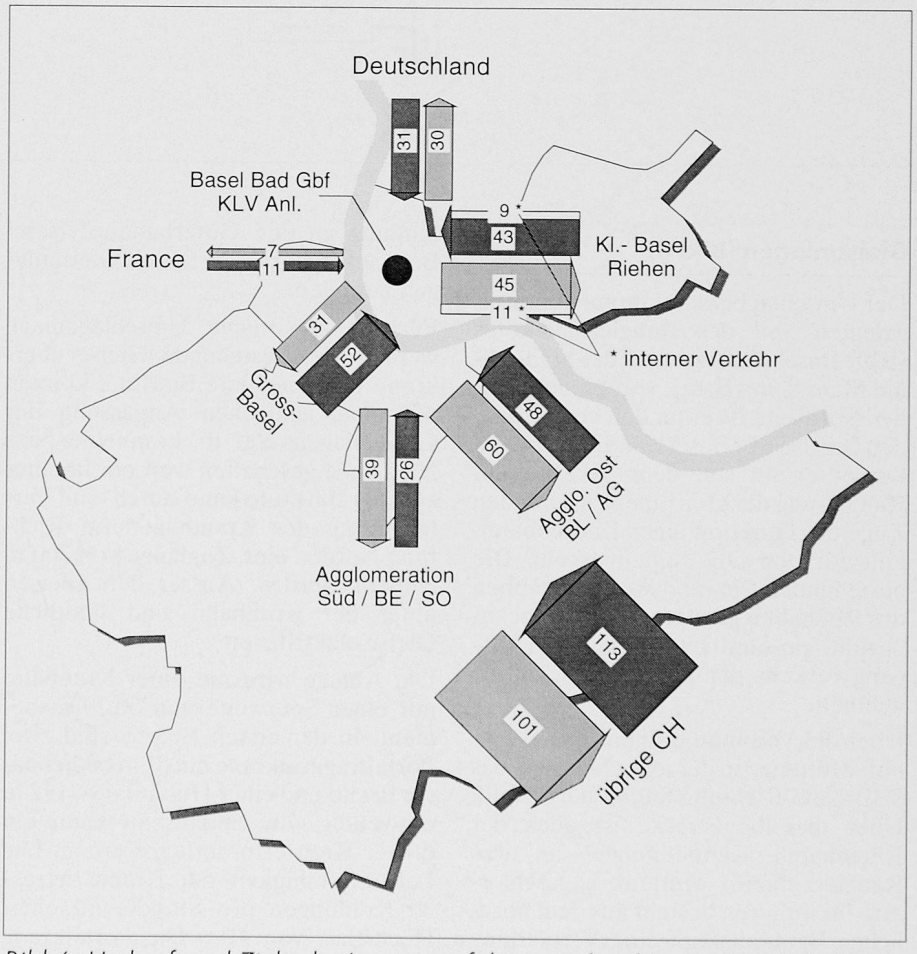

Bild 6. Herkunft und Ziele der Lastwagenfahrten im kombinierten Verkehr im Güterbahnhof Basel Bad, Zustand 1991

