

Bericht der Sachkommission Versorgung, Mobilität und Energie (SVME) und Mitbericht der Sachkommission Siedlung, Umwelt und Landschaft (SSUL) zum Planungskredit Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tieflage

Bericht an den Einwohnerrat

Einleitung

Gemäss Einwohnerratsentscheid ist das Geschäft bei der SVME als federführende Kommission. Die beiden Sachkommissionen SVME und SSUL haben sich an den Sitzungen vom 22. September 2022 und 16. Januar 2023 gemeinsam mit dem Planungskredit Kapazitätserweiterung der S-Bahn auseinandergesetzt.

Die Sachkommissionen bedanken sich für die ausführlichen Berichte bei den Gästen:

Bettina Rahuel, Raumplanung BVD
Benno Jurt, Leiter Mobilitätsplanung BVD
Marco Galli, Koordinator Bahnknoten BS
Dr. Emanuel Barth, Leiter Trireno bei Agglo Basel
Dr. Patrick Leypoldt, Trireno bei Agglo Basel

für die Auskünfte bei

Daniel Hettich, Gemeinderat
Ivo Berweger, Abteilungsleiter Bau, Mobilität und Umwelt
Dominik Schärer, Leiter Mobilität und Energie

bei den Protokollführerinnen

Brigitte Gieseck
Betina Schuchardt
Christine Wenk

Die Sachkommissionen SVME und SSUL haben sich gemeinsam zur Information und Austausch zum Thema S-Bahn-Kapazitätserweiterung getroffen, weil dieses Projekt gemeinsame Themenfelder beinhaltet und darum beide Kommissionen betrifft. Sie informierten sich zuerst über den Ist-Zustand.



Seite 2 **Kantonaler Richtplan:**

B. Rahuel, Projektleiterin BVD, erläutert den kantonalen Richtplan und geht spezifisch auf die im Richtplan eingetragene S-Bahn-Haltestelle Steffenfeld ein.

Der kantonale Richtplan dient der Steuerung der räumlichen Entwicklung, bildet die Vorhaben von übergeordnetem Interesse mit raumwirksamer Bedeutung und überörtlichem Koordinationsbedarf ab, berücksichtigt die Planungen der Gemeinde und des Bundes und ist verbindlich für die Behörden. Er ist jedoch nicht parzellenscharf und nicht verbindlich für die Grundeigentümer.

Der kantonale Richtplan wurde im Oktober 2019 vom Regierungsrat und am 21. Juli 2020 vom Bund genehmigt. Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung im Jahr 2018 sind grundsätzlich keine besonderen Eingaben zur geplanten S6 Bahn-Haltestelle Stettenfeld eingegangen. Auch nicht von Riehen. Er weist ebenfalls auf die Prüfungs- und Koordinationsaufgaben hin, welche zwischenzeitlich dargelegt und ausgeführt wurden.

Lörrach hat der Haltestelle LÖ-Zentralklinikum bereits 2018 eine höhere Priorität zugewiesen als der Haltestelle LÖ-Zollweg. Ferner sieht der Richtplan BS einen Doppelspurausbau im Teilabschnitt zwischen Riehen und Lörrach vor, welcher für die Taktverdichtung der S6 zwischen Basel und Lörrach notwendig ist.

Bedeutung der S6 für die Region und für Riehen:

P. Leyboldt geht von einem dynamischen Einwohner- und Beschäftigtenwachstum in der trinationalen Agglomeration Basel aus, welches er mit aktuellen Kennzahlen erläutert:

- 138'000 (+ 16 %) bei den Einwohnern für die Jahre 2018 bis 2040 und
- 89'000 (+ 17 %) bei den Beschäftigten für die Jahre 2017 bis 2024

Solche Zunahmen führen zu einer Verschärfung der Verkehrssituation.

Aktuelle Situation:

In den Kennzahlen von 2019 der trinationalen S-Bahnen Basel werden 8 Linien mit 357 km Streckennetz und 47 Mio. Fahrgäste ausgewiesen.

Im neusten Bericht ist ersichtlich, dass die S-Bahnlinien in Basel SBB enden und im 30-Minuten-Takt verkehren. Taktverdichtungen und Erweiterung von Durchmesserlinien seien aufgrund von mangelnder Infrastruktur nicht möglich.