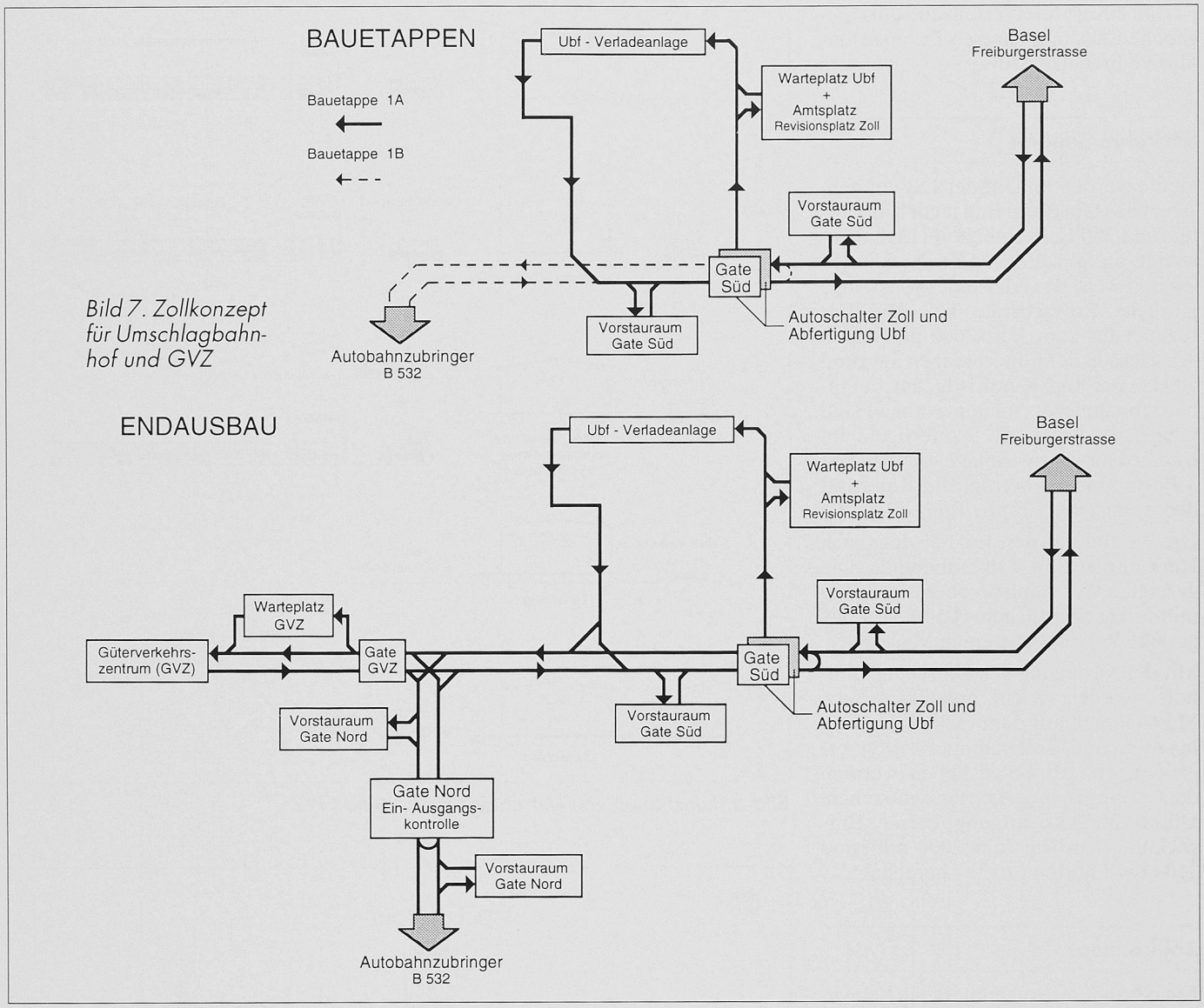

Bild 7. Zollkonzept für Umschlagbahnhof und GVZ

Gleisanlagen (Bild 8)

Der Umschlagbahnhof ist auf dem stillgelegten Teil des Rangierbahnhofes (Rbf) Basel Bad, westlich der Stammlinie Mannheim–Basel, vorgesehen. Auf der Nordseite ist er an den verbleibenden Teil des Rbf Basel Bad angebunden. Dieser erfüllt seit dem Verzicht auf Rangierung der grenzüberschreitenden Züge die Funktion eines Knotenbahnhofs für den DB-Binnenverkehr. Die bestehenden Ein- und Ausfahrgruppen des Rbf haben genügend Aufnahmekapazität, um sämtlichen Eingangs-/Ausgangsverkehr der KLV-Anlage aufzunehmen.

Über die Verbindungsbahn Bad/Bahnhof–Muttenz ist der Anschluss an das SBB-Netz Richtung Süden hergestellt. Über dieselbe Strecke ist auch der Rheinhafen Kleinhüningen an den Rangierbahnhof Muttenz angeschlossen. Im weiteren besteht aus dem nördlichen Bahnhofskopf eine Verbindung nach Weil Rheinhafen und im südlichen Bahnhofsteil bis auf weiteres die Anbindung an den Güterbahnhof Basel Bad, solange sich dort noch Gleisanlagen befinden.

Für die eigentliche Umschlaganlage werden vier bestehende Gleise überkrant. Für eine erste Baustufe können mit einer einfachen Anpassung der Gleisanlagen 500 m kranbedienbare Nutzlänge geschaffen werden. In einer zweiten Baustufe kann durch eine Verlängerung der Kranbahngleise Richtung Norden eine Zuglänge von 700 m bedient werden. Ausser den Gleisen unter der Kranbahn sind sämtliche Gleise elektrifiziert.

Die Anlage wird mit einer Kranbahn mit einer Spurweite von 36,70 m bedient. In der ersten Etappe sind zwei Portaltragarmkrane mit 51 m bedienbarer Breite und einer Hubhöhe von 12 m notwendig. Im Endausbau kann ein dritter Kran erforderlich werden. Die Leistungsfähigkeit der Krane beträgt 30 Kranungen pro Stunde mit einer Höchstlast von 41 t. Die Portalkrane überspannen 4 Ladegleise, 1 Fahr-, 1 Lade- und 1 Lade-/Abstellspur sowie bis zu 5 Lagerspuren. An der Nordecke des Eingangsbereichs befindet sich ein Störfallplatz. Diese Lage bietet einen guten Zugang für die Überwachungs- und Rettungsdienste.

In der Regel wird direkt von der Strasse zur Schiene beziehungsweise umgekehrt umgeschlagen. Es kann aber vorkommen, dass Container für mehr als einige Stunden in der Anlage zwischengelagert werden müssen. Um auf diesen Fall eingerichtet zu sein, wird ein Teil der Lagerfläche so ausgestattet, dass auch Gefahrengut-Container zwischengelagert werden können.

Strassenanlagen

Der gesamte Planungsperimeter ist heute mit Gleisen belegt und dementsprechend strassenmässig beinahe nicht erschlossen. Die Strassenanbindung muss deshalb nicht nur einer genügenden Anbindung des Umschlagbahnhofes an den übergeordneten Strassenverkehr sicherstellen, sondern auch die neuen Flächen für bahneigene, bahn-