Angebotsentwicklung Basel und Umgebung bis 2035:

Bis 2035 sollen die S-Bahnlinien Basel dank einer Taktverdichtung von 15 Minuten erweitert und optimiert werden. So soll die ganze trinationale Agglomeration mit einem attraktiven S-Bahn-Netz erschlossen werden.



Angebotsentwicklung für Riehen bis 2035:

Mit dem Doppelspurausbau und dem 15-Minuten-Takt soll bis 2035 bei den Haltestellen Niederholz und Bahnhof Riehen die durchschnittliche Wartezeit verkürzt werden. Neue und rasche Anschlussbeziehungen sollen im Badischen Bahnhof und Basel SBB entstehen und so das Platzangebot steigern. Mehr Passagiere auf der Schiene bewirken eine Verkehrsbelastung in Riehen sowie die Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit Riehens.

Die volle Angebotsentwicklung wird erst mit Realisierung des Herzstücks möglich:

Die S-Bahn Basel wird aus 7 Durchmesserlinien und 2 Ergänzungslinien bestehen. Daraus ergibt sich ein 15-Minuten-Takt in der Agglomeration und ein 5- bis 10-Minuten-Takt im Zentrum Basel Badischer Bahnhof - Basel SBB.

Damit werden die Durchmesserlinien zwischen der Schweiz inklusive der Schweizer Talschaften, Frankreich und Deutschland umgesetzt. Für Riehen bleibt der 15-Minuten-Takt unverändert, wobei sich die regionale Erreichbarkeit verbessert. Alle S-Bahnen verkehren dann über Basel Badischer Bahnhof, Basel Mitte und Basel SBB (ohne Spitzkehren).

Dr. E. Barth erläutert das Ziel, einen 15-Minuten-Takt zwischen Lörrach und Basel SBB zu realisieren. Bedingung für diese Angebotsentwicklung ist der Bau des Herzstücks und entsprechend ein Doppelspurausbauabschnitt in Riehen.

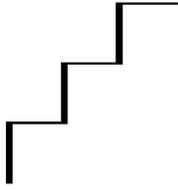
Diverse Fahrplan- und Ausbaustudien von 2014-2022 belegen die Machbarkeit einer Taktverdichtung und auch ein Doppelspurausbau sei technisch möglich.

Bisherige Erkenntnisse:

Die Mehrkosten für die unterirdische im Vergleich zur oberirdischen Variante werden mit ca. 150 Mio. Franken veranschlagt (+/- 50 %). Da die S-Bahn mitten durch Riehen fährt, sind auch zwingend Abklärungen und Untersuchungen von flankierenden Massnahmen nötig. Gemäss der Wiesentalkonferenz vom Oktober 2021 wurde die DB Netz AG damit beauftragt, die Leistungsphasen 1 und 2 für die oberirdische S-Bahn-Linienführung einzuleiten, die bis 2025 abgeschlossen sein sollten. Der Auftrag umfasst die gesamte Wiesentalbahn.

Die entsprechenden Kredite für eine zusätzliche Planung einer unterirdischen Variante sind durch den Regierungsrat Basel-Stadt resp. dem Grossen Rat sowie den Gemeinderat resp. den Einwohnerrat Riehen zu bewilligen.

Der Gemeinderat Riehen gelangte mit politischen Vorstössen zur gemeinsamen Finanzierung an den Regierungsrat Basel-Stadt. Beide Seiten sind in der Folge übereingekommen, Lösungen sowohl für die oberirdische als auch die unterirdische Variante ausarbeiten zu lassen. Der Kanton Basel-Stadt hat seinerseits mit dem Bund Kontakt aufgenommen, um den Prozess und die gemeinsame Kostenübernahme durch Bund, Kanton Basel-Stadt und



Gemeinde Riehen für die unterirdische Variante zu klären. Wichtig ist, dass deswegen keine Projektverzögerung entstehen darf.

Folgende Fragen zu denkbaren Varianten wurden gestellt:

1. Wäre ein Doppelspurausbau alternativ zwischen Badischer Bahnhof und Niederholz eine Lösung?

Diese Variante würde nur mit einem „Hinketakt“ 10/20 Minuten funktionieren und wäre nicht mit dem Herzstück zu vereinbaren. In diesem Fall wäre der Basler Badische Bahnhof für alle S-Bahnen der Endbahnhof.