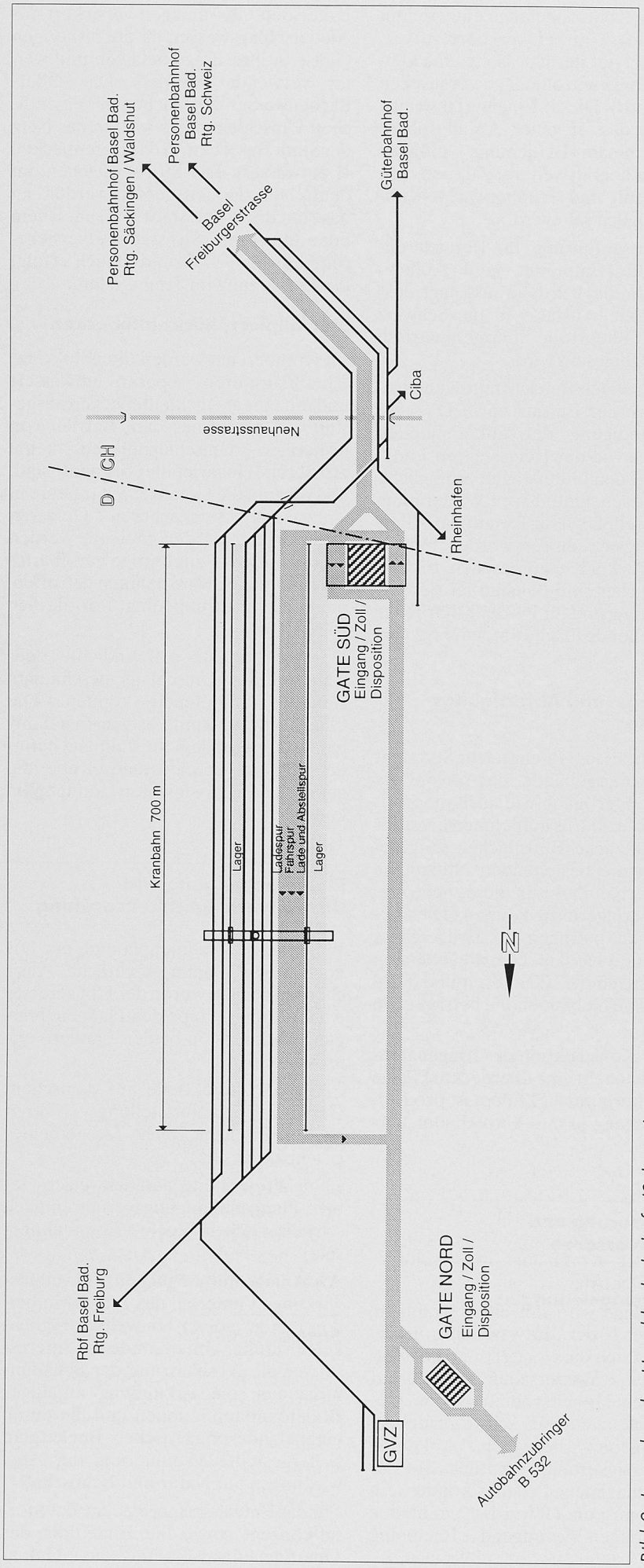

Bild 8. Lageplan des Umschlagbahnhofs (Schema)

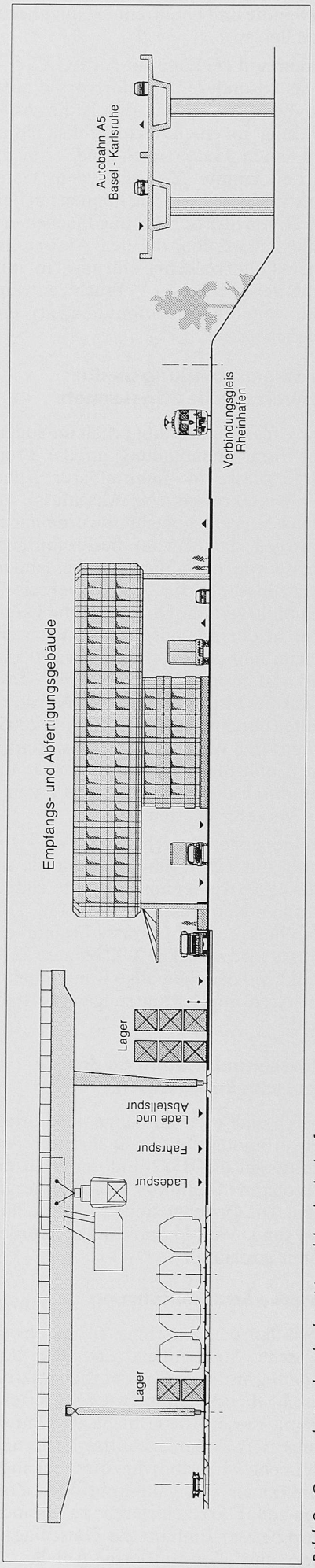

Bild 9. Querschnitt durch den Umschlagbahnhof

verwandte und bahnfremde Nutzungen erschliessen.

Zudem soll die Lage auf der EG-Grenze als besonderer Standortvorteil ausgenutzt werden, was durch die Aufsplittung in einen Gatebereich Nord und einen Gatebereich Süd erreicht werden konnte. Zwischen dem Gate Nord und dem Gate Süd können mit der gewählten Strassenführung Flächen erschlossen werden, die den Ausbau zu einem Güterverkehrszentrum (Ubf mit Güterverteilzentrum, Frachtzentrum und weiteren Speditionsanlagen) ermöglichen.

Strassenanbindung an das schweizerische Strassennetz

Der Umschlagbahnhof erhält im Süden eine Strassenanbindung an die Freiburgerstrasse in unmittelbarer Nähe des Wiesekreisels (N2-Anschluss). In einem Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass sowohl die Freiburgerstrasse wie auch die anschliessenden Kreuzungsbereiche des Wiesekreisels den Mehrverkehr Ubf aufnehmen können. In der Abendspitzenstunde werden im Jahr der Eröffnung etwa 80 ein- und ausfahrende Fahrzeuge (Pw + Lw) erwartet. Mit dem Bau der Nordtangente (durchgehende Eröffnung: 2005) erfährt der Wiesekreisel eine wesentliche Entlastung, welche Kapazität für den durch die Drittnutzungen erzeugten Verkehr schaffen wird.