2. Alternierender 15 Minuten-Takt via Riehen und via Weil?

Wegen der stark befahrenen Strecke Karlsruhe-Basel wäre für die S-5 ein weiteres Gleis nötig. Zudem wäre diese Strecke 8 Minuten länger und die Haltestellen Riehen und Riehen-Niederholz hätten weiterhin einen 30-Minuten-Takt. Eine Aufwärtskompatibilität mit dem Herzstück ist nicht gegeben.

3. Neue Linienführung von Lörrach via Weil Gartenstadt nach Basel Badischer Bahnhof?

Bei der Reaktivierung der stillgelegten Verbindungsbahn müssten alte Brücken saniert, eine neue Überführung über die B317 erstellt und Trassen erneuert werden.

Im Norden wird der Zugang zum Perronbereich des Badischen Bahnhofs durch die Waschanlage der ICE-Züge verhindert. Die Haltestellen Riehen und Niederholz würden unverändert im 30-Minuten-Takt bedient. Die Reisezeit verlängerte sich um 3 Minuten. Eine Aufwärtskompatibilität mit dem Herzstück ist nicht gegeben.

Argumente zur Entscheidungsfindung:

Hat die Taktverdichtung einen Einfluss auf die Schranken-Schliesszeiten?

Bei einer oberirdischen Realisierung des Doppelspurausbaus bedeuten mehr Züge längere Schliesszeiten der Schranken. Diese würden sich beim 15-Minuten-Takt beim Bahnübergang Bettingerstrasse verdoppeln. Bei den anderen Bahnübergängen beträgt die Steigerung rund 50 %.

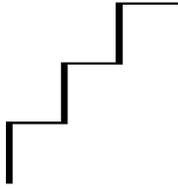
Ist der Doppelspurabschnitt im Riehener Dorfzentrum eine Folge des Haltepunkts Lörrach-Zentralklinikum?

Die Doppelspur ist nicht eine Folge der Haltestelle Lörrach-Zentralklinikum.

Fazit: Die 15-Minuten-Taktverdichtung ist für Riehen wie für die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Sowohl ein ober- wie ein unterirdischer Doppelspurausbau in Riehen erfüllen die Anforderungen für einen 15-Minuten-Taktbetrieb zwischen Basel und Lörrach.

Mögliche Tieferlegung der S6

M. Galli, BS-Koordinator für den Bahnknoten Basel (Tiefbauamt Basel-Stadt), erläutert, dass der Doppelspurabschnitt 100 m südlich der Bettingerstrasse beginnt und über das



Seite 5

Dorfzentrum und die Inzlingerstrasse bei der nächsten Haltestelle knapp vor Lörrach-Stetten endet. Der Tunnelabschnitt von ca. 925 m Länge beginnt mit einer Abwärtsrampe von ca. 340 m südlich vor der Bettingerstrasse und endet mit einer Aufwärtsrampe von ca. 270 m nördlich nach der Inzlingerstrasse, mit «Auftauchen» kurz vor dem Friedhof Riehen. Bei den angegebenen Eckdaten handelt es sich um eine realisierbare Lösung.

Grobkosten und Finanzierung:

Bei der oberirdischen Variante wird von Gesamtkosten inkl. Planung von ca. EUR 42'600'000 ausgegangen. In der unterirdischen Variante werden Gesamtkosten inkl. Planung von ca. EUR 194'400'000 berechnet. Die Berechnungsgrundlagen wurden von der Firma Obermeyer erstellt.

In beiden Varianten sind noch keine weiteren flankierenden Massnahmen enthalten.

Wichtig ist die Vorgabe des BAV: Der Bund finanziert nur die wirtschaftlich günstigste Lösung – «Zusatzwünsche» bedingen eine Drittfinanzierung.

Folgende Fragen wurden in der Sitzung mit beiden Kommissionen behandelt und diskutiert:

- Im Ratschlag an den Grossen Rat sind CHF 20'000 aufgeführt mit denen Agglo Basel das Projekt unterstützt.

In der Einwohnerratsvorlage sind diese nicht aufgeführt.

Der Betrag wurde nie verbindlich kommuniziert und auch nicht so verstanden.