In einer ersten Zwischenphase wird vorläufig nur eine Anbindung an die im April 1993 wieder neu eröffnete Unterführung Neuhausstrasse gebaut. Der Anschluss Ubf-Strasse/Freiburgerstrasse wird zurückgestellt bis zum Zeitpunkt, wo das ehemalige Rangierbahnhof-Areal mit Drittnutzungen überbaut wird.

Strassenanbindung an das deutsche Strassennetz

Durch eine ca. 1 km lange neue Strassenverbindung wird ein direkter Anschluss an die B532 und damit an die Autobahn Richtung Norden hergestellt. Die Ortschaftsteile Weil-Friedlingen und Weil-Leopoldshöhe werden somit umfahren.

Interne Strassenführung

Zwischen dem Anschluss an das schweizerische Strassennetz und der Anbindung an die B532 im Norden wird ein durchgehender Strassenzug hergestellt. Damit diese Strasse nicht als Umfahrung der Zollanlage Otterbach missbraucht wird und um die Eingangsfunktionen (Eingangskontrolle, Zollkontrolle) konzentrieren zu können, wird bei der Einfahrt zur Umschlaganlage eine konzentrierte Anlage für sämtliche Kontrollbelange eingerichtet (Gate Süd). Um Fehlverkehre zu vermeiden, ist auf der Nordseite eine kleine Eingangskontrollanlage vorgesehen (Gate Nord). Dieser Eingang ist so ausgestaltet, dass in einer Anfangsphase eine Einmann-Bedienung möglich wird, dass aber in weiterer Zukunft eine fernbediente und fernüberwachte Kontrolle möglich sein wird.

Die Strassenführung im Bereich des Gate Süd (Empfangs- und Abfertigungsgebäude) wurde so ausgelegt, dass eine direkte Ausfahrt in die Schweiz ohne Zollkontrolle fahrgeometrisch nicht möglich sein wird.

Da die heutigen Betriebsmittel und insbesondere der Einsatz von EDV eine Vorankündigung der ankommenden Ladung sowie der freigestellten Ladeplätze auf den Güterwagen ermöglicht, sind die flächenintensiven Warteräume und Abstellplätze für Lw auf das Allernotwendigste reduziert worden. Für Lw sind 30 Parkplätze vorgesehen. Für Pw der Besucher sind Flächen im Bereich Abfertigung und für Pw der Mitarbeiter die bestehende Fläche unter der N2 vorgesehen.

Empfangs- und Abfertigungsgebäude

In der Mitte des Gatebereichs Süd steht das Eingangsgebäude, das sowohl die Schalterabfertigung wie auch die Zoll- und Betriebsbüros aufnehmen kann. Es sind zusätzliche Büroflächen vorgesehen, um die bestehenden Nutzungen des Güterbahnhofes in dieses neue Gebäude verlagern zu können. Die Abmessungen betragen im Erdgeschoss 37,20 m und 13,20 m. Die zwei obersten Geschosse sind 37,20 m breit und 37,20 m lang. Die Gebäudehöhe beträgt etwa 14,50 m.

Aus der Konstruktion des Eingangsgebäudes entsteht eine überdeckte Fläche im Schalterbereich. Zudem ist pro Ein- und Ausgang je ein Autoschalter vorgesehen.

Entwässerung und Störfallvorsorge

Entsorgungsleitungen

Im Bereich der Entwässerung unterscheiden sich die Vorstellungen der zuständigen Wasserschutzpolizei auf deutschem Hoheitsgebiet und dem Gewässerschutzamt auf schweizerischem Hoheitsgebiet bezüglich Ableitung oder Versickerung wesentlich. Mit der vorgeschlagenen Lösung konnte ein Kompromiss erzielt werden, der beiden Auffassungen genügend Rechnung trägt.

Unter den Gleisanlagen versickert das Niederschlagswasser, da die bisherigen Gleise in ihrer Lage belassen und weiter verwendet werden. Das Oberflächenwasser der Flächen der eigentlichen Umschlaganlage wird in das Netz der Stadt Basel bzw. in das Hafenbecken II entwässert. Die Strassenflächen auf deutschem Hoheitsgebiet werden an das Kanalnetz der Stadt Weil am Rhein oder über eine Strassenrandversickerung entwässert. Grundsätzlich erfolgt die Entsorgung im Trennsystem.

Störfallplatz/Rückhaltebecken

Im Kranbereich werden die Fahr- oder Umschlagspuren separat entwässert und mit einem Rückhaltebecken ausgestattet. Obwohl aus dem Betrieb von bisherigen Umschlaganlagen keine grösseren Havariefälle bekannt sind, und obwohl die Gefahrengüter heute in sturz- und stosssicheren Gefässen transportiert werden müssen, werden im Hinblick auf zukünftige verschärfte Bestimmungen Massnahmen getroffen, die heute nicht unbedingt erforderlich wären.

Der Störfallplatz soll undichte oder während des Umschlags beschädigte Behälter aufnehmen können. Die Oberfläche wird mit Lastwagen befahrbar sein. Unter dem Störfallplatz befindet sich eine geschlossene Grube, die gefährliche Flüssigkeiten aufnehmen kann.

Plangenehmigung und Umweltverträglichkeitsprüfung

Während die Rahmenplanung der DB noch keine planungsrechtliche Absicherung besitzt, wurde der Ubf als erste Realisierungsetappe den Plangenehmigungsverfahren in beiden Ländern unterworfen:

- ☐ für die Projektteile auf deutschem Gebiet: Planfeststellungsverfahren nach deutschem Recht (Allgemeines Eisenbahngesetz)
- ☐ für Projektteile auf Schweizer Gebiet: Plangenehmigungsverfahren nach schweizerischem Recht (Eisenbahngesetz)

Als Anlage mit möglichen Umweltauswirkungen unterlag das Projekt in beiden Ländern einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Von besonderem Interesse war die Abschätzung der Schallimmissionen, die Erkundung allfälliger Bodenkontaminationen und die durch einen landespflegerischen Begleitplan sichergestellte Minimierung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Für das Entwässerungssystem, das Störfallkonzept sowie die Einleitung des Oberflächenwassers in das Hafen-

becken II wurde eine Grobrisikoanalyse erstellt. Gemäss diesen Ergebnissen sind Unfälle in Umschlagbahnhöfen, die mit Portalkranen bedient werden, sehr selten. Gegenüber dem heutigen Zustand im Güterbahnhof tritt eine markante Verbesserung der Risikosituation ein.

Kosten und Termine

Für die Gesamtheit aller geplanten Massnahmen wird mit einer Investitionssumme von 70 Mio. DM gerechnet, wobei die GVZ-internen Anlagen der Spediteure nicht eingerechnet sind.

Mit den Vorbereitungsarbeiten sollte noch 1994 begonnen werden; die Inbetriebnahme des Ubf ist mit Abschluss der Bauetappe 1A (Ubf 500 m und ohne Anschluss an die B532) Ende 1996 möglich. Der Zeitpunkt der Bauetappe 1B (Anschluss B532) und der Bauetappe 2 (Verlängerung des Ubf auf 700 m Länge und Inbetriebnahme eines dritten Krans) richtet sich nach der Marktentwicklung und Finanzierung.

Ausblick

Der neue Umschlagbahnhof Basel Bad ist in mehrfacher Hinsicht ein wegweisendes Projekt: Er bildet die Voraussetzung für die erwünschte Verlagerung des Güter-Langstreckenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Er eliminiert den bisherigen Konflikt zwischen Umschlagaktivitäten und Wohnqualität in einem Stadtquartier. Er ist aber auch eine konsequente Fortsetzung des grenzüberschreitenden Bauens, das in diesem Raum bereits vor über 140 Jahren mit dem Bau des Bahnhofs der Grossherzoglich Badischen Eisenbahn auf Schweizergebiet begonnen hat.