- Wurde das Testplanungsverfahren nur durch den Druck, eine Tiefvariante zu prüfen, initiiert oder wäre dies in jedem Fall durchgeführt worden?

Es wären in jedem Fall flankierende Massnahmen geprüft worden.

- Muss bei der Variante Tiefelage der oberirdische Platz als Gewinn eingerechnet werden?

Der gewonnene Platz wird als Freiraum genutzt werden, daher ist der Wert eher ideell. Das Testplanungsverfahren wird den Mehrwert aufzeigen.

- Warum ist die Kostengenauigkeit im Ratschlag vom Kanton von +/-30 % ausgegangen und bei der Einwohnerratsvorlage von +/- 50 %?

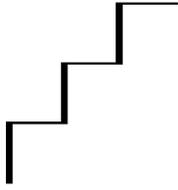
Der Kanton hatte andere Möglichkeiten die Kostengenauigkeit einzugrenzen, die Gemeinde hat beim deutschen Partner nachgefragt, der von einer Kostengenauigkeit von 50 % ausgeht. Die Abweichung wird bedauert.

- Warum ist eine Differenz bei den Angaben in den beiden Ratschlägen (Kanton 3.073 Mio. Franken; Gemeinde 2.865 Mio. Franken)?

Der Beitrag der Gemeinde ist indexiert.

- Warum gibt es unterschiedliche Übersichten bei den betroffenen Gebäuden?

Die Beurteilungen beim Kanton sind anders als bei der Gemeinde, was die Qualitäten für Riehen betrifft. Generell könne man sagen, dass die Tiefelage mehr Siedlungs- und



Verkehrsqualität mit sich bringen würde, aber teurer sei. Es sei an denjenigen, die schlussendlich die Finanzierung zu tragen hätten, zu sagen, was ihnen wichtiger sei.

- Wie ist die Echogruppe im Testplanverfahren zusammengesetzt?

Im Verfahren soll es Zwischenbesprechungen und Präsentationen der Bearbeitenden mit der Echogruppe geben, in der viel breites Wissen, aber auch Anforderungen abgeholt werden können. In der Echogruppe könnten Kommissionsmitglieder, aber auch Interessenvertreter aus dem Dorf Einsitz nehmen, sodass eine möglichst breite Rückmeldung möglich ist.

- Es wird befürchtet, dass ein Testplanungsverfahren zu lange geht.

Der ganze Prozess soll möglichst schnell voran gehen. Die DB ist bereits an der Planung für einen oberirdischen Ausbau.

- Ist die Firma Obermeyer bereits gesetzt?

Nein, bei der Planung nehmen verschiedene interdisziplinäre Teams teil (Städtebau, Freiraum und Verkehr).

- Warum erfolgt die Planung durch DB-Netze?

Wenn es um die konkrete Realisierung von Bahninfrastruktur geht, bauen jedoch in jedem Fall die DB-Netze, da die Deutsche Bahn bzw. Bundeseisenbahnvermögen Eigentümer der Trasse ist.

- Ist klar, dass sowohl die Hoch- wie die Tieflage möglich ist?

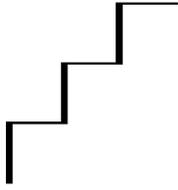
Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass beide Varianten technisch machbar sind. Ob sie auch beide rechtlich realisierbar sind, wird Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens sein, in welchem es zu Einsprachen oder Gerichtsbeschlüssen kommen kann.

- Kann sich die Gemeinde rechtlich gegen eine oberirdische Realisierung wehren?

In der Beantwortung des Anzugs Schachenmann/Agnolazza wurde abgeklärt, dass die Gemeinde kein Vetorecht hat; sie kann lediglich eine Einsprache im Plangenehmigungsverfahren erheben, muss dafür aber gute Argumente haben. Auch dann ist nicht sicher, ob der Einsprache stattgegeben wird. Indirekt kann die Gemeinde versuchen Druck auf den Kanton auszuüben. Dieser wird aber vermutlich kein Veto einlegen, da die Realisierung eines 15-Minuten-Takts von regionalem Interesse ist.

- Beide Studien inkl. Testplanungsverfahren sollen bis im Jahr 2025 vorliegen. Wie geht es anschliessend weiter und wie sieht dann die Kostengenaugigkeit aus?