Adressen der Verfasser: *Matthias Rapp,* Dr. phil., dipl. Ing. ETH, Rapp AG Ingenieure + Planer, Basel, *Kurt Sänger,* Dipl.-Ing. FH, Regioplan GmbH Ingenieure + Planer, Lörrach

Literatur

Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Karlsruhe: «Bahnhof Basel Bad Rbf, Bahnhof Basel Gbf, Aufgaben und Gestaltung nach 1990», Karlsruhe, August 1989

Deutsche Bundesbahn, Zentrale: «Das Neu- und Ausbauprogramm» in der Schrift «Kombinierter Ladungsverkehr, Systemvorteile intelligent verknüpft», Frankfurt, Juni 1991

Verdankung

Die Autoren danken dem Projektleiter der Deutschen Bahn AG, Regionalbereich Karlsruhe, *Heinz Sonnabend,* für die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung dieses Beitrages.

Grenzüberschreitende Umweltberatung

Die Umwelt ist grenzüberschreitend, die Sorge zu unseren Lebensgrundlagen ebenfalls. Dies bringt es mit sich, dass Fragestellungen bezüglich Luftreinhaltung, Bodenschutz, Flora und Fauna, Gewässer- und Grundwasserschutz sowie Umweltsicherheit grenzüberschreitend zu bearbeiten sind. Die verschiedenen behördlichen Vorgaben bieten, verknüpft mit der Bereitschaft aller Beteiligten zur Zusammenarbeit, die Chance, Bauvorhaben, Projekte und Anlagen nach verschiedensten Gesichtspunkten zu optimieren und qualitativ zu verbessern. Die nachfolgenden Beispiele zeigen dies auf.

Zollanlagen können auch verbinden

Die Gemeinschaftszollanlage Weil/Rhein stellt einerseits die Schnittstelle der Autobahn Deutschland–Schweiz dar, sie

VON URS KLEMM,
ULRICH STIEFEL,
ALFRED GORF, BASEL

dient aber auch als «Puffer» für Lastwagen, welche auf die Verzollung oder, infolge des Nachtfahrverbotes in der Schweiz, auf die Weiterfahrt warten. Da täglich an die 300 Gefahrenguttransporte die Gemeinschaftszollanlage passieren, stellte sich die Frage, welche Massnahmen zur Gewährleistung der Umweltsicherheit zu treffen sind. Im Rahmen eines entsprechenden Gutachtens wurde in einem ersten Schritt eine Aufstellung der bereits vorhandenen Vorkehrungen erstellt. Als zweites wurden Störfall-Szenarien entwickelt und dabei mögliche Auswirkungen auf die Oberflächengewässer, das Grundwasser und die Bevölkerung aufgezeigt. Basierend auf diesen Szenarien wurden Massnahmenpläne entwickelt, die zum Ziel haben, einerseits Eintretenswahrscheinlichkeiten und anderseits Auswirkungen von Störfällen zu reduzieren.

Die einzelnen Massnahmen wurden anhand von Kosten-/Nutzen-Betrachtungen überprüft, um mit den verfügbaren Mitteln das grösstmögliche Mass an zusätzlicher Sicherheit zu gewinnen. Heute besteht eine umfassende Liste, welche von organisatorischen Massnahmen im Bereich der Alarmierung und des Einsatzes der Ereignisdienste bis zur Erstellung von Rückhaltebecken reicht.

Selbstverständlich konnte das Projekt nicht einfach vom grünen Tisch aus abgewickelt werden. Um praxisgerechte Ergebnisse zu gewährleisten, wurden Begehungen und Absprachen vor Ort mit verschiedenen Behördenvertretern beider Länder durchgeführt. So arbeiteten beispielsweise das Autobahnzollamt, die Feuerwehr Weil, Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes in Lörrach, das Landesamt für Strassenbau ebenso konstruktiv mit wie das Zollamt der Schweiz, die Berufsfeuerwehr Basel sowie die Werkfeuerwehren der benachbarten Chemiewerke. Dank diesem nun abgeschlossenen Projekt ist die Zollanlage sicherer geworden, insbesondere für den Rhein und das Grundwasser, aber auch für Benützer und Anwohner.

Brücken schlagen, baulich, aber auch ökologisch

Um die prekären Verkehrsverhältnisse in der Altstadt von Laufenburg zu entschärfen, soll in den nächsten Jahren flussaufwärts eine neue Brücke erstellt werden. Im Zuge der Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren musste in der Schweiz die Umweltverträglichkeit im Rahmen eines Berichtes (UVB), in Deutschland dagegen im Rahmen einer