Der Rahmenterminplan wird dem Protokoll angehängt, wobei er für die zwei Varianten unterschiedlich aussieht: Bei der oberirdischen Variante kann die Detailplanung sofort an die Hand genommen werden, während bei der unterirdischen Variante zuerst geklärt werden muss, wer wieviel zahlt. Das Plangenehmigungsverfahren ist bei beiden Varianten gleich.



- Die Wiesentalbahn wurde vor 160 Jahren gebaut und gründet auf einem Staatsvertrag. In der Zwischenzeit gibt es einen Richtplan. Braucht es deshalb nicht einen neuen Staatsvertrag?

Der Staatsvertrag ist übergeordnet, zudem widerspricht ihm der Richtplan nicht. Gemäss einem ersten juristischen Gutachten widerspricht der oberirdische Doppelspurausbau dem Staatsvertrag nicht, ist aber auch nicht explizit vorgesehen.

Gemäss kommunalem Richtplan, welcher vom Kanton genehmigt wurde, soll eine Trennwirkung der Bahn verhindert werden. Ob dies die Kosten für eine Tieferlegung rechtfertigt, ist jedoch nicht klar.

- Die juristischen Aspekte sollen noch genauer abgeklärt werden.

Der gemeinderätliche Ausschuss und namentlich Gemeinderat Stefan Suter haben sich bereits eingehend mit der Angelegenheit befasst. Es wurden zudem verschiedene Studien in Auftrag gegeben. Im Moment ist es jedoch noch zu früh, um z. B. Fragen rund um das Thema Enteignung anzugehen.

Der Gemeinderat beabsichtigt zu klären, welche Möglichkeiten man auf der rechtlichen Seite hat, um sich gegen den oberirdischen Ausbau zu wehren (Schweizer Gutachten, deutsches Gutachten, Gutachten zum Thema schützenswerte Ortsbilder). Parallel dazu soll der Ausbau, wenn er denn kommt, jedoch möglichst verträglich gestaltet sein.

- Wieviele Passagiere steigen in Riehen ein und aus?

Die Zahl der Fahrgäste der Garten- und Wiesentalbahn stieg von 4.30 Mio. pro Jahr im Jahr 2004 auf 8.90 Mio. pro Jahr im Jahr 2020. Für Riehen allein sind keine Zahlen verfügbar. Wenn das Herzstück realisiert wird, wird die S-Bahn weiter an Bedeutung gewinnen.

- Wie sieht die Entwicklung der Passagierzahlen künftig aus?

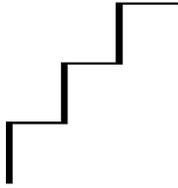
Es wird darauf hingewiesen, dass das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Wiesental mit eingerechnet werden muss. Damit steigt das Potenzial möglicher Fahrgäste.

- Eine Tieflegung würde eine Bauzeit von 3 bis 4 Jahren bedingen, in welcher die S-Bahn nicht fährt. Gibt es Überlegungen, wie diese Zeit überbrückt werden soll? Und wie sieht es beim oberirdischen Ausbau aus?

Im Moment gibt es dazu noch keinen konkreten Plan. Bei einem oberirdischen Ausbau ist ebenfalls mit Betriebsunterbrüchen zu rechnen, die jedoch nur in der Grössenordnung von einigen Wochen liegen.

- Gibt es von deutscher Seite eine Zusage, dass sie mit der Stilllegung der S-Bahn während der Bauzeit einverstanden wäre?

Es gibt keine konkrete Zusage, aber auch keine anderweitigen Signale. Dass DB-Netze bereit sind, sich den Planungsauftrag geben zu lassen, wird als Indiz gewertet, dass die deutsche Seite an einer guten Lösung für alle arbeiten möchte. Ein Kommissionsmitglied ist der Meinung, es sei ein Fehler, dass man hier keine verbindliche Antwort eingefordert habe. Andere Kommissionsmitglieder sind der Ansicht, die Frage sei indirekt beantwortet. Zudem stelle sich das Problem auch bei einem oberirdischen Ausbau.



- Während langer Zeit plante man mit einer Haltestelle am Zoll, diese wurde aber zurückgestellt. Hat die Gemeinde gewisse Verhandlungsmöglichkeiten?

Die Haltestelle wurde von deutscher Seite angeregt. Aus Rieherer Sicht wäre sie wegen dem Stettenfeld interessant gewesen. Andererseits wird die S-Bahn für längere Distanzen unattraktiver, wenn es zu viele Haltestellen gibt. Mit der Planung der Haltestelle Zentralklinikum war die Haltestelle an der Grenze für die deutsche Seite dann plötzlich kein Thema mehr, weil eine Fahrplanstudie gezeigt hat, dass die Bedienung von zwei neuen Haltestellen deutlich mehr Aufwand auslösen würde (Infrastrukturausbau und Betrieb) als nur eine zusätzliche Haltestelle.

- Die Hauptarbeitgeber der Region müssten auch ein Interesse an einer attraktiven S-Bahn haben. Könnte man hier allenfalls für ein Sponsoring anfragen?

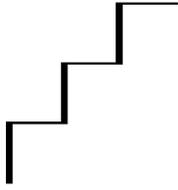
Im Bereich Städtebau/Ortsplanung gibt es das, aus der ÖV-Finanzierung ist bisher nichts bekannt. Arbeitgeber der Region zahlen genug Steuern und seien in Basel ansässig wegen der guten Infrastruktur und sollten nicht um ein Sponsoring angefragt werden.

Auf Anfrage des Kommissionspräsidenten der SVME teilen die Kommissionsmitglieder ihre Rückmeldungen mit: Die zuständigen Personen der Mobilität und Verkehr weisen viel Kompetenz und Erfahrung aus. Der zuständige Gemeinderat kommuniziert informativ, aufschlussreich und transparent.

Einschätzung der SSUL zum vorliegenden Geschäft:

Die SSUL beschränkte sich in ihrer Diskussion auf den siedlungspolitischen Aspekt der Vorlage. Insbesondere auf die Ausführungen zu den flankierenden Massnahmen (Seite 7, Punkt 6). Die SSUL unterstützt grundsätzlich die Durchführung eines Testplanungsverfahrens. Ebenso die damit verbundenen Ziele der Ausarbeitung von Chancenpotenzialen sowie dem Aufzeigen einer Milderung resp. Vermeidung negativer Folgen bei der jeweiligen Variante «hoch» und «tief». Gleichzeitig zeigt sich die Kommission enttäuscht, dass in besagtem Punkt der Vorlage der Informationsgehalt eher spärlich ausfällt. Erst auf Nachfrage wurde beispielsweise der entsprechende Prozess, die Verteilung und Zusammensetzung der Kosten, der Einbezug des Einwohnerrats und der Bevölkerung ausgeführt. Gleichzeitig hätte sich die Kommission gewünscht, dass bereits mit der Vorlage gewisse Grundprinzipien sowie eine rote Linie definiert werden. Dies insbesondere, da in der Verwaltung und im Gemeinderat ein breites und langjähriges Wissen vorhanden wäre. Aus Sicht der SSUL bilden bei der siedlungspolitischen Ausarbeitung die Themenbereiche Lärmemission (Auswirkungen Geschwindigkeitsbegrenzung S-Bahn durch Riehen sowie Einhaltung Nachtruhe, Situation Güterverkehr), Tierwohl (Korridor für Tiere), Situation Bahnübergänge und die Gestaltung der Nutzung der frei werdenden Fläche bei einer Untertunnelung wichtige Aspekte.

Alle Mitglieder beider Kommissionen werten das Geschäft über den Ausbau der S6 auf eine Doppelspurfahrbahn als wichtig, sowohl für Riehen als auch für die gesamte Region.



Seite 9 **Antrag**

Die Kommission SVME beantragt dem Einwohnerrat einstimmig und ohne Enthaltung für die Planung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäss HOAI) eines tiefliegenden Doppelspurausbaus der S-Bahnlinie S6 zwischen Riehen Bahnhof und Stettenfeld sowie für ein Testplanungsverfahren zur Eruiierung von nötigen flankierenden Massnahmen einen Kredit in der Höhe von 2.865 Mio. Franken zu bewilligen (Basis: Schweizer Baupreisindex Tiefbau 107.5 Stand April 2022, Eurokurs CHF 0.98/Euro).

Riehen, 23. Februar 2023

Sachkommission Versorgung, Mobilität und Energie

Paul Spring, Präsident